




Zhotovitel Aktualizace projektu:
Společnost "MM-SUDOP: Ty-Br_aktualizace"

Výškový systém Bpv
Souřadný systém S-JTSK

Přehled revizí přílohy					
03	31.07.2017	MHa	Aktualizace Projektu 07/2017	MBa	MHa
P2	22.05.2017	MHa	Aktualizace Projektu - k připomínkám	MBa	MHa
02	30.11.2016	MHa	odevzdání Projektu se zpracovanými připomínkami	MBa	MHa
Rev.	Datum	Vyprac.	Popis obsahu revize	Kontr.	Schv.

Objednatel		Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1			
		Stavební správa východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc www.szdc.cz			

Zhotovitel		Společnost "MM: Ty - Br"		MOTT MACDONALD LIMITED-org. složka	
		Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. Národní 984/15 110 00 Praha 1 www.mottmac.com		Národní 984/15 110 00 Praha 1 www.mottmac.com	

Zpracovatel části		Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. Národní 984/15 110 00 Praha 1 +420 221 412 800 www.mottmac.com			
					

Akce					
Revitalizace trati Týniště n. O. - Broumov					

Část dokumentace					
B		Souhrnná část			
B.1		Souhrnná technická zpráva			

Název přílohy			Stupeň dokumentace		
Souhrnná technická zpráva			projekt		
			Měřítko		
			Formát		
			Datum		
Manažer projektu			Ing. Markéta Hamplová		
Garant profese			Ing. Markéta Hamplová		
Odpov. projektant			Ing. Markéta Hamplová		
Číslo dokumentu			Revize		
359390-MMCZ-STZ-B_1-001			03		
			Část dokumentace		
			B.1		
			Číslo přílohy		
			001		

B.1 Souhrnná technická zpráva

Technická zpráva

červenec 2017

Záznam o vydání a revizích

Revize	Datum	Autor	Kontrolor	Schvalovatel	Popis
01	01.07.2016	M. Hamplová	M. Babič	M. Hamplová	
P1	30.9.2016	M. Hamplová			
02	30.11.2016	M. Hamplová	M. Babič	M. Hamplová	
P2	22.05.2017	M. Hamplová			
03	31.07.2017	M. Hamplová	M. Babič	M. Hamplová	

Obsah

1	Identifikační údaje	1
2	Zhodnocení staveniště	2
3	Průzkumy a podklady	2
3.1	Průzkumy	2
3.2	Geodetické a mapové podklady	5
4	Ochranná pásma	5
4.1	Ochranné pásmo dráhy a komunikací	6
4.2	Ochranná pásma inženýrských sítí	6
4.3	Ochranná pásma chráněných území	7
4.4	Navrhovaná nová ochranná pásma	9
5	Koncepce stavby	9
5.1	Účel stavby	9
5.2	Začlenění stavby do území	10
5.3	Stručný popis navrženého technického řešení	10
5.4	Návrh požadavků na provádění stavby a na uvádění stavby do provozu	12
5.4.1	Předpokládané lhůty výstavby	12
5.5	Požadavky stavby na zdroje	12
5.6	Odvedení odpadních a povrchových vod	14
5.7	Napojení na dopravní systém	14
5.8	Náhradní výsadba a ozelenění	14
5.9	Bezpečnost práce	14
5.10	Posouzení stavby z technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	14
6	Údaje o splnění stanovených podmínek	15
6.1	Podmínky z projednání k územnímu řízení	15
6.2	Podmínky Schvalovacího protokolu	15
6.3	Podmínky Posuzovacího protokolu	16
6.4	Podmínky posuzování vlivu na životní prostředí	16
6.5	Dodržení kapacitních údajů a zdůvodnění změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace	16
7	Příprava pro výstavbu	16
7.1	Přípravné práce	16
7.2	Likvidace odpadů	17
7.3	Výluky dopravy a jiná omezení dopravy	18
7.3.1	Železniční doprava	18
7.3.2	Silniční doprava	19
7.4	Požadavky na další přípravu stavby	19

8	Výkup pozemků a staveb _____	19
9	Výjimky z předpisů _____	20
9.1	Soupis úlev v řešení GPK a prostorovém uspořádání _____	21
9.2	Soupis úlev v řešení zabezpečovacího zařízení _____	22
10	Přílohy _____	23

Seznam tabulek

Tabulka 1	Přehled EOV a energetická bilance žel. stanic a mezistaničních úseků _____	13
Tabulka 2	Bilance ploch dle katastrálních území _____	19
Tabulka 3	Zabezpečení reléových domků _____	41

1 Identifikační údaje

Stavba	Revitalizace trati Týniště n. O. - Broumov
Stupeň dokumentace	Projekt (dokumentace pro stavební povolení)
Část dokumentace	B.1 Souhrnná technická zpráva
Objekt	
Objednatel	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
Korespondenční adresa	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Oprávněná osoba ve věcech technických	Miroslava Klegová
Stávající vlastník objektu	-
Nový vlastník objektu	-
Správce objektu	-
Charakter stavby	Modernizace
Místo stavby	trať 506A Týniště nad Orlicí – Meziměstí (dle služebních pomůcek GVD) trať 026 Týniště nad Orlicí – Broumov (dle KJŘ)
Kraj	Královéhradecký
Katastrální území	Opočno pod Orlickými horami, Pohoří u Dobrušky, Bohuslavice nad Metují, Černčice, Krčín, Nové Město nad Metují, Vrchoviny, Šonov u Nového Města nad Metují, Provodov, Vysokov, Náchod, Běloves, Malé Poříčí, Velké Poříčí, Hronov, Starkoč u Vysokova, Staré Město nad Metují, Babí u Náchoda, Zbečnick
Zhotovitel	Společnost "MM: Ty - Br" Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. vedoucí účastník Společnosti "MM: Ty - Br" Národní 984/15, 110 00 Praha 1 MOTT MACDONALD LIMITED-org. složka člen Společnosti "MM: Ty - Br" Národní 984/15, 110 00 Praha 1
Zhotovitel Aktualizace projektu	Společnost "MM-SUDOP: Ty-Br_aktualizace" Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. vedoucí účastník Společnosti Národní 984/15, 110 00 Praha 1 SUDOP PRAHA a.s. člen Společnosti Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3
Manažer projektu	Ing. Markéta Hamplová autorizovaný inženýr pro dopravní stavby (č. 0008706) tel. 221 423 930 e-mail: marketa.hamplova@mottmac.com
Zpracovatel části	Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. Národní 984/15, 110 00 Praha 1
Odpovědný projektant	Ing. Markéta Hamplová

2 Zhodnocení staveniště

Předmětem stavby jsou úpravy vybraných úseků stávající železniční tratě Týniště nad Orlicí – Broumov. Řešený úsek Opočno pod Orlickými horami (mimo) – Hronov (včetně) je součástí trati č. 506A Týniště nad Orlicí – Meziměstí st. hr.

Stavba je umístěna na tělese stávající železniční trati, v převážné většině na drážních pozemcích. Začátek stavby je v km 38,957, konec stavby v km 67,560. Celková délka revitalizovaného úseku trati je 28,603 km. Mimo tento rozsah zasahují úpravy kabelizace (konec souvislých kabelových úprav v km 68,718) a dílčí úpravy stávajícího technologického zařízení přejezdů v úseku Hronov – Police nad Metují a Teplice nad Metují - Meziměstí.

Trať prochází jak extravilánem, tak zastavěným územím obcí nebo části obce Pohoří, Bohuslavice, Černčice, Nové Město nad Metují, Vrchoviny, Václavice, Vysokov, Náchod, Běloves, Malé Poříčí, Velké Poříčí a Hronov.

Celá stavba leží v ochranném pásmu dráhy. Mimo ochranné pásmo dráhy zasahují pouze 2 SO přípojek nn a vn v ŽST Bohuslavice nad Metují a Václavice.

Stávající trať vede převážně mimo zastavěné území v podhůří Orlických hor a sleduje jeho jihovýchodní úpatí. Poté se stáčí do náhodského hrdla a pokračuje podél řeky Metuje do broumovských skal. V úseku Opočno – Náchod je možno charakterizovat území jako málo zastavěné, úsek Náchod – Hronov jako zastavěné.

Záměr se nachází na území chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV), prochází od města Hronov po konec stavebního záměru (km cca 68,0 – 69,06) III. zónou chráněné krajinné oblasti Broumovsko.

3 Průzkumy a podklady

3.1 Průzkumy

- Geotechnický průzkum, přípravná dokumentace „Revitalizace trati Týniště nad Orlicí – Broumov“ (SUDOP PRAHA a.s., 02/2014)
 - Průzkum železničního spodku
- Geotechnický a stavebnětechnický průzkum (GeoTec, a.s., 07/2016) – viz část dokumentace L.1
 - Železniční spodek
 - Inženýrské objekty
 - Chemické analýzy znečištění zemin pražcového podloží
 - Korozní průzkum
- Dendrologický průzkum (Ecological Consulting a.s., 2016) – viz část dokumentace B.3.5

- Biologický průzkum území stavby (Ecological Consulting a.s., 2016) – viz část dokumentace B.3.4
- Měření hluku z železniční dopravy (Ekologické laboratoře EMPLA, 2013)
 - Korozní průzkum (SUDOP PRAHA a.s., 09/2013)
- Předkategorizace materiálu železničního svršku: akce Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov (SŽDC, s.o., 2016) – viz část dokumentace L.3
- Pasportizace technického stavu přístavku u výpravní budovy (PROJEKT servis spol. s r.o., 07/2016) – viz část dokumentace E.2.1.3 SO 13-15-61 ŽST Náchod, úpravy V.B.
- Průzkum stávajících sítí technické infrastruktury – obesláním správců inženýrských sítí viz část dokumentace H.7.1 a H.10

Geomorfologické poměry

Zájmový traťový úsek je nutné, z hlediska užšího geomorfologického členění, rozdělit na dvě dílčí oblasti: oblast Hronov - Nové Město nad Metují a oblast Nové Město nad Metují - Opočno.

Zájmová trať je zpočátku trasy, v oblasti mezi Opočnem a Novým Městem nad Metují, vedena poměrně rovinným terénem Orlické tabule. Za Novým Městem n. Metují až do konce zájmového úseku je vedena zvlněným terénem Podorlické pahorkatiny.

Nadmořská výška okolního terénu generelně stoupá ve směru vzrůstajícího staničení (směrem k Hronovu) z kóty cca 260 m n. m. na kótu cca 365 m n. m.

Klimatické poměry

Z klimatického hlediska náleží zájmové území dle Quittovi klasifikace do mírně teplé oblasti charakterizované symbolem MW4. V dané oblasti lze uvažovat s charakteristickou hodnotou mrazového indexu $I_{mn} = 400-500$ [°C den].

Geologická stavba a seismická aktivita

Z regionálně-geologického hlediska se zájmové území trati nachází z převážné části v oblasti křídových sedimentů České křídové pánve. Konečná část trasy, od Náchodu k Hronovu, leží v oblasti permokarbonských limnických sedimentů Vnitrosudetské pánve.

Předkvartérní podklad

Mořské sedimenty České křídové pánve budují předkvartérní podloží na většině území zájmové oblasti. Lze je vysledovat z počátku trati až k Náchodu, kde ze západu ohraničují sedimenty permokarbonu.

Přípovrchová vrstva předkvartérního podkladu je tvořena zejména sedimenty bělohorského souvrství, v menší míře sedimenty nadložního jizerského souvrství, které se nachází pouze v oblasti počátku trasy v okolí Opočna.

Permokarbonské sedimenty Vnitrosudetské pánve se vyskytují v oblasti konce zájmové úseku trati mezi Náchodem a Hronovem, kde jsou reprezentovány zpevněnými usazeninami bohuslavického a trutnovského souvrství.

Kvartérní pokryv

Dle mapových geologických podkladů České geologické služby (ČGS) je kvartérní pokryv v okolí zájmové trati tvořen převážně fluviálními, v menší míře deluviálními, eolickými a antropogenními sedimenty.

Fluviální sedimenty se vyskytují v oblastech místních vodotečí. Jejich výskyt je patrný zejména v oblasti situované severně od obce Pohoří, kde tvoří výplň širokého údolí potoka Dědina. Dále se vyskytují v celém traťovém úseku Náchod - Hronov, kde je trať vedena údolím řeky Metuje. Jedná se zejména o písčito-štěrkovité sedimenty s proměnlivým zastoupením hlinitojílovité mezerovité výplně.

Výskyt deluviálních sedimentů lze očekávat zejména v okolí Nového Města nad Metují a dále do konce zájmové trasy trati. Charakter deluviálních sedimentů odráží složení matečných hornin v jejich okolí - zejména se jedná o písčito-hlinité a hlinito-písčité sedimenty, lokálně s příměsí štěrkovité frakce, kterou lze očekávat zejména v oblastech výskytu permských, resp. permokarbonských slepenců.

Sedimenty eolické lze očekávat zejména v začátku zájmového úseku trati, v okolí obcí Bohuslavice, Černčice a Krčín. Jsem reprezentovány sprašemi a sprašovými hlínami.

Antropogenní sedimenty se prakticky vyskytují v zemních tělesech stávající železniční trati a tam, kde je trať vedena intravilánem.

Tektonika

Na většině zájmového území se, dle České geologické služby (dále jen ČGS), nenacházejí výrazné tektonické linie, s výjimkou oblasti města Náchod. Zde je evidováno několik tektonických linií jihovýchodní směru, které procházejí oblastí vedení stávající železniční trati. V těchto místech, resp. v průběhu zlomových linií lze očekávat oslabené polohy hornin předkvartérního podkladu.

Seismická aktivita

Ve smyslu ČSN 73 0036 (která ukončila platnost 1.4.2010), patří zájmové území do seismických oblastí, kde je nutné uvažovat s intenzitou ve stupních M.C.S. Podle mapy seismických oblastí ČR, obr. NA.1 ČSN EN 1998-1, spadá zájmové území do oblasti s referenčním zrychlením $a_g R$ v rozmezí 0,08 - 0,10 g.

Geodynamické jevy

Dle záznamů ČGS jsou v blízkosti trati, popř. v místě vedení trati registrováno 5 oblastí potenciální svahové nestability (Klíč: 4654 – cca km 48,100; Klíč: 5226 – cca km 52,800; klíč: 5209 – cca km 54,000; Klíč: 5195 – cca km 55,600; Klíč: 5200 – cca km 57,500).

Poddolovaná území

Dle záznamů ČGS se v blízkosti stávající železniční trati nevyskytují poddolovaná území.

Hydrogeologické poměry

Z hlediska hydrogeologické rajonizace spadá zájmové území do rajonu Podorlická křída s číslem 422, rajonu Náchodský perm s číslem 5152, resp. Hronovsko-poříčská křída s číslem 4210 (dle České geologické služby).

Souvislou hladinu podzemní vody lze očekávat v oblastech výskytů fluvialních, resp. nivních sedimentů místních potoků a řek. Podzemní voda je v těchto místech dotována zejména břehovou infiltrací povrchové vody ve vodotečích a v blízkosti toků lze předpokládat, že hladina podzemní vody se nachází v úrovni hladiny vody ve vodoteči.

Pro ověření vhodnosti a charakterizace horninového prostředí pro možnost vsakování srážkových vod byl ŽST Bohuslavice nad Metují, ŽST Nové Město nad Metují, ŽST. Náchod a ŽST Hronov proveden hydrogeologický průzkum. Průzkum je zpracován v části L.1.2.3.

3.2 Geodetické a mapové podklady

- Geodetické zaměření skutečného stavu dráhy (podklady předané investorem)
 - TÚ 1561 km 39 – km 68 (Opočno – Hronov – Police nad Metují)
 - TÚ 1561 km 82,8 – km 87,6 (Teplice nad Metují – Březová u Broumova)
 - TÚ 1652 km 0,1 – km 2,4 (Václavice – Starkoč)
 - TÚ 1651 km 15,4 – km 19,3 (Jaroměř – Starkoč)
- Doměření na základě požadavků zpracovatelů jednotlivých SO a PS v průběhu zpracování Projektu - SŽG Praha, pracoviště Pardubice, březen 2016
- Digitální katastrální mapa (DKM) - k.ú Opočno pod Orlickými horami, Pohoří u Dobrušky, Bohuslavice nad Metují, Černčice, Krčín, Nové Město nad Metují, Vrchoviny, Šonov u Nového Města nad Metují, Provodov, Vysokov, Starkoč u Vysokova, Náchod, Běloves, Babí u Náchoda, Malé Poříčí, Velké Poříčí, Hronov, Staré Město nad Metují a Zbečnick – ve formátu DGN
- mapové podklady dle platné databáze ČUZK (WMS ZM ČR 1:10 000, WMS ZM ČR 1:50 000)

Pro zpracování projektu je použit souřadnicový systém S-JTSK a výškový systém Bpv (Baltský po vyrovnání).

Stávající bodové pole vyhovuje současným požadavkům a všechny geodetické a projekční práce v tomto stupni projektu byly provedeny nad tímto bodovým polem.

Technické zprávy k bodovým polím a seznam souřadnic bodů jsou uloženy u správce železničního bodového pole (SŽG). Geodetické údaje bodů stávajícího ŽBP a nivelační údaje jsou uvedeny v samostatné příloze části dokumentace I.3 Návrh vytyčovací sítě.

4 Ochranná pásma

Souhrnně platí, že ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí, komunikací a drah jsou dána příslušnými normami a obecně technickými požadavky na výstavbu a budou výstavbou respektována.

4.1 Ochranné pásmo dráhy a komunikací

Ochranné pásmo dráhy

Řešená železniční trať má dle §8 zákona o drahách (č. 266/1994 Sb. v platném znění) definováno ochranné pásmo dráhy. Ochranné pásmo dráhy je definováno svislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje a min. 30 m od hranice obvodu dráhy. Obvod dráhy je vymezen hranicemi pozemků určených pro umístění dráhy a její údržbu (drážní pozemek).

Stavba je v celém svém rozsahu (včetně zařízení stavenišť) navrhována v ochranném pásmu dráhy, mimo zasahují 2 nové přípojky nn a vn. Stavba je v maximálním rozsahu, včetně prostor pro zařízení stavenišť situována na pozemku dráhy, resp. v jeho ochranném pásmu.

Silniční ochranné pásmo

Silniční ochranné pásmo je dle zákona o pozemních komunikacích (č. 13/1997 Sb.) definováno mimo souvisle zastavěné území:

- u rychlostních komunikací do vzdálenosti 100 m od osy přilehlého jízdního pásu (pro reklamy, poutače a světelná zařízení 250 m),
- u ostatních komunikací I. třídy 50 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu,
- u silnic II. a III. třídy a místních komunikací II. třídy 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu.

4.2 Ochranná pásma inženýrských sítí

Dle podkladů správců byly průběhy stávajících inženýrských sítí zakresleny do koordinační situace (část dokumentace C.2) a dále do situace stávajících sítí (část dokumentace H.10). Z důvodu přehlednosti situací nejsou Ochranná pásma zakreslena, a proto je uvádíme na tomto místě. V případě jejich dotčení jsou řešena s vlastníky a provozovateli sítí a staveb v rámci SO/PS.

Inženýrské sítě, křížící či souběžné s tratí, mají vymezena podle druhu následující ochranná pásma.

Elektrizační soustava (zákon č. 458/2000 Sb. §46)

pro nadzemní vedení od krajního vodiče:

- u napětí nad 1 kV do 35 kV (vodiče bez izolace)	7 m
- u napětí nad 35 kV do 110 kV (vodiče bez izolace)	12 m
- u napětí nad 110 kV do 220 kV	15 m
- u napětí nad 220 kV do 400 kV	20 m
- u napětí nad 400 kV	30 m

pro podzemní vedení od krajního kabelu:

- u napětí do 110 kV	1 m
- u napětí nad 110 kV	3 m

pro elektrické stanice od oplocení nebo líce obvodového zdiva:

- | | |
|---|------|
| - u napětí nad 52 kV | 20 m |
| - u napětí nad 1 kV do 52 kV | 2 m |
| - u napětí nad 1 kV do 52 kV u stožárových stanic | 7 m |

Ochranné pásmo u podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV činí 1 m po obou stranách krajního kabelu.

Plynárenská soustava (zákon č. 458/2000 Sb. §68)

Ochranné pásmo plynovodních zařízení je dáno dle zákona č. 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon). V § 68, odstavci 2 je ochranné pásmo vymezeno souvislým prostorem v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení následovně:

- | | |
|--|-----|
| - u NTL a STL plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území | 1 m |
| - u ostatních plynovodů a přípojek | 4 m |
| - u technologických objektů | 4 m |

Vodovody a kanalizace (zákon č. 274/2001 Sb. §23)

Ochranné pásmo vodovodních řadů je dáno zákonem č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích). V § 23, odstavci 3 je ochranné pásmo vymezeno vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny vodovodního nebo kanalizačního potrubí na každou stranu:

- a) u vodovodních řadů do průměru 500 mm včetně 1,5 m
- b) u vodovodních řadů nad průměr 500 mm 2,5 m

U vodovodních řadů o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

U hlavních vodovodních přívaděčů pak může být vyhlášeno individuální ochranné pásmo.

Telekomunikační zařízení (zákon č. 127/2005 Sb.)

- | | |
|-------------------------------|-------|
| - po stranách krajního vedení | 1,5 m |
|-------------------------------|-------|

Ochranné pásmo teplerenských zařízení (zákon č. 458/2000 Sb. §87)

- | | |
|--|-----------------------|
| - nízkotlaké a středotlaké plynovodní přípojky v zastavěném území obce | 1 m |
| - ostatní plynovody a plynovodní přípojky | 4 m |
| - technologické objekty | 4 m na všechny strany |
| - zvláštní případy (těžební objekty, vodní díla, podzemní stavby aj.) | až 200 m |

4.3 Ochranná pásma chráněných území

Chráněná území a jejich ochranná pásma

Ochranné pásmo zvláště chráněných území dle zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů vyhláší orgán, který zvláště chráněné pásmo vyhlásil. Pokud se ochranné pásmo nevyhlásí, je jím území do vzdálenosti 50 m od hranic zvláště chráněného území.

Záměr se nachází na území chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV), prochází od města Hronov po konec stavebního záměru (km cca 68,0 – 69,06) III. zónou chráněné krajinné oblasti Broumovsko.

Ochranná pásma lesa

Stavba bude probíhat do vzdálenosti 50 m od okraje lesa.

Ochranná pásma památných stromů

Záměr zasahuje do ochranných pásem památných stromů.

Ochranná pásma vodních zdrojů

Ochranná pásma vodních zdrojů jsou stanovována na základě zákona č. 254/2001 Sb. o vodách (vodní zákon). Ochranná pásma se dělí na ochranná pásma I. a II. stupně. V minulosti řešená železniční trať procházela několika ochrannými pásmy vodních zdrojů II. stupně. V km 49,0 – 58,0 se jednalo o ochranné pásmo Studnice - Východočeská křída a v km 59,0 - 68,8 bylo vyhlášeno ochranné pásmo s názvem Náchod - Východočeská křída. Tato ochranná pásma byla v rámci projektu Ministerstva životního prostředí - Aktualizace ochranných pásem vodních zdrojů a nádrží ke dni 30.6.2016 zrušena.

Od km 68,870 trať prochází ochranným pásmem vodního zdroje Polická křídová pánev. V těchto místech budou probíhat pouze úpravy zabezpečovacího zařízení na železničních přejezdech, nejedná se o stavební činnost.

Ochranné pásmo přírodních minerálních vod a léčivých zdrojů

Stavba prochází ochranným pásmem II. stupně zdrojů přírodních minerálních vod zřidelní struktury Hronov a ochranným pásmem II. stupně IIA a IIB přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Běloves.

Ochranná pásma ložiskových území, dobývacích prostorů

Předmětný záměr nezasáhne do žádného stanoveného dobývacího prostoru, chráněného ložiskového území či do území bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění.

Záplavová území

Trať kříží nebo tvoří hranici záplavového území:

- v km 39,597 vodní tok Zlatý potok
- v km 41,0 – 41,34 vodní tok Dědina
- v km 49,341 vodní tok Metuje
- v k.ú Náchod, Běloves a Malé Poříčí trať přiléhá nebo se nachází do 50 m od hranice záplavového území vodního toku Metuje
- v cca km 68,9 vodní tok Metuje.

Vybraný zhotovitel stavitel stavby zpracuje povodňový plán stavby.

Zábory zemědělského a lesního fondu

Stavba bude přednostně realizována na pozemcích ČR - SŽDC, s.o. a ČD, a.s. V rámci stavby však dojde i k záboru mimodrážních pozemků, mimo jiné pozemků ZPF (zemědělský půdní fond) a PUPFL (pozemky určené k plnění funkcí lesa).

Rozsah potřebných trvalých záborů pozemků ze ZPF není způsoben změnou polohy koleje, ale historicky vzniklým nesouladem mezi fyzickým průběhem hran terénu a drážního tělesa a administrativními hranicemi parcel dle Katastru nemovitostí. Celkem je potřeba vyjmout 1652 m². Dočasný zábor ZPF slouží pouze pro období výstavby (celkem 880 m²) pro potřeby zařízení staveníšť a pro pokládku nových zemních vedení. K odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu je třeba souhlasu orgánu ochrany zemědělského půdního fondu.

Trvalé zábory z PUPFL nejsou uvažovány. Vedení kabelů si vyžádá dočasný zábor pozemku PUPFL o výměře 25 m². Část stavby zasahuje do ochranného pásma lesa, tzn. do území ve vzdálenosti 50 m od hranice lesních pozemků. K dotčení pozemků v ochranném pásmu PUPFL je třeba souhlasu příslušného orgánu státní správy lesů.

4.4 Navrhovaná nová ochranná pásma

Ochranné pásmo dráhy se po provedení rekonstrukce koleje nemění. Ostatní stávající ochranná pásma se také nemění. Nově se zřídí ochranná pásma pro přípojky nn a vn.

5 Koncepce stavby

5.1 Účel stavby

Stavba revitalizace je modernizační stavbou stávající jednokolejné trati umístěné převážně na pozemcích dráhy (pozemky ČR s právem užívání SŽDC, s.o. a pozemky ČD a.s.).

Účelem stavby je zvýšení traťové rychlosti, optimalizace a zkrácení jízdních dob a zvýšení bezpečnosti a plynulosti železniční dopravy včetně zvýšení bezpečnosti na úrovních přejezdů v řešeném úseku trati a zvýšení cestovního komfortu cestujících.

Cílem stavby a navrhovaných stavebních a technologických úprav je:

- zvýšení traťové rychlosti,
- modernizace zabezpečovacího zařízení,
- zajistit třídu zatížení C4,
- zajistit průjezdný průřez Z-GC.

Zkrácením jízdní doby bude umožněno zavedení nového provozního konceptu na trati, který povede ke zvýšení atraktivity dopravní nabídky v severovýchodní části Královéhradeckého kraje.

5.2 Začlenění stavby do území

Celá stavba leží v ochranném pásmu dráhy. Mimo ochranné pásmo dráhy zasahují pouze 2 SO přípojek nn a vn v ŽST Bohuslavice nad Metují a Václavice.

Stávající trať vede převážně mimo zastavěné území v podhůří Orlických hor a sleduje jeho jihovýchodní úpatí. Poté se stáčí do náchodského hrdla a pokračuje podél řeky Metuje do broumovských skal. Stavba neobsahuje žádné přeložky tratě, bude provedena ve stávající trase, převážně na pozemcích dráhy.

V úseku Opočno – Náchod je možno charakterizovat území jako málo zastavěné, úsek Náchod – Hronov jako zastavěné.

Stavební záměr je v souladu s územními plány sídelních útvarů. Dotčeny jsou obce Opočno, Pohoří, Bohuslavice, Černčice, Nové Město nad Metují, Provodov – Šonov (část obce Václavice), Vysokov, Náchod (včetně části Běloves a Malé Poříčí), Velké Poříčí a Hronov. V obcích Pohoří, Bohuslavice, Černčice, Vysokov, Velké Poříčí a Hronov trať prochází okrajovými částmi obce. V Novém Městě nad Metují (včetně části obce Vrchoviny) a Náchodě je jasně patrný bariérový efekt liniové stavby dráhy.

Navrhované stavební úpravy tratě nebudou mít zásadní architektonické dopady na okolí. Výjimkou je nový železniční most v km 59,648 (Podjezd) v Náchodě pro novou místní komunikaci, která zajistí propojení ulic Parkány a Raisova, mezi nimiž leží těleso dráhy.

Dalšími významnými prvky z architektonického hlediska jsou stávající výpravní budovy v ŽST Nové Město nad Metují, Náchod a Hronov. U výpravní budovy v ŽST Nové Město nad Metují a Hronov jsou navrženy pouze úpravy stávajících dřevěných přístřešků (zřízení průchodu). V ŽST Náchod je navržena demolice stávajícího přístavku VB a výstavby nového přístavku ve stávajících rozměrech.

Nové významné pozemní objekty ve stavbě navrženy nejsou – jsou navrženy pouze nové menší provozní a technologické objekty a úpravy stávajících objektů:

- Reléové domky u přejezdů,
- Nové trafostanice v ŽST Nové Město nad Metují, Václavice a Náchod,
- Nové přístřešky pro cestující na nástupišti na zast. Pohoří, Bohuslavice nad Metují zast., Černčice a Náchod – Běloves – typizovaná betonové konstrukce,
- Nové přístřešky pro cestující na nástupištech v ŽST Nové Město nad Metují a Václavice - typizované ocelové konstrukce.

5.3 Stručný popis navrženého technického řešení

Ve stavbě bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku ve vybraných traťových úsecích a železničních stanicích (ŽST). Je navržena kompletní rekonstrukce ŽST Nové Město nad Metují, ŽST Václavice a ŽST Hronov spojená s výstavbou nových nástupišť, v ŽST Bohuslavice nad Metují je navržena částečná rekonstrukce. V ŽST Náchod je pro zvýšení rychlosti navržena rekonstrukce hronovského zhlaví. Dále je navržena rekonstrukce nástupišť v zast. Pohoří, Bohuslavice nad Metují zast., Černčice a Náchod-Běloves. V zast. Velké Poříčí bude provedena úprava stávající konstrukce nástupišť a jeho prodloužení. Nová nástupišť

min. dl. 90 m budou zřízena s výškou 550 mm nad temenem kolejnice a budou přístupná pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

U vybraných železničních přejezdů bude provedena rekonstrukce stavební části. V rámci stavby je také navržena rekonstrukce vybraných umělých staveb (mosty, propustky). Budou provedeny vyvolané přeložky inženýrských sítí.

Stávající staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) a traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) v úsecích Opočno pod Orlickými horami (mimo) – Václavice – Hronov (včetně) a Václavice – Starkoč (mimo) budou demontována. Bude zřízeno nové SZZ (traťové stavědlo) v ŽST Náchod, kterému budou podřízeny nově zřízené vzdálené výstroje zařízení SZZ v ŽST Bohuslavice nad Metují, v ŽST Nové Město nad Metují, v ŽST Václavice, v ŽST Hronov a výstroj v ŽST Náchod. Nová SZZ budou 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo se světelnými návěstidly, elektromotorickými přestavníky a s kontrolou volnosti pomocí počítačů náprav. Technologický počítač traťového stavědla bude umístěn pouze v ŽST Náchod, kde bude také umístěna dopravní kancelář s ovládáním celého traťového stavědla.

Budou zřízena nová TZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – automatická hradla. V úsecích Václavice – Náchod a Náchod – Hronov půjde o automatické hradlo s návěstním bodem, v ostatních o automatická hradla bez návěstního bodu. Budou zřízeny úvazky TZZ do stávajících SZZ v ŽST Starkoč a v ŽST Opočno pod Orlickými horami. Stávající TZZ v úseku Hronov – Police nad Metují bude převázáno do nového SZZ.

Dále budou provedeny úpravy přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZS). Ve většině případů jde o demontáž původního a zřízení nového PZS, v některých případech je upravována kontrola volnosti a prováděna vazba do nového zařízení. PZS budou 3. kategorie podle ČSN 34 2650 ed.2. V traťových úsecích půjde o PZS reléového typu s elektronickými doplňky, ve stanicích převážně o PZS s vnitřní výstrojí v SÚ (podle vzdálenosti od SÚ).

V rámci sdělovacího zařízení bude provedena místní a dálková kabelizace a informační zařízení. Rozhlas bude instalován do všech dopraven a zastávek, elektronické informační tabule budou dodány do ŽST Nové Město nad Metují, Václavice, Náchod a Hronov. Dále bude proveden kamerový systém, dálkové ovládání sdělovacího a informačního zařízení.

Ve stavbě budou provedeny rozvody nn a osvětlení, rozhodující výhybky budou vybaveny elektrickým ohřevem výměn (EOV). Zřídí se nové přípojky nn a vn a je navržena rekonstrukce silnoproudého zařízení včetně dispečerské řídicí techniky (DŘT).

Současná traťová rychlost je 90 km/h s omezeními. Rekonstrukce trati umožní odstranění trvalých omezení rychlosti a zvýšení traťové rychlosti až do 100 km/h.

Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO je uveden v příloze č. 1 této zprávy.

5.4 Návrh požadavků na provádění stavby a na uvádění stavby do provozu

5.4.1 Předpokládané lhůty výstavby

Dle dosavadní projektové přípravy a předpokládaného optimálního časového průběhu projednání, veřejných soutěží na zhotovitele je stanoven předpokládaný termín zahájení stavby na konci října 2017. Od tohoto termínu byl navržen předpokládaný časový harmonogram prací stavebních postupů.

Navrhované termíny stavby jsou:

- | | |
|---|--|
| ▪ Začátek stavby | konec 10/2017 |
| ▪ Přípravné práce | 11/2017 - 08/2018 |
| ▪ Hlavní stavební práce (s vyloučením žel. provozu) | 09/2018 - 11/2018
03/2019 - 05/2019 |
| ▪ Dokončující práce, zkušební provoz | 05/2019 - 09/2019 |
| ▪ Konec stavby | 09/2019 |

Podrobný rozbor uvedených termínů, včetně časů výluk je uveden v části F – Zásady organizace výstavby.

5.5 Požadavky stavby na zdroje

Napojení na elektrickou rozvodnou síť

Napojení stavby na stávající el. síť se provede ve stávajících a nových přípojných místech. V rámci stavby jsou navrženy úpravy stávajících a nová přípojná místa:

- SO 05-06-51 ŽST Opočno, přípojka nn pro RD
- SO 06-06-51 Opočno - Bohuslavice nad Metují, zast. Pohoří, přípojka nn pro PZS v km 40,676
- SO 07-06-51.1 ŽST Bohuslavice nad Metují, přípojka nn
- SO 08-06-51 Bohuslavice n.M. - Nové Město n.M., zast.Černčice, přípojka nn pro PZS v km 46,166
- SO 08-06-52 Bohuslavice n.M. - Nové Město n.M., zast.Černčice, přípojka nn pro PZS v km 46,989
- SO 09-06-52 ŽST Nové Město nad Metují, přípojka vn ČEZ
- SO 10-06-52 Nové Město n.M. - Václavice, přípojka nn pro PZS v km 53,112
- SO 11-06-52 ŽST Václavice, přípojka vn ČEZ
- SO 13-06-52 ŽST Náchod, přeložka přípojky vn ČEZ
- SO 14-06-51 Náchod - Hronov, přípojka nn pro PZS v km 61,535
- SO 14-06-52 Náchod - Hronov, zast. Běloves, přípojka nn pro PZS v km 62,007
- SO 14-06-55 Náchod - Hronov, přípojka nn pro PZS v km 65,553
- SO 14-06-56 Náchod - Hronov, zast. Velké Poříčí, úprava přípojky nn pro PZS v km 66,217
- SO 16-06-51 Hronov - Police n.M., přípojka nn pro PZS v km 68,264

Energetická bilance instalovaných výkonů je uvedena v tabulkách.

Tabulka 1 Přehled EOv a energetická bilance žel. stanic a mezistaničních úseků

Tabulka přehledu EOv v modernizovaném úseku			
Dopravna	Počet výhybek s EOv	Příkon	Roční spotřeba
Bohuslavice nad Metují	2 ks	14,6 kW	26,3 MWh*
Nové Město nad Metují	4 ks	30,6 kW	55,1 MWh*
Václavice	6 ks	59,8 kW	107,6 MWh*
Náchod	10 ks + 2xVk	85,5 kW	153,9 MWh*
Hronov	6 ks + 1xVk	43,3 kW	77,9 MWh*

* Celková maximální roční spotřeba je uvažovaná při předpokládané době provozu cca 1800 hod/rok.

Energetická bilance celkových instalovaných výkonů žel. stanic		
Dopravna	Instalovaný příkon	Roční spotřeba
Bohuslavice nad Metují	57,7 kW	173,1 MWh*
Nové Město nad Metují	175,6 kW	526,8 MWh*
Václavice	124,8 kW	374,4 MWh*
Náchod	317,5 kW	952,5 MWh*
Hronov	123,3 kW	369,9 MWh*

* Celková maximální roční spotřeba je uvažovaná vzhledem k soudobosti odběrů s dobou 3000 hod/rok.

Energetická bilance celkových instalovaných mezistaničních úseků		
Dopravna	Instalovaný příkon	Roční spotřeba
Opočno pod Orlickými Horami - Bohuslavice	9 kW	27 MWh*
Bohuslavice – Nové Město nad Metují	8 kW	24 MWh*
Nové Město nad Metují - Václavice	3,5 kW	10,5 MWh*
Václavice - Náchod	1 kW	3 MWh*
Náchod - Hronov	20,5 kW	61,5MWh*
Hronov – Police nad Metují	10,5 kW	31,5MWh*

* Celková maximální roční spotřeba je uvažovaná vzhledem k soudobosti odběrů s dobou 3000 hod/rok.

Napojení na slaboproudé rozvody

Sdělovací a zabezpečovací rozvody vybudované v rámci této stavby budou převážně ukončeny v nových reléových domcích, ojediněle také ve stávajících místnostech a objektech.

Napojení na trubní rozvody

Nové přípojky inženýrských sítí se nezřizují, u objektů určených k demolici budou stávající připojení zrušena. V rámci stavby jsou navrženy 3 přeložky stávající kanalizace a 1 přeložka stávajícího vodovodu.

Technologická voda pro výstavbu bude v prostoru železničních stanic a zastávek odebírána ze stávajících zdrojů pitné i užitkové vody, v traťových úsecích bude technologická voda dopravována v cisternách dovezených dodavatelem stavby.

Kanalizace pro stavební účely součástí stavby není, pro potřeby stavby bude v rámci sociálního zařízení pro pracovníky stavby převážná část realizována chemickými suchými záchody.

5.6 Odvedení odpadních a povrchových vod

Dešťové vody jsou svedeny na svahy tělesa žel. spodku, na terén nebo do stávající kanalizace (projednáno se správci).

Odvedení odpadních vod se nemění.

5.7 Napojení na dopravní systém

Stavba je součástí železniční sítě státních drah, její napojení na okolní síť se nezmění. Detaily železničního dopravního řešení, jeho parametry a napojení na okolní síť řeší podrobně část dokumentace B.2 Provozní a dopravní technologie.

Stavba má poměrně významný dopad do silniční sítě města Náchod. Pro novou místní komunikaci, která zajistí propojení ulic Parkány a Raisova, mezi nimiž leží těleso dráhy, bude v rámci stavby vybudován v km 59,648 nový železniční most (Podjezd) – viz dokumentace SO 12-19-02.

5.8 Náhradní výsadba a ozelenění

Náhradní výsadba byla stanovena v k.ú. Opočno pod Orlickými horami, Vysokov a Malé Poříčí. Podrobně je řešeno v dokumentaci SO 90-34-22 Náhradní výsadby (část dokumentace E.1.5.3).

5.9 Bezpečnost práce

V rámci projektu je zpracována část dokumentace B.4 Odolnost a zabezpečení stavby včetně řešení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.

5.10 Posouzení stavby z technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Bezbariérové užívání stavby je podrobně popsáno v části dokumentace B.13 Bezbariérové užívání.

6 Údaje o splnění stanovených podmínek

6.1 Podmínky z projednání k územnímu řízení

K přípravné dokumentaci stavby „Revitalizace trati Týniště nad Orlicí – Broumov“ vydal Městský úřad Náchod, odbor výstavby a územního plánování Vyjádření podle § 15, odst. 2 stavebního zákona, spisová značka: 885/2014/VÝST/Š (PD 4271/2014). Vyjádření obsahuje seznam PS a SO, které jsou součástí stavby. Předmětný záměr byl posouzen jako stavební úpravy, které nevyžadují rozhodnutí o umístění stavby ani územní souhlas, s výjimkou stavebních objektů:

- SO 12-19-02 Železniční most v km 59,648 (Podjezd),
- SO 07-06-91 ŽST Bohuslavice nad Metují, nová přípojka nn ČEZ,
- SO 09-06-91 ŽST Nové Město nad Metují, přípojka vn ČEZ,
- SO 10-06-91 Nové Město n.M. - Václavice, přípojka pro PZS, nová přípojka nn ČEZ,
- SO 11-06-91 ŽST Václavice, přípojka vn ČEZ,

kteří vyžadují územní projednání podle stavebního zákona (§ 76 a následující).

Pro uvedené SO byly v rámci zpracování přípravné dokumentace a projektu stavby získány územní rozhodnutí a souhlasy – viz část dokumentace H.3 Územní rozhodnutí.

6.2 Podmínky Schvalovacího protokolu

Schvalovací protokol přípravné dokumentace č.j. 25902 / 2014 – O6 ze dne 4.4.2014 schválilo záměr projektu s předpokládanými limitními náklady ve výši 985,014 mil. Kč (vez DPH) ve smíšené CÚ (zahrnovala náklady přípravy v letech 2013-2014 a uvažované realizace v roce 2015) s podmínkou:

Dojde-li v dalším stupni projektové přípravy stavby k navýšení CIN o více jak 20 mil. Kč, je nezbytné aktualizovaný záměr projektu předložit k projednání na CK MD.

Limit investičních nákladů byl v projektu překročen o více jak 20 mil. Záměr projektu byl aktualizován a předložen k projednání na CK MD.

Schvalovací protokol také ukládá investorovi v další přípravě stavby:

- respektovat vyjádření MD ČR č.j.: 73 / 2014 – 910 – IZD / 2 ze dne 4. dubna 2014,
- respektovat limitní náklady a závazné ukazatele stavby části D a B tohoto schvalovacího protokolu,
- respektovat připomínky Stavební správy východ uvedené v části 4. Připojeného posuzovacího protokolu,
- věnovat dostatečnou pozornost kvalitní přípravě stavby, aby nedocházelo ke změnám oproti projednané a schválené přípravné dokumentaci stavby, vícepracím a následně navýšení nákladů stavby,
- nedopustit jednostranná rozhodnutí bez komplexního posouzení efektivity, která vyvolávají zvýšení nákladů,
- případné změny doložit průkazným materiálem o jednáních mezi investorem, projektantem a dalšími orgány podílejícími se na přípravě stavby.

6.3 Podmínky Posuzovacího protokolu

Posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby č.j. 4691/2014 – SSV – U1/Be ze dne 10.6.2014 neobsahuje konkrétní připomínky. Článek 4 Připomínky Posuzovacího protokolu zní:

- Připomínky, vzešlé z připomínkového řízení se SŽDC, s.o. a ČD, a.s., byly probrány a prodiskutovány a řešení je uvedeno červeně přímo u každé připomínky. Takto doplněné připomínky jsou uvedeny v části E.5.3 přípravné dokumentace.
- Projednání s dotčenými mimodrážními organizacemi jsou vesměs kladná a jejich závěry jsou závazné pro zpracování dalšího stupně dokumentace.

Navržené řešení včetně změn oproti přípravné dokumentaci bylo při zpracování projektu průběžně projednáváno se zadavatelem projektu a dalšími dotčenými subjekty.

6.4 Podmínky posuzování vlivu na životní prostředí

Dne 4.12.2014 byl Krajským úřadem Královéhradeckého kraje vydán závěr zjišťovacího řízení (č.j. 19230/ZP/2014-Čr), kde je konstatováno, že záměr nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

V dokumentu Oznámení dle přílohy č. 3, zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění (NDCon s.r.o. 2014) byla navržena opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů. Dodržení těchto opatření je podrobně popsáno v části dokumentace B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí, kap. d) Návrh zohlednění podmínek ze závěrů zjišťovací řízení nebo stanoviska EIA.

6.5 Dodržení kapacitních údajů a zdůvodnění změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace

Vzhledem k podstatným změnám charakteru a rozsahu některých PS a SO nebo vložení nových PS a SO, bylo nutné kapacitní údaje i požadavky z projednání přípravné dokumentace přizpůsobit novým podmínkám. Všechny změny byly projednány s investorem a dotčenými subjekty.

Kapacitní údaje přípravné dokumentace stavby jsou uvedeny v příloze H.2 Schvalovací a posuzovací protokol PD.

7 Příprava pro výstavbu

7.1 Přípravné práce

Uvolnění staveniště

Pro umístění recyklačních základen je nutné zajistit uvolnění stávajících zpevněných ploch v ŽST Nové Město nad Metují a Náchod.

Demolice

Součástí stavby jsou nezbytné demoliční práce spojené s kolidujícími prvky řešené stavby a demolice již nevyhovujících a nevyužívaných objektů. Jedná se o:

- Odstranění stávajících konstrukcí železničního svršku
- Vybourání stávajících nástupišť
- Dílčí demolice mostních objektů a propustků
- Demolice vybraných pozemních objektů
- Demontáž stávajících elektro rozvodů a technologie trafostanic
- Demontáže stávajícího technologického zabezpečovacího a sdělovacího zařízení

Dle stanoviska MÚ Nové Město nad Metují, odboru výstavby a regionálního rozvoje, které obsahuje podmínku k nakládání s technickými památkami v k.ú. Černčice - stávající mechanické závory, bude před demontáží provedena podrobná fotodokumentace mechanických závor (jak fotografie celku, tak i detailů) s jednoduchým popisem a zákresem v mapě, která bude předána k archivaci státní památkové péči a Národnímu památkovému ústavu. Závory pak budou přemístěny do železničního muzea Výtopna Jaroměř.

Likvidace porostů

Pro stavební práce v kolejišti (úpravy tělesa dráhy včetně zajištění odvodnění, úpravy mostů a propustků), zřizování kabelových tras a pro zajištění rozhledových poměrů je nutné odstranit stávající vegetaci. Rozsah likvidace porostů je řešen v části B.3.5 Dendrologický průzkum a E.1.5.2 SO 90-34-21 Odstranění mimolesní zeleně. Určená náhradní výsadba je řešena v SO 90-34-22 Náhradní výsadby (část dokumentace E.1.5.3).

7.2 Likvidace odpadů

Odpadové hospodářství, místa skládek

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části dokumentace B.3.2 Odpadové hospodářství. Dokumentace je zpracována v souladu s platnou legislativou.

Množství odpadů, která vzniknou ve fázi realizace předmětné stavby, je v dokumentaci evidováno souhrnně za celou stavbu podle jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů. Odpady jsou zatříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2026 Sb.) a je specifikováno jejich možné využívání, popřípadě odstraňování v souladu s platnou legislativou. V maximální možné míře je doporučena recyklace stavebních odpadů.

Součástí dokumentace B.3.2 Odpadové hospodářství je rovněž orientační seznam společností, které se zabývají využíváním, případně odstraňováním odpadů v daném regionu.

Rozsah dokumentace poskytuje dodavateli stavby podklad pro řešení odpadového hospodářství a informuje o možných kooperantech v zájmovém regionu.

Upozorňujeme na skutečnost, že povinností zadavatele stavby je smluvně zajistit se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy.

Recyklace

Pro předmětnou stavbu „Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov“ jsou navrženy celkem dvě recyklační základny pro recyklaci stávajícího šterkového lože odtěženého ze železničního svršku:

- na ploše zařízení staveniště v ŽST Nové Město nad Metují (vpravo trati),
- na ploše zařízení staveniště v ŽST Náchod (vpravo trati).

Dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, je recyklační linka stavebních hmot o projektovaném výkonu vyšším než 25 m³/den vyjmenovaným zdrojem dle přílohy č. 2 zákona. Dodavatel recyklační linky bude mít platné povolení provozu stacionárního zdroje dle §11 zákona č. 201/2012 Sb.

7.3 Výluky dopravy a jiná omezení dopravy

Výstavba bude probíhat postupně v několika etapách po dílčích úsecích (podrobně viz část dokumentace F Zásady organizace výstavby). Navrženy jsou dva hlavní stavební postupy v úsecích Opočno pod Orlickými horami (mimo) / Starkoč (mimo) – Náchod (pouze václavické zhlaví) a Náchod (pouze hronovské zhlaví) – Hronov (včetně).

Během výstavby bude omezena jak doprava železniční (nepřetržitě a krátkodobé výluky), tak doprava silniční (úplné a částečné uzavírky komunikací, omezení dopravy).

7.3.1 Železniční doprava

Během hlavních stavebních postupů bude železniční provoz vyloučen a bude zavedena náhradní autobusová doprava:

- výluka Opočno pod Orlickými horami (mimo) / Starkoč (mimo) – Náchod (pouze václavické zhlaví), předpoklad realizace v 9-11/2018, zavedeny 3 linky NAD, linka A v trase Opočno pod Orlickými horami – Náchod, linka B v trase Starkoč – Náchod (mimo Václavice), linka C v trase Nové Město nad Metují – Česká Skalice,
- výluka Náchod (pouze hronovské zhlaví) – Police nad Metují (mimo), předpoklad realizace v 3-5/2019, zavedeny 2 linky NAD, linka A v trase Náchod – Police nad Metují, linka B v trase Náchod – Hronov (v provozu pouze v období ranní a odpolední špičky pracovních dnů).

Mimo uvedených hlavních výluk bude železniční provoz vyloučen také během dílčích krátkodobých stavebních postupů v úseku:

- Teplice nad Metují (mimo) – Meziměstí (mimo), předpoklad realizace jaro 2018, zavedena 1 linka NAD, linka A v trase Teplice nad Metují, žel.st. – Meziměstí, žel.st.

Vlaky nákladní dopravy budou během výluk vedeny odklonem, rozděleny do dvou nevyločených úseků trati nebo zrušeny. Přístup do nevyločeného úseku Náchod / Hronov / Police nad Metují – Meziměstí – Broumov bude zajištěn přes Trutnov – Teplice nad Metují.

Podrobně jsou železniční dopravní opatření řešena v příloze B.2 Provozní a dopravní technologie.

7.3.2 Silniční doprava

Podrobně jsou příslušná dopravní opatření řešena v části dokumentace B.8 Dopravní opatření.

7.4 Požadavky na další přípravu stavby

Požadavky pro přípravu realizace stavby

- Uzavřít Smlouvy o uzavření budoucí smlouvy o připojení odběrného elektrického zařízení k distribuční soustavě (Žadatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Provozovatel: ČEZ Distribuce, a.s.)
- Ve stavebních postupech je nezbytné zachovat čas předepsaný pro projektování, výrobu, instalaci a přezkoušení nového staničního zabezpečovacího zařízení. Kolejovou výluku nelze ukončit dříve, než bude v dané stanici nebo traťovém úseku aktivováno definitivní zabezpečovací zařízení.
- Ověřit aktuální stav přípravy souvisejících staveb, provést koordinaci s novými stavbami (realizace stavby revitalizace se předpokládá v roce 2018).

8 Výkup pozemků a staveb

I přes veškerou snahu nelze stavbu Revitalizace umístit pouze na pozemcích drah, tj. na pozemcích ČR, na kterých má právo hospodařit SŽDC, s.o. a pozemcích ČD, a.s. (pozemky ČD a.s. jsou ale z pohledu stavby cizí). Navrhuje se proto trvalý zábor cizích (nedrážních) pozemků pro umístění trvalých součástí stavby a dočasný zábor pro vytvoření přístupových a manipulačních ploch pro realizaci stavby. Pro umístění některých inženýrských sítí se navrhuje na pozemku zřídit věčné břemeno.

Tabulka 2 Bilance ploch dle katastrálních území

katastrální území	trvalý zábor [m ²]				dočasný zábor do 1 rok [m ²]				věčné břemeno [m]	
	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem	rozsah	druh
Opočno pod Orlickými horami	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Pohoří u Dobrušky	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Bohuslavice nad Metují	0	0	0	0	315	0	0	315	0	
Černčice	0	0	0	0	0	0	497	497	251	vedení kabelů
Krčín	0	0	0	0	300	0	0	300	0	
Nové Město nad Metují	0	0	0	0	0	0	2731	2731	0	
Vrchoviny	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Šonov u Nového Města nad Metují	1652	0	4169	5821	16	0	8	24	13	vedení kabelů
Provodov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Vysokov	0	0	6184	6184	249	25	0	274	194	vedení kabelů
Starkoč u Vysokova	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

katastrální území	trvalý zábor [m ²]				dočasný zábor do 1 rok [m ²]				věcné břemeno [m]	
	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem	rozsah	druh
Náchod	0	0	192	192	0	0	720	720	0	
Běloves	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Malé Poříčí	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Velké Poříčí	0	0	46	46	0	0	48	48	23	vedení kabelů
Hronov	0	0	0	0	0	0	226	226	0	
Staré Město nad Metují	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Babí u Náchoda	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Zbečnick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Žabokrký	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Velké Petrovice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Dolní Teplice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Bohdašín	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
celkem	1652	0	10591	12243	880	25	4230	5135	481	
Pozemky ve vlastnictví ČD a.s. nejsou zahrnuty v tabulce bilancí, zábory na pozemcích ČD jsou uvedeny v samostatných tabulkách v části dokumentace I.2.										

Podrobné informace jsou uvedeny v části I.2 Geodetická dokumentace – Majetkoprávní část. Zpracování této části dokumentace bylo provedeno na podkladě katastrálních map aktualizovaných k 24.11.2016.

V rámci stavby bude také provedena demolice pozemních objektů ve vlastnictví SŽDC, s.o. a ČD, a.s.

9 Výjimky z předpisů

Projekt je zpracován v souladu se zadávací dokumentací projektu stavby a v souladu s platnými zákony, vyhláškami a s příslušnými technickými normami (ČSN, TNŽ), předpisy, výnosy a vzorovými listy. Navržená technická řešení a postupy respektují Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah.

Seznam základních právních dokumentů a technických předpisů je uveden v příloze A. Průvodní zpráva v kap. 3. Přehled výchozích podkladů.

V souvislosti s řešením stavby a návrhem technického řešení jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů byly projednány následující úlevová řešení:

9.1 Soupis úlev v řešení GPK a prostorovém uspořádání

Obecně (v jednotlivých úsecích se již neuvádí)

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o rekonstrukci stávající tratě s omezeným rozsahem stavebních zásahů, navrhuje se vzdálenosti mezi lomy sklonů podle místních poměrů i méně než $L = 4.V$ a méně než 200 m oproti ČSN 73 6360-1, čl. 9.1.4 (projednáno na poradě 3.2.2016).

Při návrhu kolejových rozvětvení v osnově stávajících kolejí se základní osovou vzdáleností 4,75 m se používají nejmenší délky mezipřímých a kružnicových částí oblouku podle tabulek C.3.1. a C.4.1, resp. C.5.1 dle ČSN 73 6360-1, čl. 8.3.2 (projednáno na poradě 10.12.2015).

Při zavedení rychlostního profilu V130 jsou využity maximální hodnoty jednotlivých veličin GPK dle ČSN 73 6360-1.

SO 09-17-01 ŽST Nové Město nad Metují, železniční svršek

- Podélný sklon ve staniční koleji č. 5 (stáv. kolej č. 3) a koleji č.1 je větší než $\text{slim} = 2,5 \text{ ‰}$ dle ČSN 73 6360, odstavec 9.1.3. Kolej má sklony 2,834 ‰ (kol. č. 5), a od km 50,105 pak obě 7,113 ‰ a 14,624 ‰. Odpovídá současnému uspořádání (projednáno na poradě 3.2.2016).
- Osová vzdálenost staničních koleje č. 5 (stáv. kolej č. 3) a koleje č.1 v km 50,190 – 50,370 menší než 4,75 m dle STŘD § 11, odst. 2, písm. b, odr.2. Osová vzdálenost klesá až na 4,01 m. Odpovídá současnému uspořádání (projednáno na poradě 3.2.2016).
- Nedostatečný VSMP 2,85 m oproti ČSN 73 6320, čl. 11.1. na levé straně u koleje č. 5 (stáv. kolej č. 3) – cca km 50,225 – v místě stávajícího plotu. Odpovídá současnému uspořádání (projednáno na poradě 3.2.2016).
- Nedostatečný VSMP 2,70 m oproti ČSN 73 6320, čl. 11.1. na pravé straně u koleje č. 1 – cca km 50,250 – v místě opěry stávajícího silničního nadjezdu. Odpovídá současnému uspořádání (projednáno na poradě 3.2.2016).
- Nedostatečný VSMP 2,57 m oproti ČSN 73 6320, čl. 11.1. na levé straně u koleje č. 3 – cca km 50,250 – v místě opěry stávajícího silničního nadjezdu. Odpovídá současnému uspořádání (projednáno na poradě 3.2.2016).

SO 11-17-01 ŽST Václavice, železniční svršek

- Podélný sklon ve staniční koleji č. 1 (stáv. kolej č. 5) a koleji č.4 (stáv. kolej č. 2) je větší než $\text{slim} = 2,5 \text{ ‰}$ dle ČSN 73 6360, odstavec 9.1.3. Koleje mají do km 54,448 sklon 9,424 ‰ (stávající stav 6,26 ‰). Odpovídá současnému uspořádání.
- Křižovatková výhybka nově umístěna v hlavní koleji oproti SŽDC S3; část XVI, čl. 63; (křižovatkové výhybky nesmějí být nově vloženy do hlavních kolejí). Řešení na návrh ST OŘ z 9.2.2016, předběžně odsouhlaseno O13 dne 21.2.2016 a O14 dne 22.2.2016.

SO 13-17-01 ŽST Náchod, železniční svršek

- Podélný sklon ve staničních kolejích na hronovském zhlaví je větší než $\text{slim} = 2,5 \text{ ‰}$ dle ČSN 73 6360, odstavec 9.1.3. Koleje mají od km 60,749 sklon 3,318 ‰ a 6,431 ‰. Odpovídá současnému uspořádání.

SO 15-17-01 ŽST Hronov, železniční svršek

- Osová vzdálenost staniční koleje č. 1 a koleje vlečky v km 67,489 – 67,582 menší než 4,75 m dle STŘD § 11, odst. 2, písm. b, odr.2. Osová vzdálenost v okolí přejezdu v ev. km 67,540 klesá až na 4,05 m. Odpovídá současnému uspořádání (projednáno na poradě 3.2.2016).

9.2 Soupis úlev v řešení zabezpečovacího zařízení

- odchylkou od článku 6.2.3 TS 2/2006 (více jak 4 dopravní v jednom traťovém stavědle, TPC není na koncích úseku). Projednáno na poradě 25.2.2016 (není nutné žádat o písemné stanovisko O14).

10 Přílohy

Příloha č. 1 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO

Příloha č. 1

Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO

Železniční zabezpečovací zařízení

Profese Železniční zabezpečovací zařízení v rámci stavby řeší staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Bohuslavice nad Metují, v ŽST Nové Město nad Metují, v ŽST Václavice, v ŽST Náchod a v ŽST Hronov, kde budou stávající zařízení nahrazena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo. V případě ŽST Náchod půjde o traťové stavědlo (plnohodnotné elektronické stavědlo), jehož řídicí části budou podřízeny vzdálené výstroje v ostatních železničních stanicích (elektronická stavědla podřízená technologickému počítači traťového stavědla).

Dále řeší traťová zabezpečovací zařízení v úsecích Opočno pod Orlickými horami – Bohuslavice nad Metují, Bohuslavice nad Metují – Nové Město nad Metují, Nové Město nad Metují – Václavice, Václavice – Starkoč, Václavice – Náchod, Náchod – Hronov, kde budou stávající zařízení nahrazena traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo bez návěstního bodu (v úsecích Václavice – Náchod a Náchod – Hronov s návěstním bodem).

Upraveno budou také stávající traťové zabezpečovací zařízení v úseku Hronov – Police nad Metují, které bude převázáno do definitivního staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Hronov, a v ŽST Opočno pod Orlickými horami a v ŽST Starkoč budou při zachování stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení provedeny úvahy nových traťových zabezpečovacích zařízení do stávajícího zařízení.

Obsahem stavby je úprava nebo výměna přejezdových zabezpečovacích zařízení v úseku Opočno pod Orlickými horami – Hronov, výměna jednoho přejezdového zabezpečovacího zařízení v úseku Hronov – Police nad Metují a náhrada kolejových obvodů počítači náprav v úsecích Hronov – Police nad Metují a Teplice nad Metují – Meziměstí. Všechna nově zřízená přejezdová zabezpečovací zařízení budou 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2.

Kabelová trasa bude situována na pozemku dráhy a bude společná se sdělovacím zařízením a rozvody nn. V celém úseku budou v rámci stavby položeny nové zabezpečovací kabelové rozvody. Zabezpečovací kabely budou nové, plněné a, s ohledem na blízkost linek vedení vysokého napětí 110 kV, s ochranným kovovým pláštěm typu TCEKPFLEZE, napájecí kabely budou typu CYKY.

Ovládání úseků Opočno pod Orlickými horami (mimo) – Police nad Metují (mimo) a Václavice – Starkoč (mimo) bude ze zálohovaného pracoviště JOP zřízeného v nové dopravní kanceláři ve výpravní budově ŽST Náchod, s předpokladem budoucího přenesení na RDP Týniště nad Orlicí a PPV Meziměstí v rámci budoucích samostatných staveb v souladu s pokynem SŽDC GR č.9/2013 Pracoviště dálkového ovládání.

Diagnostika staničních a traťových zabezpečovacích zařízení bude zobrazována na diagnostickém pracovišti. Veškerá diagnostika musí splňovat podmínky technických specifikací TS 2/2007 - Diagnostika zabezpečovacích zařízení.

PS 06-28-01 Opočno – Bohuslavice nad Metují, TZZ

V traťovém úseku Opočno pod Orlickými horami – Bohuslavice nad Metují bude stávající telefonické dorozumívání podle předpisu SŽDC D1 nahrazeno novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo bez návěstního bodu. Kontrola volnosti mezistaničního úseku bude zjišťována pomocí počítačů náprav. Vnitřní výstroj zařízení bude soustředěna v maximální možné míře v ŽST Bohuslavice nad Metují. V ŽST Opočno pod Orlickými horami bude v novém reléovém domku vedle výpravní budovy zřízena pouze nejnutnější část úvazky na stávající staniční zabezpečovací zařízení, jinak bude zachováno stávající zařízení.

V traťovém úseku se na dvou přejezdech nachází přejezdová zabezpečovací zařízení, která budou v rámci tohoto PS upravena.

Zařízení přejezdu v km 40,676 (nově značen jako „OB1“) bude v rámci tohoto PS demontováno a nahrazeno novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závory, pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé. Volnost přibližovacích úseků přejezdového zabezpečovacího zařízení bude nově zjišťována počítači náprav traťového zabezpečovacího zařízení. Vnitřní část zařízení bude umístěna do nového reléového domku v místě přejezdu. Přejezd bude zavázán do nového traťového zabezpečovacího zařízení.

Zařízení přejezdu v km 43,046 (nově značen jako „OB2“) kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s polovičními závory typu PZZ-RE bude zachováno a v rámci tohoto PS upraveno – kontrola volnosti bude nově zjišťována úseky počítačů náprav traťového zabezpečovacího zařízení a přejezd bude zavázán do nového traťového zabezpečovacího zařízení.

Provizorní traťové zabezpečovací zařízení nebude zřizováno. Zapojení a aktivace definitivního traťového zabezpečovacího zařízení (včetně úprav nebo zřízení a aktivace přejezdových zabezpečovacích zařízení) bude provedeno v době kolejové výluky traťového úseku.

PS 07-28-01 ŽST Bohuslavice nad Metují, SZZ

V ŽST Bohuslavice nad Metují bude stávající zabezpečovací zařízení nahrazeno staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo s decentralizovanou řídicí částí (řídicí část v ŽST Náchod). Zařízení bude se světelnými návěstidly, s elektromotorickými přestavníky a s kontrolou volnosti kolejí úseky počítačů náprav.

Zařízení bude ovládáno dálkově z ŽST Náchod, v nové dopravní kanceláři situované do technologického domku v ŽST Bohuslavice nad Metují bude zřízena pouze deska nouzových obsluh bez možnosti stavění výhybek. Stávající dopravní kancelář bude opuštěna.

Vnitřní část zařízení a dopravní kancelář budou umístěny v technologickém domku instalovaném v rámci tohoto PS. Součástí dodávky technologického domku bude i vnitřní elektroinstalace a klimatizace. Základní napájení elektronického stavědla bude zajištěno novou třífázovou přípojkou z místní sítě, náhradní a nouzové napájení bude zajištěno ze staničního napájecího zdroje, jehož součástí jsou i baterie.

V rámci tohoto PS bude zřízena diagnostika staničního zabezpečovacího zařízení a diagnostika přejezdu v obvodu ŽST. Diagnostika bude soustředěna v nové stavědlové ústředně ŽST

Náchod. Diagnostické zařízení umožní přenos všech určených diagnostických informací do určeného místa soustředěné údržby.

Ve stanici se nachází přejezd v km 44,773 (nově značen jako „B1“), na kterém bude stávající mechanické přejezdové zabezpečovací zařízení nahrazeno novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závory, pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé. Vnitřní část zařízení přejezdu bude umístěna ve stavědlové ústředně ŽST. V místě přejezdu bude instalována pouze kabelová skříň s transformátory zařízení přejezdu. Kontrola volnosti přibližovacích úseků přejezdu bude zjišťována počítači náprav staničního a traťového zabezpečovacího zařízení. Přejezd bude zavázán do nového staničního zabezpečovacího zařízení.

Zřízení provizorního staničního zabezpečovacího zařízení není předpokládáno. Zapojení a aktivace nového staničního zabezpečovacího zařízení (včetně přejezdového zabezpečovacího zařízení) bude provedeno v době kolejové výluky stanice.

PS 08-28-01 Bohuslavice nad Metují – Nové Město nad Metují, TZZ

V traťovém úseku Bohuslavice nad Metují – Nové Město nad Metují bude stávající telefonické dorozumívání podle předpisu SŽDC D1 nahrazeno novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo bez návěstního bodu. Kontrola volnosti mezistaničního úseku bude zjišťována pomocí počítačů náprav. Vnitřní výstroj zařízení bude umístěna ve stavědlových ústřednách ŽST Bohuslavice nad Metují a ŽST Nové Město nad Metují.

V traťovém úseku se na dvou přejezdech nachází přejezdová zabezpečovací zařízení, která budou v rámci tohoto PS upravena.

Zařízení přejezdu v km 46,166 (nově značen jako „BM1“) bude v rámci tohoto PS demontováno a nahrazeno novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závory, pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé. Volnost přibližovacích úseků přejezdového zabezpečovacího zařízení bude nově zjišťována počítači náprav traťového zabezpečovacího zařízení. Vnitřní část zařízení bude umístěna do nového reléového domku v místě přejezdu. Přejezd bude zavázán do nového traťového zabezpečovacího zařízení.

Zařízení přejezdu v km 46,989 (nově značen jako „BM2“) bude v rámci tohoto PS demontováno a nahrazeno novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 bez závor s pozitivní signalizací. Volnost přibližovacích úseků přejezdového zabezpečovacího zařízení bude nově zjišťována počítači náprav traťového zabezpečovacího zařízení. Vnitřní část zařízení bude umístěna do nového reléového domku v místě přejezdu. Přejezd bude zavázán do nového traťového zabezpečovacího zařízení.

Po demontáži budou stávající přejezdová zabezpečovací zařízení předána správci. Před likvidací by s ohledem na historickou hodnotu mělo být v souladu s požadavky uvedenými v souhrnných částech dokumentace (požadavky památkové péče) zařízení nabídnuto k muzejnímu využití.

Provizorní traťové zabezpečovací zařízení nebude zřizováno. Zapojení a aktivace definitivního traťového zabezpečovacího zařízení (včetně úprav nebo zřízení a aktivace přejezdových zabezpečovacích zařízení) bude provedeno v době kolejové výluky traťového úseku.

PS 09-28-01 ŽST Nové Město nad Metují, SZZ

V ŽST Nové Město nad Metují bude stávající zabezpečovací zařízení (typové elektrické stavědlo TEST) nahrazeno staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo s decentralizovanou řídicí částí (řídicí část v ŽST Náchod). Zařízení bude se světelnými návěstidly, s elektromotorickými přestavníky a s kontrolou volnosti kolejí úseky počítačů náprav. Na ručně stavěné výhybce č.7 bude instalován závorník s elektrickým dohledem a výhybka bude uzamčena společně s výkolejkou na koleji vlečky. Výsledný klíč bude držen v elektromagnetickém zámku v kolonce pomocného stavědla poblíž výkolejky. Výhybka č. 4 bude ručně stavěná mimo zabezpečovací zařízení.

Zařízení bude ovládáno dálkově z ŽST Náchod, v nové dopravní kanceláři situované do technologického domku v ŽST Nové Město nad Metují bude zřízena pouze deska nouzových obsluh s možností stavění výhybek č.1 a 5. Stávající dopravní kancelář bude opuštěna.

Vnitřní část zařízení a dopravní kancelář budou umístěny v technologickém domku instalovaném v rámci tohoto PS. Součástí dodávky technologického domku bude i vnitřní elektroinstalace a klimatizace. Základní napájení elektronického stavědla bude zajištěno novou třífázovou přípojkou z místní sítě, náhradní a nouzové napájení bude zajištěno ze staničního napájecího zdroje, jehož součástí jsou i baterie.

V rámci tohoto PS bude zřízena diagnostika staničního zabezpečovacího zařízení a diagnostika přejezdu v obvodu ŽST. Diagnostika bude soustředěna v nové stavědlové ústředně ŽST Náchod. Diagnostické zařízení umožní přenos všech určených diagnostických informací do určeného místa soustředěné údržby.

Zřízení provizorního staničního zabezpečovacího zařízení není předpokládáno. Zapojení a aktivace nového staničního zabezpečovacího zařízení bude provedeno v době kolejové výluky stanice.

PS 10-28-01 Nové Město nad Metují - Václavice, TZZ

V traťovém úseku Nové Město nad Metují - Václavice bude stávající traťové zabezpečovací zařízení (reléový poloautomatický blok) nahrazeno novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo bez návěstního bodu. Kontrola volnosti mezistaničního úseku bude zjišťována pomocí počítačů náprav. Vnitřní výstroj zařízení bude umístěna ve stavědlových ústřednách ŽST Nové Město nad Metují a ŽST Václavice.

V traťovém úseku se nachází jeden přejezd zabezpečený pouze výstražnými kříži a přejezd s mechanickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZM2 dle ČSN 34 2650 ed.2 se závorami, otevíraný pouze na požádání.

Přejezd v km 52,532 (nově značen jako „MV1“) bude zachován ve stávajícím stavu zabezpečený pouze výstražnými kříži.

Zařízení přejezdu v km 53,112 (nově značen jako „MV2“) bude v rámci tohoto PS demontováno a nahrazeno novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 bez závor s pozitivní signalizací. Volnost přibližovacích úseků přejezdového zabezpečovacího zařízení bude nově zjišťována počítači náprav traťového zabezpečovacího zařízení. Vnitřní část zařízení bude umístěna do nového reléového domku v místě přejezdu. Přejezd bude zavázán do nového traťového zabezpečovacího zařízení.

Provizorní traťové zabezpečovací zařízení nebude zřizováno. Zapojení a aktivace definitivního traťového zabezpečovacího zařízení (včetně úprav nebo zřízení a aktivace přejezdových zabezpečovacích zařízení) bude provedeno v době kolejové výluky traťového úseku.

PS 11-28-01 ŽST Václavice, SZZ

V ŽST Václavice bude stávající zabezpečovací zařízení (typové elektrické stavědlo TEST) nahrazeno staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo s decentralizovanou řídicí částí (řídicí část v ŽST Náchod). Zařízení bude se světelnými návěstidly, s elektromotorickými přestavíky a s kontrolou volnosti kolejí úseky počítačů náprav.

Zařízení bude ovládáno dálkově z ŽST Náchod, v nové dopravní kanceláři situované do technologického domku v ŽST Václavice bude zřízena pouze deska nouzových obsluh s možností stavění výhybek č. 1, č. 5a a č. 6. Stávající dopravní kancelář bude opuštěna.

Vnitřní část zařízení a dopravní kancelář budou umístěny v technologickém domku instalovaném v rámci tohoto PS. Součástí dodávky technologického domku bude i vnitřní elektroinstalace a klimatizace. Základní napájení elektronického stavědla bude zajištěno novou třífázovou přípojkou z místní sítě, náhradní a nouzové napájení bude zajištěno ze staničního napájecího zdroje, jehož součástí jsou i baterie.

V rámci tohoto PS bude zřízena diagnostika staničního zabezpečovacího zařízení. Diagnostika bude soustředěna v nové stavědlové ústředně ŽST Náchod. Diagnostické zařízení umožní přenos všech určených diagnostických informací do určeného místa soustředěné údržby.

Zřízení provizorního staničního zabezpečovacího zařízení není předpokládáno. Zapojení a aktivace nového staničního zabezpečovacího zařízení bude provedeno v době kolejové výluky stanice.

PS 12-28-01 Václavice – Náchod, TZZ

V traťovém úseku Václavice - Náchod bude stávající traťové zabezpečovací zařízení (reléový poloautomatický blok) nahrazeno novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo s návěstním bodem (hradlo Branka). Kontrola volnosti mezistaničního úseku bude zjišťována pomocí počítačů náprav. Vnitřní výstroj zařízení včetně návěstního bodu bude umístěna ve stavědlových ústřednách ŽST Václavice a ŽST Náchod.

V traťovém úseku se na jednom přejezdu nachází přejezdové zabezpečovací zařízení, které bude v rámci tohoto PS upraveno.

Zařízení přejezdu v km 57,013 (nově značen jako „VN1“) kategorie PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 bez závor typu PZZ-RE bude zachováno a v rámci tohoto PS upraveno – kontrola volnosti

bude nově zjišťována úseky počítačů náprav traťového zabezpečovacího zařízení a přejezd bude zavázán do nového traťového zabezpečovacího zařízení.

Provizorní traťové zabezpečovací zařízení nebude zřizováno. Zapojení a aktivace definitivního traťového zabezpečovacího zařízení (včetně úprav přejezdového zabezpečovacího zařízení) bude provedeno v době kolejové výluky traťového úseku.

PS 12-28-02 Václavice – Starkoč, TZZ

V traťovém úseku Václavice - Starkoč bude stávající traťové zabezpečovací zařízení (reléový poloautomatický blok) nahrazeno novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo bez návěstního bodu. Kontrola volnosti mezistaničního úseku bude zjišťována pomocí počítačů náprav s návazností na stávající úseky počítačů náprav, jejichž vnitřní výstroj je umístěna ve stavědlové ústředně ŽST Starkoč.

Vnitřní výstroj zařízení bude umístěna ve stavědlových ústřednách ŽST Václavice a ŽST Starkoč. V ŽST Starkoč bude výstroj automatického hradla zřízena ve stávající stavědlové ústředně do stávajících skříní. Do skříní budou doplněny vstupně výstupní kazety a kazety relé. Ve stávajícím zařízení jsou pro instalaci automatického hradla dostatečné rezervy v kabelové skříní i v napájení zařízení. V rámci tohoto PS upraven SW stávajícího elektronického stavědla.

V traťovém úseku budou upraveny polohy předvěstí ŽST Václavice a ŽST Starkoč tak, aby byla možná změna zábrzdne vzdálenosti ze 400 metrů na 700 metrů při uvažovaném zvýšení traťové rychlosti v rámci samostatné akce OŘ Hradec Králové.

V ŽST Starkoč bude předmětem tohoto PS pokládka kabelizace až do stavědlové ústředny. Kabely budou ukončeny na stávajícím kabelovém stojanu, pro zatažení kabelů do budovy bude použit stávající kabelový vstup. Vnitřní kabelizace bude vedena stávajícími prostory a žlaby.

Provizorní traťové zabezpečovací zařízení nebude zřizováno. Zapojení a aktivace definitivního traťového zabezpečovacího zařízení bude provedeno v době kolejové výluky traťového úseku. Úprava staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Starkoč a výměna SW bude provedena v nočních výlukách.

PS 13-28-01 ŽST Náchod, SZZ

Řešení PS 13-28-01 je děleno na část A – definitivní SZZ, věnovanou definitivnímu zařízení, část B – provizorní ZZ, obsahující řešení provizorních stavů a demontáže, a na část C – klimatizace, obsahující řešení klimatizace ve stavědlové ústředně a v místnosti baterií.

Část A – definitivní SZZ

V ŽST Náchod bude stávající zabezpečovací zařízení nahrazeno staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – plnohodnotné elektronické stavědlo. Zařízení bude se světelnými návěstidly, s elektromotorickými přestavíky a s kontrolou volnosti kolejí úseky počítačů náprav.

Zařízení bude ovládáno ze zálohovaného pracoviště JOP v nové dopravní kanceláři situované ve stávající výpravní budově. V dopravní kanceláři bude zřízena také deska nouzových obsluh s možností stavění výhybek č.1, č.2, č.16 a č.17.

Vnitřní část zařízení budou umístěny v rekonstruovaných místnostech stávající budovy – stavědlová ústředna a místnost napájecích zdrojů. Vnitřní elektroinstalace je řešena v rámci SO pozemních staveb, klimatizace místností se zařízením je předmětem řešení části C tohoto PS. Základní napájení elektronického stavědla bude zajištěno novou třífázovou přípojkou z místní sítě, náhradní a nouzové napájení bude zajištěno ze staničního napájecího zdroje, jehož součástí jsou i baterie.

V rámci tohoto PS bude zřízena diagnostika staničního zabezpečovacího zařízení a diagnostika přejezdů v obvodu ŽST. Diagnostika bude soustředěna ve stavědlové ústředně. Diagnostické zařízení umožní přenos všech určených diagnostických informací do určeného místa soustředěné údržby.

Ve stanici se v definitivním stavu po vysunutí vjezdového návěstidla od Hronova (změna oproti PD) nachází tři přejezdy.

Na přejezdu v km 60,029 (nově značen jako „N1“) bude stávající mechanické přejezdové zabezpečovací zařízení nahrazeno novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závory, pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé. Vnitřní část zařízení přejezdu bude umístěna ve stavědlové ústředně ŽST. V místě přejezdu bude instalována pouze kabelová skříň s transformátory zařízení přejezdu. Kontrola volnosti přibližovacích úseků přejezdu bude zjišťována počítači náprav staničního a traťového zabezpečovacího zařízení. Přejezd bude zavázán do nového staničního zabezpečovacího zařízení.

Na přejezdech v km 61,535 (nově značen jako „N2“) a v km 62,007 (nově značen jako „N3“) budou stávající přejezdová zabezpečovací zařízení PZS 3ZNI nahrazena novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závory, pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé. Vnitřní část zařízení přejezdu bude umístěna v reléových domcích v místě přejezdu. Kontrola volnosti přibližovacích úseků přejezdu bude zjišťována počítači náprav staničního a traťového zabezpečovacího zařízení. Přejezdy budou zavázány do nového staničního zabezpečovacího zařízení.

Pro stavební postupy stavby bude v ŽST Náchod zřízeno provizorní zabezpečovací zařízení, jehož řešení je obsahem části B tohoto provozního souboru.

Část B – provizorní SZZ

Část B obsahuje veškeré demontáže a provizorní úpravy zařízení včetně zřízení provizorního zabezpečovacího zařízení. Demontáže budou provedeny včetně všech souvisejících částí a základů pod zařízením.

Z důvodu uvolnění prostor ve stávající výpravní budově - aby mohla proběhnout adaptace prostor pro novou stavědlovou ústřednu a rekonstrukce přístavku VB pro novou dopravní kancelář - budou stávající vnitřní části staničního zabezpečovacího zařízení spolu s úvazkou stávajícího reléového poloautomatického bloku ve směru do ŽST Václavice vymístěny. Pro minimalizaci omezení provozu se předpokládá zřízení provizorního zabezpečovacího zařízení shodného se zařízením stávajícím, které bude umístěno v reléovém domku mezi výpravní budovou a administrativní budovou.

Provizorní přípojka pro reléový domek bude zřízena v rámci SO elektro. V rámci tohoto PS bude zřízeno provizorní propojení se sdělovací místností, propoj mezi reléovým domkem a provizorní kolejovou deskou a přepojení stávající kabelizace do provizorního reléového domku.

Po aktivaci provizorního zabezpečovacího zařízení bude stávající zařízení demontováno a proběhnou stavební úpravy prostor pro stavědlovou ústřednu, místnost napájecích zdrojů, dopravní kancelář a zázemí dispečerů. Po jejich dokončení bude nainstalováno a přezkoušeno definitivní zařízení.

Definitivní SZZ bude v provizorních stavech aktivováno provizorně nejprve pouze na václavickém zhlaví a staničních kolejích s vytvořením vazby mezi tímto zařízením a stávajícím zařízením na hronovském zhlaví. Ovládání tohoto provizorního stavu bude zajištěno z nové dopravní kanceláře, do které budou vedle pracoviště JOP namontovány také původní kolejové a indikační desky pro ovládání hronovského zhlaví. Mezi zařízeními bude zřízena vazba vylučující stavění protisměrných cest na staniční kolej.

Po aktivaci definitivního stavu zařízení bude zbytné zařízení kompletně demontováno.

Část C – klimatizace

Obsahem části C je montáž klimatizačních jednotek ve stavědlové ústředně a v místnosti napájecích zdrojů. Klimatizační jednotky budou v těchto místnostech udržovat stanovenou teplotu.

Požadavek na teplotu v místnosti baterií je s ohledem na umístění baterií +20°C, ve stavědlové ústředně a v místnosti napájení od +5°C do +35°C. Napájení klimatizačních jednotek bude zajištěno z místní sítě. Správná činnost klimatizačních jednotek bude indikována na pracovišti JOP a dále bude indikována v diagnostice staničního zabezpečovacího zařízení.

Nutnost zřízení klimatizace bude zhotovitelem posouzena před realizací na základě instalované technologie.

PS 14-28-01 Náchod – Hronov, TZZ

V traťovém úseku Náchod - Hronov bude stávající traťové zabezpečovací zařízení (telefonické dorozumívání podle předpisu SŽDC D1) nahrazeno novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo s návěsním bodem (hradlo Malé Poříčí). Kontrola volnosti mezistaničního úseku bude zjišťována pomocí počítačů náprav. Vnitřní výstroj zařízení včetně návěsního bodu bude umístěna ve stavědlových ústřednách ŽST Náchod a ŽST Hronov.

V traťovém úseku se na třech přejezdech nachází přejezdová zabezpečovací zařízení, která budou v rámci tohoto provozního souboru upravena.

Zařízení přejezdu v km 63,691 (nově značen jako „NH1“) kategorie PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 bez závor typu PZZ-RE bude zachováno a v rámci tohoto provozního souboru upraveno – kontrola volnosti bude nově zjišťována úseky počítačů náprav traťového zabezpečovacího zařízení a přejezd bude zavázán do nového traťového zabezpečovacího zařízení.

Zařízení přejezdu v km 65,553 (nově značen jako „NH2“) – mechanické přejezdové zabezpečovací zařízení, které je otevíráno na požádání – bude v rámci tohoto provozního souboru demontováno. Přejezd, přeložený do nové polohy, bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 bez závor s pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé. Volnost přibližovacích úseků přejezdového zabezpečovacího zařízení bude nově zjišťována počítači náprav traťového zabezpečovacího zařízení. Vnitřní část zařízení bude umístěna do nového reléového domku v místě přejezdu. Přejezd bude zavázán do nového traťového zabezpečovacího zařízení.

Zařízení přejezdu v km 66,217 (nově značen jako „NH3“) bude v rámci tohoto provozního souboru demontováno a nahrazeno novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 se závorami, s pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé. Volnost přibližovacích úseků přejezdového zabezpečovacího zařízení bude nově zjišťována počítači náprav traťového zabezpečovacího zařízení. Vnitřní část zařízení bude umístěna do nového reléového domku v místě přejezdu. Přejezd bude zavázán do nového traťového zabezpečovacího zařízení.

Provizorní traťové zabezpečovací zařízení nebude zřizováno. Zapojení a aktivace definitivního traťového zabezpečovacího zařízení (včetně úprav nebo zřízení a aktivace přejezdových zabezpečovacích zařízení) bude provedeno v době kolejové výluky traťového úseku.

PS 15-28-01 ŽST Hronov, SZZ

V ŽST Hronov bude stávající zabezpečovací zařízení (typové elektrické stavědlo TEST) nahrazeno staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo s decentralizovanou řídicí částí (řídicí část v ŽST Náchod). Zařízení bude se světelnými návěstidly, s elektromotorickými přestavíky a s kontrolou volnosti kolejí úseky počítačů náprav.

Zařízení bude ovládáno dálkově z ŽST Náchod, v nové dopravní kanceláři situované do technologického domku v ŽST Hronov bude zřízena pouze deska nouzových obsluh s možností stavění výhybek č. 1, č. 5 a č. 7. Stávající dopravní kancelář bude opuštěna.

Vnitřní část zařízení a dopravní kancelář budou umístěny v technologickém domku instalovaném v rámci tohoto PS. Součástí dodávky technologického domku bude i vnitřní elektroinstalace a klimatizace. Základní napájení elektronického stavědla bude zajištěno novou třífázovou přípojkou z místní sítě, náhradní a nouzové napájení bude zajištěno ze staničního napájecího zdroje, jehož součástí jsou i baterie.

V rámci tohoto PS bude zřízena diagnostika staničního zabezpečovacího zařízení. Diagnostika bude soustředěna v nové stavědlové ústředně ŽST Náchod. Diagnostické zařízení umožní přenos všech určených diagnostických informací do určeného místa soustředěné údržby.

Ve stanici se v definitivním stavu po vysunutí vjezdového návěstidla od Police nad Metují nachází tři přejezdy.

Na přejezdu v km 66,811 (nově značen jako „H1“) bude stávající přejezdové zabezpečovací zařízení nahrazeno novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 bez závor, s pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé. Vnitřní část zařízení přejezdu bude umístěna ve stavědlové ústředně ŽST. V místě přejezdu bude

instalována pouze kabelová skříň s transformátory zařízení přejezdu. Kontrola volnosti přibližovacích úseků přejezdu bude zjišťována počítači náprav staničního a traťového zabezpečovacího zařízení. Přejezd bude zavázán do nového staničního zabezpečovacího zařízení.

Na přejezdu v km 67,544 (nově značen jako „H2“) bude stávající přejezdové zabezpečovací zařízení nahrazeno novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 se závory, s pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé. Vnitřní část zařízení přejezdu bude umístěna ve stavědlové ústředně ŽST. V místě přejezdu bude instalována pouze kabelová skříň s transformátory zařízení přejezdu. Kontrola volnosti přibližovacích úseků přejezdu bude zjišťována počítači náprav staničního a traťového zabezpečovacího zařízení. Přejezd bude zavázán do nového staničního zabezpečovacího zařízení.

Na přejezdu v km 67,901 (nově značen jako „H3“) bude stávající přejezdová zabezpečovací zařízení PZS 3ZNI nahrazeno novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závory, pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé. Vnitřní část zařízení přejezdu bude umístěna v reléovém domku v místě přejezdu. Kontrola volnosti přibližovacích úseků přejezdu bude zjišťována počítači náprav staničního a traťového zabezpečovacího zařízení. Přejezdy budou zavázány do nového staničního zabezpečovacího zařízení.

Zřízení provizorního staničního zabezpečovacího zařízení není předpokládáno. Zapojení a aktivace nového staničního zabezpečovacího zařízení bude provedeno v době kolejové výluky stanice.

Po dobu stavebních prací bude zachován provoz stávajícího zabezpečovacího zařízení v rozsahu pro obsluhu vlečky vycházející z vlečky 4509. Předpokládáno je zachování funkce stávajícího návěstidla L3, vjezdového návěstidla S a jeho předvěsti PŘS, kolejové spojky 9/10 (výhybka 11 bude uzamčena v základní poloze), elektromagnetického zámku Vk1V/K1, PZS v km 67,544 a PZS v traťovém úseku Hronov – Police nad Metují, s výjimkou časového období, kdy bude probíhat přestavba polického zhlaví, po kterém dojde k aktivaci definitivního SZZ. Vjezdy od Police nad Metují na kolej 3 budou realizovány na přivolávací návěst.

PS 16-28-01 Hronov – Police nad Metují, úprava TZZ

V traťovém úseku Hronov – Police nad Metují bude upraveno stávající traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo typu AH-88A bez návěstního bodu.

Kolejové obvody v traťovém úseku budou nahrazeny počítači náprav s vnitřní částí umístěnou v technologickém domku ŽST Hronov a v reléových domcích, kde je dnes umístěna výstroj kolejových obvodů. Na přejezdech budou zrušeny ASE soubory, vypnutí výstrahy bude provedeno pomocí překrytí počítačů náprav na přejezdu s využitím směrových výstupů.

V úseku od technologického domku v ŽST Hronov do reléových skříní přejezdu v km 68,708 bude položena nová kabelizace. Dále k počítačím bodům bude pro připojení počítačích bodů využito stávající kabelizace pro kolejové obvody s výjimkou lokálních nových kabelů v okolí přejezdů. Bylo dohodnuto, že v místech, kde je to nezbytně nutné, nebude při obsazení vazebního kabelu dodržen požadavek normy na zachování příslušného počtu volných rezervních žil.

Zařízení přejezdu v km 68,264 (nově značen jako „HP1“) bude v rámci tohoto provozního souboru demontováno a nahrazeno novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 se závorami, s pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé. Volnost přibližovacích úseků přejezdového zabezpečovacího zařízení bude nově zjišťována počítači náprav. Vnitřní část zařízení bude umístěna do nového reléového domku v místě přejezdu. Přejezd bude zavázán do nového traťového zabezpečovacího zařízení.

U ostatních přejezdů v úseku bude provedena pouze výměna kolejových obvodů za počítače náprav. Izolované styky v koleji budou zrušeny v rámci SO kolejí.

Úpravy nebo zřízení a aktivace přejezdových zabezpečovacích zařízení, stejně jako převázání stávajícího traťového zabezpečovacího zařízení do definitivního zařízení v ŽST Hronov, budou provedeny v době kolejové výluky traťového úseku.

PS 20-28-01 Teplice nad Metují – Meziměstí, úprava TZZ

V traťovém úseku Teplice nad Metují – Meziměstí bude provedena úprava stávajících přejezdových zabezpečovacích zařízení. Dojde k náhradě stávajících kolejových obvodů počítači náprav. Jinak budou zachována zařízení včetně traťového ve stávajícím stavu.

Kolejové obvody přejezdů v traťovém úseku budou nahrazeny počítači náprav s vnitřní částí umístěnou v reléovém domku v km 84,547, kde je dnes umístěna výstroj kolejových obvodů. Na přejezdech budou zrušeny ASE soubory, vypnutí výstrahy bude provedeno pomocí překrytí počítačů náprav na přejezdech s využitím směrových výstupů.

Pro napojení počítačů náprav bude využito stávající kabelizace pro kolejové obvody s výjimkou lokálních nových kabelů v okolí přejezdů. S ohledem na nedostatečné množství žil bude na přejezdech a v ŽST Teplice nad Metují nasazeno přenosové zařízení.

Izolované styky v koleji budou zrušeny v rámci SO kolejí.

Úpravy přejezdových zabezpečovacích zařízení budou provedeny v době kolejové výluky traťového úseku.

Železniční sdělovací zařízení

Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

PS 07-14-01 ŽST Bohuslavice, místní kabelizace

Místní kabelizace bude provedena kabely typu TCEPKPFLEZE 5XN0,6, odbočky (výpichy) k jednotlivým VTO pak kabely 3XN0,6. Dále bude v rámci MK uložena trubka HDPE modrá s červeným pruhem, do které bude zafouknut optický kabel 6vl. pro potřeby propojení TD a R-EOV.

Místní metalické kabely budou ukončeny zářezovou technologií v novém technologickém domku ve skříni KS.

U vjezdových návěstidel budou kabely ukončeny v nových VTO na sloupku. Na technologický domek bude umístěn VTO.

PS 09-14-01 ŽST Nové Město nad Metují, místní kabelizace

Místní kabelizace bude provedena kabely typu TCEPKPFLEZE 5XN0,6, odbočky (výpichy) k jednotlivým VTO pak kabely 3XN0,6. Dále bude v rámci MK uložena trubka HDPE modrá s červeným pruhem, do které bude zafouknut optický kabel 6vl. pro potřeby propojení TD, R-EOV a rozvaděče osvětlovacích věží ROV. Trafostanice a TD bude propojena optickým kabelem 12vl. v trubce HDPE40 modré s červeným pruhem.

Výpravní budova a TD budou propojeny kabelem 20XN0,8 a rezervní trubkou HDPE40 modrou s černým pruhem.

Místní metalické kabely budou ukončeny zářezovou technologií v novém technologickém domku (TD) ve skříni KS.

U vjezdových návěstidel budou kabely ukončeny v nových VTO na sloupku. Na technologický domek bude umístěn VTO.

PS 11-14-01 ŽST Václavice, místní kabelizace

Místní kabelizace bude provedena kabely typu TCEPKPFLEZE 5XN0,6, odbočky (výpichy) k jednotlivým VTO pak kabely 3XN0,6. Dále bude v rámci MK uložena trubka HDPE40 modrá s červeným pruhem, do které bude zafouknut optický kabel 6vl. pro potřeby propojení TD a R-EOV.

Trafostanice a TD bude propojena optickým kabelem 12vl. v trubce HDPE40 modré s červeným pruhem.

Výpravní budova a TD budou propojeny kabelem 20XN0,8 a rezervní trubkou HDPE40 modrou s černým pruhem.

Místní metalické kabely budou ukončeny zářezovou technologií v novém technologickém domku (TD) ve skříni KS.

U vjezdových návěstidel budou kabely ukončeny v nových VTO na sloupku. Na technologický domek bude umístěn VTO.

PS 13-14-01 ŽST Náchod, místní kabelizace

Místní kabelizace bude provedena kabely typu TCEPKPFLEZE 5XN0,6, odbočky (výpichy) k jednotlivým VTO pak kabely 3XN0,6. Pro výpichy budou použity odbočné spojky.

Dále bude v rámci MK uložena trubka HDPE modrá s červeným pruhem, do které bude zafouknut optický kabel 6vl. pro potřeby propojení VB, R-EOV a rozvaděče osvětlovacích věží ROV.

Trafostanice a výpravní budova (sděl. místnost) bude propojena optickým kabelem 12vl. v trubce HDPE40 modré s červeným pruhem.

Stávající budova traťmistra bude nově propojena kabelem 5XN0,6 a rezervní trubkou HDPE. Stávající kabel TCKQYPY 150XN0,8, který vede z SZ místnosti ve VB do ATÚ, bude nahrazen novým kabelem 150XN0,8.

Místní metalické kabely budou ukončeny zářezovou technologií v nové sdělovací místnosti ve skříni KS.

U vjezdových návěstidel a EZ budou kabely ukončeny v nových VTO na sloupku.

Na přejezdu P5099 a P5100 bude kabel ukončen v rozvaděči MIS na RD. K přejezdu P5100 bude také doveden optický kabel 6vl. Na výpravní budovu bude umístěn nový VTO.

PS 15-14-01 ŽST Hronov, místní kabelizace

Místní kabelizace bude provedena kabely typu TCEPKPFLEZE 5XN0,6, odbočky (výpichy) k jednotlivým VTO pak kabely 3XN0,6.

Dále bude v rámci MK uložena trubka HDPE modrá s červeným pruhem, do které bude zafouknut optický kabel 6vl. pro potřeby propojení TD, R-EOV a rozvaděče osvětlovacích věží ROV. Výpravní budova a TD budou propojeny kabelem 20XN0,8 a rezervní trubkou HDPE40 modrou s černým pruhem.

Místní metalické kabely budou ukončeny zářezovou technologií v novém technologickém domku (TD) ve skříni KS.

U vjezdových návěstidel a EZ budou kabely ukončeny v nových VTO na sloupku. Na přejezdu P5104 a P5105 bude kabel ukončen ve VTO umístěném na kabelové skříni. Na přejezdu P5106 bude kabel ukončen v rozvaděči MIS na RD. Na technologický domek v žst. bude umístěn VTO.

PS 50-14-01 Opočno p.Orl.h. - Hronov, TK

V úseku Opočno - Bohuslavice je metalický dálkový kabel DCKQYPY 3XV1,3+14DM0,9 (DK47), v úseku Bohuslavice - Nové Město n/M je kabel TCEPKPFLE 5XN0,8 – do km 43,966 jako zemní, dále pak jako pohož, v úseku Nové Město n/M – Václavice je dálkový metalický kabel DCKQ 1DM0,9+6DM1,3+16DM0,9 (DK34), v úseku Václavice – Náchod je kabel DCKQ 4DM1,3+12DM0,9 (PK17), v úseku Náchod – Hronov je kabel TCEPKPFLEY 10XN0,8, v úseku Hronov – Police nad Metují je kabel TCEPKPFLEY 5XN0,8. V úseku Václavice – Starkoč je kabel DCQYPY 3XV1,2+14DM0,9 (DK47).

Traťový kabel bude položen ze žst. Opočno pod Orlickými horami do žst. Hronov a ze žst. Václavice do žst. Starkoč. Bude použit kabel profilu 10XN0,8, konstrukce TCEPKPFLEZE, mimo úsek Opočno pod Orlickými horami – Bohuslavice nad Metují, kde bude použit kabel konstrukce TCEPKPFLEY. S traťovým kabelem budou v souběhu položeny 2 trubky HDPE 40/33 barvy modré a černé.

Traťový kabel bude ukončen celým profilem v každé žst. Kabely budou ukončeny (mimo ŽST Opočno pod Orlickými horami, Náchod a Starkoč) v místnostech dopravních kanceláří (v místě desky nouzových služeb) v nových technologických objektech. V ŽST Opočno pod Orlickými horami a Starkoč bude traťový kabel ukončen ve stávajících sdělovacích místnostech. V žst. Náchod budou kabely ukončeny v nové sdělovací místnosti výpravní budovy.

Ve všech žst. (mimo ŽST Opočno pod Orlickými horami) bude provedeno propojení dopravní kanceláře či sdělovací místnosti se stavědlovou ústřednou.

Na trati budou z traťového kabelu provedeny výpichy u RD přejezdů pro připojení VTO. Kabely výpichů budou ukončeny ve společné přístrojové skříni pro přejezdy (skříň společná pro SMO, VTO, popř. napájení). Ze společné skříně bude propojovací kabel do RD.

Napájení VTO u PZS bude místní z přejezdové baterie pomocí měniče a jističe.

Ve schválené PD bylo uvažováno s jednou HDPE trubkou barvy modré.

PS 50-14-01.1 Opočno p.Orl.h. - Hronov, TK, ochrana stávajícího kabelu

Stávající traťové a dálkové kabely musí zůstat v provozu během realizace stavby. Po jejím skončení musí zůstat provozuschopné kabely dálkového typu. Proto bude provedena jejich ochrana. V místech kolizí s pracemi na železničním spodku a svršku bude prováděna stranová přeložka s případným vložením kabelové délky a ochrana kabelů (např. při podchodu pod koleje).

V ŽST Náchod bude realizována změna ukončení stávajících kabelů od Václavic a Hronova z budovy staré ATÚ do výpravní budovy do stávající sdělovací místnosti. Dálkový kabel od Václavic bude ukončen ve sloupovém rozváděči, zde bude rovněž ukončen nový kabel konstrukce XN0,8 vedoucí do sdělovací místnosti. Kabel od Hronova bude naspojován na kabel shodného profilu a konstrukce a zaveden do sdělovací místnosti. Ve sdělovací místnosti budou kabely ukončeny na zářezových páscích.

Bude provedena úprava stávajících dálkových kabelů, výpichy k VTO a na zastávky budou zrušeny, spojka odbočná bude nahrazena spojkou rovnou.

PS 50-14-02 Opočno p.Orl.h. - Hronov, DOK

Do provozní HDPE trubky barvy modré bude zafouknut dálkový optický kabel s 48 vlákny s charakteristikou dle G.652.D nebo G.657.A dle specifikace č.j. 22942/2015-SŽDC-O14. Optický kabel bude instalován v úsecích trati Opočno – Hronov a Václavice – Starkoč.

Optická vlákna budou dle výše uvedené specifikace vyvedena v každé železniční stanici oboustranně (mimo koncových stanic Opočno pod Orlickými horami, Hronov, Starkoč a Václavice pro trasu Václavice - Starkoč) v počtu 36 vláken, 18 vláken (vlákna 1- 12 a 37-42) v místnosti stavědlové ústředny (bez vyvedení v jiném místě, tj. např. provařením vláken ve spojce v ODF), 18 vláken (vlákna 13-24 a 43-48) ve sdělovací místnosti, vlákna 25-36 („dlouhá“) budou vzájemně provařena. Vlákna 25-36 budou vyvedena oboustranně v ŽST Náchod ve sdělovací místnosti. V případě potřeby může být 6 vláken provařeno do stavědlové ústředny. Dále bude zřízeno propojení 12 vláken mezi sdělovací místností a místností stavědlové ústředny.

Vlákna 37-48 jsou určena pro vyvádění v mezistaničních úsecích, vlákna 43 – 48 budou vyvedena na zastávkách v RD nejbližšího přejezdu. Na zastávkách, kde není poblíž železniční přejezd s RD, budou tato vlákna vyvedena do skříně pro technologii rozhlasu.

V koncových stanicích Hronov, Starkoč a Václavice (pro DOK Václavice – Starkoč) budou vlákna vyvedena v počtu 30 vláken (vlákna 13 – 36 a 43 – 48) ve sdělovací místnosti, 18 vláken (vlákna 1- 12 a 37-42) v místnosti stavědlové ústředny (bez vyvedení v jiném místě, tj. např. provařením vláken ve spojení v ODF).

V ŽST Opočno pod Orlickými horami bude kabel ukončen ve sdělovací místnosti, bude zde ukončeno všech 48 vláken.

Ve schválené PD bylo uvažováno s kabelem s 36 vlákny. Rozšíření na 48 vláken vyplývá ze změny předpisu SŽDC.

PS 50-14-03 Opočno p.Orl.h. - Hronov, přenosové systémy

V současné době je v části projektovaného úseku trati pouze analogový přenosový systém VZ12/24, který není použitelný pro nové technologie. Vzhledem k tomu, že zasahuje i na navazující traťové úseky, musí být zachován v provozu.

Datové propojení sdělovacího zařízení a diagnostiky bude řešeno 1Gb ethernetem s prioritizací paketů a řízením datového toku (QoS). Pro datové uzly budou použity switche s optickým rozhraním bez použití přenosů E1 po Ethernetu. V železničních stanicích bude datová síť přivedena místním optickým kabelem k novým objektům rozvaděčů osvětlení a EO.V. Datová síť bude realizována i na zastávkách, připojení je navrženo výpichem z DOK. Datové připojení nových trafostanic je navrženo místním optickým kabelem.

Přenosové zařízení musí umožnit nasazení všech technologií pro zajištění a řízení provozu na dopravní cestě – telefonní zapojovače, rozhlasové zařízení, LAN síť pro EZS, EPS, ASHS, kamerové systémy, rádiové systémy, dopravní infrastrukturu. Zařízení musí splňovat požadavky technických specifikací SŽDC s.o., TS 2/2008-ZSE - "Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty". Přenosové zařízení bude napájeno ze zálohovaného zdroje, doba zálohování min. 6 hodin.

Přenosové zařízení v řešeném úseku Opočno p.Orl.h. - Hronov bude provozováno po novém optickém kabelu DOK vybudovaném v této stavbě. Zaokružování přenosové cesty je realizovatelné pouze po jiných optických vláknech v téže kabelu, fyzicky oddělenou obchodní trasu v současnosti není možné zřídit.

Propojení do technologické datové sítě SŽDC (TDS) po optickém kabelu není možné. V této stavbě bude vybudováno dočasné připojení do TDS v Hradci Králové prostřednictvím modemů na stávající dálkový kabel.

Vnitřní sdělovací zařízení

PS 07-14-02 ŽST Bohuslavice, sdělovací zařízení

V současné době je v železniční stanici Bohuslavice n.M. telefonní zapojovač MIKRO NZ10 firmy Inoma s náhradním zapojovačem MIKRO NZ8. Tento zapojovač neumožňuje dálkové ovládání. V obvodu železniční stanice jsou zastaralé venkovní telefonní objekty typu TO68. Výpravčí má k dispozici telefonní pobočku AUT.

V dopravnách, které nebudou trvale obsazeny, je navržen telefonní IP-zapojovač ve zjednodušené formě (převodník MB/IP s ovládáním IP telefonním přístrojem s rozšířenou klávesnicí). V případě poruchy přenosového zařízení se pro komunikaci uvažuje s použitím analogového náhradního zapojovače nezávislého na přenosové cestě, využije se stávající zapojovač MIKRO NZ8. V prostorách nového technologického objektu se zřídí rozvody strukturované kabeláže.

PS 09-14-02 ŽST Nové Město nad Metují, sdělovací zařízení

V současné době je v železniční stanici Nové Město n.M. telefonní zapojovač MIKRO NZ10 firmy Inoma s náhradním zapojovačem MIKRO NZ8. Tento zapojovač neumožňuje dálkové ovládání. V obvodu železniční stanice jsou zastaralé venkovní telefonní objekty typu TO68. Výpravčí má k dispozici telefonní pobočku AUT.

V dopravnách, které nebudou trvale obsazeny, je navržen telefonní IP-zapojovač ve zjednodušené formě (převodník MB/IP s ovládáním IP telefonním přístrojem s rozšířenou klávesnicí). V případě poruchy přenosového zařízení se pro komunikaci uvažuje s použitím analogového náhradního zapojovače nezávislého na přenosové cestě, využije se stávající zapojovač MIKRO NZ8. V prostorách nového technologického objektu se zřídí rozvody strukturované kabeláže.

PS 11-14-02 ŽST Václavice, sdělovací zařízení

V současné době je v železniční stanici Václavice telefonní zapojovač MIKRO NZ10 firmy Inoma s náhradním zapojovačem MIKRO NZ8. Tento zapojovač neumožňuje dálkové ovládání. V obvodu železniční stanice jsou zastaralé venkovní telefonní objekty typu TO68. Výpravčí má k dispozici telefonní pobočku AUT.

V dopravnách, které nebudou trvale obsazeny, je navržen telefonní IP-zapojovač ve zjednodušené formě (převodník MB/IP s ovládáním IP telefonním přístrojem s rozšířenou klávesnicí). V případě poruchy přenosového zařízení se pro komunikaci uvažuje s použitím analogového náhradního zapojovače nezávislého na přenosové cestě, využije se stávající zapojovač MIKRO NZ8. V prostorách nového technologického objektu se zřídí rozvody strukturované kabeláže.

PS 13-14-02 ŽST Náchod, sdělovací zařízení

V současné době je v železniční stanici Náchod telefonní zapojovač MIKRO NZ10 firmy Inoma s náhradním zapojovačem MIKRO NZ8. Tento zapojovač neumožňuje dálkové ovládání. V obvodu železniční stanice jsou zastaralé venkovní telefonní objekty typu TO68. Výpravčí má k dispozici telefonní pobočku AUT.

Na dispečerském pracovišti v Náchodě je navržen IP telefonní zapojovač se dvěma dotykovými terminály splňující technické specifikace TS-6/2010. V případě poruchy bude možno pro komunikaci využít analogový náhradní zapojovač, využije se stávající zapojovač MIKRO NZ8. Na novém dispečerském pracovišti a v prostorách stavebního ústředí a sdělovací místnosti ve výpravní budově se zřídí rozvody strukturované kabeláže. Záznam provozu zapojovače bude digitálním záznamovým zařízením (společné pro TRS, MRS a telefonní zapojovače).

PS 15-14-02 ŽST Hronov, sdělovací zařízení

V současné době je v železniční stanici Hronov telefonní zapojovač MIKRO NZ10 firmy Inoma s náhradním zapojovačem MIKRO NZ8. Tento zapojovač neumožňuje dálkové ovládání. V obvodu železniční stanice jsou zastaralé venkovní telefonní objekty typu TO68. Výpravčí má k dispozici telefonní pobočku AUT.

V dopravnách, které nebudou trvale obsazeny, je navržen telefonní IP-zapojovač ve zjednodušené formě (převodník MB/IP s ovládáním IP telefonním přístrojem s rozšířenou klávesnicí). V případě poruchy přenosového zařízení se pro komunikaci uvažuje s použitím analogového náhradního zapojovače nezávislého na přenosové cestě, využije se stávající zapojovač MIKRO NZ8. V prostorách nového technologického objektu se zřídí rozvody strukturované kabeláže.

PS 07-14-04 ŽST Bohuslavice, EZS

PS 09-14-04 ŽST Nové Město nad Metují, EZS

PS 11-14-04 ŽST Václavice, EZS

PS 13-14-04 ŽST Náchod, EZS

PS 15-14-04 ŽST Hronov, EZS

Nově budou prostory objektu střeženy systémem EZS (nově se jedná o systém PZTS – poplachový zabezpečovací a tísňový systém), který je určen pro včasnou signalizaci nežádoucího vniknutí nebo pokusu o vniknutí do chráněného prostoru.

Ústředna EZS bude umístěna na stěně ve sdělovací místnosti. Bude provedena plášťová a prostorová ochrana. Plášťovou ochranu tvoří magnetické kontakty na dveřích (nežádoucí otevření dveří), prostorovou ochranu duální detektory (PIR + MW - reagují na pokus o vniknutí do vnitřního prostoru).

Magnetické kontakty na venkovních dveřích budou v provedení vhodném pro montáž na tato vrata.

U vstupů do objektu budou umístěny klávesnice pro ovládání systému (s vestavěnou čtečkou karet nebo bude čtečka zvlášť – dle typu zvoleného systému), zapojené na sběrnici ústředny. U vstupů budou také umístěny tlačítkové požární hlásiče pro manuální vyhlášení poplachu. Prostory budou také střeženy optickokouřovými hlásiči (dle ČSN EN 54, v souladu s ČSN EN 50131).

Poplach bude automaticky vyhlášen venkovní sirénou s majákem (na budově) a zároveň bude proveden přenos poplachových informací přes přenosový systém do systému DDTS do ŽST Náchod.

PS 09-14-04.1 ŽST Nové Město nad Metují, EZS pro TS

PS 11-14-04.1 ŽST Václavice, EZS pro TS

PS 13-14-04.1 ŽST Náchod, EZS pro TS

Nově budou prostory objektu střeženy systémem EZS (nově se jedná o systém PZTS – poplachový zabezpečovací a tísňový systém), který je určen pro včasnou signalizaci nežádoucího vniknutí nebo pokusu o vniknutí do chráněného prostoru.

Ústředna EZS bude umístěna na stěně v trafostanici. Bude provedena plášťová a prostorová ochrana. Plášťovou ochranu tvoří magnetické kontakty na dveřích (nežádoucí otevření dveří), prostorovou ochranu duální detektory (PIR + MW - reagují na pokus o vniknutí do vnitřního prostoru).

Magnetické kontakty na venkovních dveřích (vratech) budou v provedení vhodném pro montáž na tato vrata.

U vytipovaných vstupů do objektu budou umístěny klávesnice pro ovládání systému (s vestavěnou čtečkou karet nebo bude čtečka zvlášť – dle typu zvoleného systému), zapojené na sběrnici ústředny. U vytipovaných vstupů budou také umístěny tlačítkové požární hlásiče pro manuální vyhlášení poplachu. Prostory budou také střeženy optickokouřovými hlásiči (dle ČSN EN 54, v souladu s ČSN EN 50131).

Poplach bude automaticky vyhlášen venkovní sirénou s majákem (na budově) a zároveň bude proveden přenos poplachových informací přes přenosový systém do systému DDTS do ŽST Náchod.

PS 50-14-09 Opočno p.Orl.h. – Hronov, zabezpečení RD na zastávkách a přejezdech

Nově budou prostory řešených objektů střeženy systémem EZS (nově se jedná o systém PZTS – poplachový zabezpečovací a tísňový systém), který je určen pro včasnou signalizaci nežádoucího vniknutí nebo pokusu o vniknutí do chráněného prostoru.

Budou zabezpečeny tyto releové domky (stávající, nové):

Tabulka 3 Zabezpečení reléových domků

umístění	žkm	pozn.
P5088 - OB1	40,676	
P5089 - OB2	43,046	zast. Bohuslavice nad Metují - stávající RD
P5092 - BM1	46,166	
P5093 - BM2	46,989	
P5096 - MV2	53,112	
P5097 - VN1	57,013	stávající RD
P5099 - N2	61,535	
P5100 - N3	62,007	
P5101 - NH1	63,691	zast. Náchod-Malé Poříčí - stávající RD
P5102 - NH2	65,553	
P5103 - NH3	66,217	
P5106 - H3	67,901	

Ústředna EZS bude umístěna na stěně v RD. Bude použit „malý“ systém, schválený pro použití u SŽDC.

Bude provedena plášťová a prostorová ochrana. Plášťovou ochranu tvoří magnetické kontakty na dveřích (nežádoucí otevření dveří), prostorovou ochranu PIR detektory - reagují na pokus o vniknutí do vnitřního prostoru.

Magnetické kontakty na venkovních dveřích budou v provedení vhodném pro montáž na tyto dveře.

U vstupu do objektu bude umístěna klávesnice pro ovládání systému (s vestavěnou čtečkou karet nebo bude čtečka zvlášť – dle typu zvoleného systému), zapojená na sběrnici ústředny.

Prostory budou také střeženy optickokouřovými hlásiči (dle ČSN EN 54, v souladu s ČSN EN 50131).

Poplach bude automaticky vyhlášen venkovní sirénou s majákem (na budově) a zároveň bude proveden přenos poplachových informací přes přenosový systém (řeší PS 50-14-03) do systému DDTS do ŽST Náchod.

Jednotlivé detektory a prvky (topologie systému) budou do systému zapojeny dle technických požadavků systému.

Informační zařízení

PS 07-14-05 ŽST Bohuslavice, informační zařízení

V současné době není v železniční stanici Bohuslavice n. M. žádné informační zařízení.

V železniční stanici Bohuslavice n. M. bude ozvučen prostor před stávající výpravní budovou, reproduktory budou umístěny na výpravní budovu. Použijí se reproduktory s přepínaným výkonem. Na trati bude nasazen systém automatického hlášení řízený z dispečerského pracoviště v Náchodě. Bude umožněno místní ovládání při nouzovém obsazení dopravny. IP rozhlasová ústředna s integrovaným zesilovačem a hlavní hodiny budou umístěny v 19" skříní pro sdělovací zařízení v technologickém objektu. Interiérové hodiny budou instalovány do služební místnosti pro nouzovou obsluhu a do stavědlové ústředny v novém technologickém objektu.

Informační tabule nebudou s ohledem na malou frekvenci cestujících budovány.

PS 07-14-06 ŽST Bohuslavice, kamerový systém

V žst. bude nově instalován kamerový systém (dále jen CCTV). Kamerový systém bude v žst. vybudován zejména z důvodu potřeby sledování dopravní situace (hlídání hrany nástupišť), doplnkově bude sloužit k ochraně majetku případně zabezpečení veřejného pořádku a omezení krádeží majetku SŽDC a osob pohybujících se v prostorách žst.

Provedení systému CCTV vč. použitého materiálu bude dle Základních technických požadavků na KS v žel. stanicích, č.j. 7058/2015-O14.

Budou instalovány IP kamery – vždy jeden pár proti sobě bude sledovat nástupištní hranu. Kamery budou umístěny na samostatných kamerových stožárech na nástupišti.

Signál z kamer bude prostřednictvím optického kabelu přenášen do digitálního záznamového zařízení, umístěného ve sdělovací místnosti v novém technologickém domku žst. v 19" sdělovací skříní SZ. Uložení záznamu bude na min. 168 hodin. Bude zde možný vzdálený přístup po datové síti SŽDC a také místní vstup. Signál bude dále přenášen pomocí přenosového zařízení do místa trvalého dohledu v ŽST Náchod.

Dohledové pracoviště v ŽST Náchod řeší PS 50-14-07, přenosové zařízení řeší PS 50-14-03.

PS 09-14-05 ŽST Nové Město nad Metují, informační zařízení

V současné době je v železniční stanici Nové Město n. M. rozhlasové zařízení Inoma, informační tabule zde nejsou.

V železniční stanici Nové Město n. M. budou ozvučena nové nástupiště, reproduktory budou umístěny na nové osvětlovací stožáry, postavené v rámci stavebního objektu venkovního osvětlení. Použijí se reproduktory s přepínaným výkonem. Na trati bude nasazen systém automatického hlášení řízený z dispečerského pracoviště v Náchodě. Bude umožněno místní ovládání při nouzovém obsazení dopravní. IP rozhlasová ústředna s integrovaným zesilovačem a hlavní hodiny budou umístěny v 19" skříni pro sdělovací zařízení v technologickém objektu. Interiérové hodiny budou instalovány do služební místnosti pro nouzovou obsluhu a do stavebního ústředny v novém technologickém objektu.

V železniční stanici Nové Město n. M. bude instalována jedna odjezdová informační tabule řízená z dispečerského pracoviště v Náchodě, umístěná na konci zastřešení peronu u výpravní budovy.

Informační zařízení musí být kompatibilní s informačními systémy zavedenými na SŽDC. Propojení celého informačního systému (rozhlas i tabule) bude technologickou datovou sítí. Ovládání tabulí bude prostřednictvím řídicího PC na dispečerském pracovišti Náchod (společně s rozhlasem). Informační tabule budou doplněny zvukovým hlásičem pro nevidomé.

PS 09-14-06 ŽST Nové Město nad Metují, kamerový systém

V žst. bude nově instalován kamerový systém (dále jen CCTV). Kamerový systém bude v žst. vybudován zejména z důvodu potřeby sledování dopravní situace (hlídání hrany nástupiště a přechodů přes koleje), doplňkově bude sloužit k ochraně majetku případně zabezpečení veřejného pořádku a omezení krádeží majetku SŽDC a osob pohybujících se v prostorách žst.

Provedení systému CCTV vč. použitého materiálu bude dle Základních technických požadavků na KS v žel. stanicích, č.j. 7058/2015-O14.

Budou instalovány IP kamery – vždy jeden pár proti sobě bude sledovat nástupištní hrany. Jedna kamera bude sledovat přechod přes koleje. Kamery budou umístěny na samostatných kamerových stožárech na nástupišti, v kolejišti a na zastřešení.

Signál z kamer bude prostřednictvím optického kabelu přenášen do digitálního záznamového zařízení, umístěného ve sdělovací místnosti v novém technologickém domku žst. v 19" sdělovací skříni SZ. Uložení záznamu bude na min. 168 hodin. Bude zde možný vzdálený přístup po datové síti SŽDC a také místní vstup. Signál bude dále přenášen pomocí přenosového zařízení do místa trvalého dohledu v ŽST Náchod.

Dohledové pracoviště v ŽST Náchod řeší PS 50-14-07, přenosové zařízení řeší PS 50-14-03.

PS 11-14-05 ŽST Václavice, informační zařízení

V současné době je v železniční stanici Václavice rozhlasové zařízení Inoma, informační tabule zde nejsou.

V železniční stanici Václavice bude ozvučeno nové nástupiště, reproduktory budou umístěny na nové osvětlovací stožáry, postavené v rámci stavebního objektu venkovního osvětlení a na nové částečné zastřešení peronu. Použijí se reproduktory s přepínaným výkonem. Na trati bude nasazen systém automatického hlášení řízený z dispečerského pracoviště v Náchodě. Bude umožněno místní ovládání při nouzovém obsazení dopravy. IP rozhlasová ústředna s integrovaným zesilovačem a hlavní hodiny budou umístěny v 19" skříni pro sdělovací zařízení v technologickém objektu. Interiérové hodiny budou instalovány do služební místnosti pro nouzovou obsluhu a do stavědlové ústředny v novém technologickém objektu.

V železniční stanici Václavice bude instalována jedna odjezdová informační tabule řízená z dispečerského pracoviště v Náchodě, umístěná pod zastřešením nového nástupiště.

Informační zařízení musí být kompatibilní s informačními systémy zavedenými na SŽDC. Propojení celého informačního systému (rozhlas i tabule) bude technologickou datovou sítí. Ovládání tabulí bude prostřednictvím řídicího PC na dispečerském pracovišti Náchod (společně s rozhlasem). Informační tabule budou doplněny zvukovým hlásičem pro nevidomé.

PS 11-14-06 ŽST Václavice, kamerový systém

V žst. bude nově instalován kamerový systém (dále jen CCTV). Kamerový systém bude v žst. vybudován zejména z důvodu potřeby sledování dopravní situace (hlídání hrany nástupišť a přechodů přes koleje), doplnkově bude sloužit k ochraně majetku případně zabezpečení veřejného pořádku a omezení krádeží majetku SŽDC a osob pohybujících se v prostorách žst.

Provedení systému CCTV vč. použitého materiálu bude dle Základních technických požadavků na KS v žel. stanicích, č.j. 7058/2015-O14.

Budou instalovány IP kamery – vždy jeden pár proti sobě bude sledovat nástupištní hrany. Dále bude sledován přechod přes nástupiště. Kamery budou umístěny na samostatných kamerových stožárech na nástupišti.

Signál z kamer bude prostřednictvím optického kabelu přenášen do digitálního záznamového zařízení, umístěného ve sdělovací místnosti v novém technologickém domku žst. v 19" sdělovací skříni SZ. Uložení záznamu bude na min. 168 hodin. Bude zde možný vzdálený přístup po datové síti SŽDC a také místní vstup. Signál bude dále přenášen pomocí přenosového zařízení do místa trvalého dohledu v ŽST Náchod.

Dohledové pracoviště v ŽST Náchod řeší PS 50-14-07, přenosové zařízení řeší PS 50-14-03.

PS 13-14-05 ŽST Náchod, informační zařízení

V současné době je v železniční stanici Náchod rozhlasové zařízení Inoma s automatickým hlášením, před výpravní budovou jsou dvě informační tabule pro autobusy s doplňkovou informací o odjezdech vlaků. V rámci rekonstrukce výpravní budovy ČD se připravuje instalace informačního LCD panelu do odjezdové haly. Hlavní hodiny jsou umístěny ve sdělovací místnosti ČD-T ve výpravní budově.

V železniční stanici Náchod budou nově ozvučena nástupiště, reproduktory budou umístěny na stávající a nové osvětlovací stožáry, postavené v rámci stavebního objektu venkovního osvětlení. Připojí se reproduktory ve výpravní budově instalované v rámci rekonstrukce budovy

(investice ČD). Použijí se reproduktory s přepínaným výkonem. Bude nasazen systém automatického hlášení řízený z dispečerského pracoviště. IP rozhlasová ústředna s integrovaným zesilovačem a nové hlavní hodiny budou umístěny v 19" skříní pro sdělovací zařízení v nové sdělovací místnosti ve výpravní budově. Interiérové hodiny budou instalovány do nové dopravní kanceláře, do stavědlové ústředny a nové sdělovací místnosti. K novým hlavním hodinám bude připojen stávající hodinový rozvod.

V železniční stanici Náchod bude instalována jedna odjezdová informační tabule umístěná pod zastřešením peronu u výpravní budovy a jedna nástupištní informační tabule umístěná na začátku 2. nástupiště. Jako součást informačního zařízení bude instalován do odjezdové haly stojanový elektronický zobrazovací panel (příjezdy, odjezdy, jízdni řady, řazení vlaků).

Informační zařízení musí být kompatibilní s informačními systémy zavedenými na SŽDC. Propojení celého informačního systému (rozhlas i tabule) bude technologickou datovou sítí. Ovládání tabulí bude prostřednictvím řídicího PC na dispečerském pracovišti (společné s rozhlasem). Informační tabule budou doplněny zvukovým hlásičem pro nevidomé.

PS 13-14-06 ŽST Náchod, kamerový systém

V žst. bude nově instalován kamerový systém (dále jen CCTV). Kamerový systém bude v žst. vybudován zejména z důvodu potřeby sledování dopravní situace (hlídání hrany nástupišť a přechodů přes koleje), doplňkově bude sloužit k ochraně majetku případně zabezpečení veřejného pořádku a omezení krádeží majetku SŽDC a osob pohybujících se v prostorách žst.

Provedení systému CCTV vč. použitého materiálu bude dle Základních technických požadavků na KS v žel. stanicích, č.j. 7058/2015-O14. Provozování zařízení CCTV je nutno provádět v souladu se zákonem č. 101/2001 Sb. o ochraně osobních údajů.

Budou instalovány IP kamery – vždy jeden pár proti sobě bude sledovat nástupištní hrany. Dále budou sledovat přechody přes koleje. Kamery budou umístěny na samostatných kamerových stožárech na nástupišti.

Do odbavovací haly žst. bude umístěna jedna vnitřní pevná dome kamera pro sledování prostoru pokladen.

Signál z kamer bude prostřednictvím optického kabelu přenášen do digitálního záznamového zařízení, umístěného ve sdělovací místnosti v novém technologickém domku žst. v 19" sdělovací skříní SZ. Uložení záznamu bude na min. 168 hodin. Bude zde možný vzdálený přístup po datové síti SŽDC a také místní vstup. Signál bude dále přenášen pomocí přenosového zařízení do místa trvalého dohledu v ŽST Náchod.

Dohledové pracoviště v ŽST Náchod řeší PS 50-14-07, přenosové zařízení řeší PS 50-14-03.

PS 15-14-05 ŽST Hronov, informační zařízení

V současné době je v železniční stanici Hronov rozhlasové zařízení Inoma, informační tabule zde nejsou.

V železniční stanici Hronov bude ozvučeno nové nástupiště, reproduktory budou umístěny na nové osvětlovací stožáry, postavené v rámci stavebního objektu venkovního osvětlení a na

zastřešení peronu u výpravní budovy. Použijí se reproduktory s přepínaným výkonem. Na trati bude nasazen systém automatického hlášení řízený z dispečerského pracoviště v Náchodě. Bude umožněno místní ovládání při nouzovém obsazení dopravní. IP rozhlasová ústředna s integrovaným zesilovačem a hlavní hodiny budou umístěny v 19" skříní pro sdělovací zařízení v technologickém objektu. Interiérové hodiny budou instalovány do služební místnosti pro nouzovou obsluhu a do stavební ústředny v novém technologickém objektu.

V železniční stanici Hronov bude instalována jedna odjezdová informační tabule řízená z dispečerského pracoviště v Náchodě, umístěná nad přístupovým chodníkem k novému nástupišti.

Informační zařízení musí být kompatibilní s informačními systémy zavedenými na SŽDC. Propojení celého informačního systému (rozhlas i tabule) bude technologickou datovou sítí. Ovládání tabulí bude prostřednictvím řídicího PC na dispečerském pracovišti Náchod (společně s rozhlasem). Informační tabule budou doplněny zvukovým hlásičem pro nevidomé.

PS 15-14-06 ŽST Hronov, kamerový systém

V žst bude nově instalován kamerový systém (dále jen CCTV). Kamerový systém bude v žst. vybudován zejména z důvodu potřeby sledování dopravní situace (hlídání hrany nástupišť a přechodů přes koleje), doplňkově bude sloužit k ochraně majetku případně zabezpečení veřejného pořádku a omezení krádeží majetku SŽDC a osob pohybujících se v prostorách žst.

Provedení systému CCTV vč. použitého materiálu bude dle Základních technických požadavků na KS v žel. stanicích, č.j. 7058/2015-O14.

Budou instalovány IP kamery – vždy jeden pár proti sobě bude sledovat nástupištní hrany. Dále bude sledován přechod přes koleje. Kamery budou umístěny na samostatných kamerových stožárech na nástupišti.

Signál z kamer bude prostřednictvím optického kabelu přenášen do digitálního záznamového zařízení, umístěného ve sdělovací místnosti v novém technologickém domku žst. v 19" sdělovací skříní SZ. Uložení záznamu bude na min. 168 hodin. Bude zde možný vzdálený přístup po datové síti SŽDC a také místní vstup. Signál bude dále přenášen pomocí přenosového zařízení do místa trvalého dohledu v ŽST Náchod.

Dohledové pracoviště v ŽST Náchod řeší PS 50-14-07, přenosové zařízení řeší PS 50-14-03.

PS 50-14-04 Informační zařízení na zastávkách

V současné době není na zastávkách řešeného úseku trati žádné informační zařízení.

Nové dálkově ovládané rozhlasové zařízení bude instalováno na zastávkách Pohoří, Bohuslavice n. M. zastávka, Černčice, Náchod zastávka, Náchod Běloves, Náchod Malé Poříčí a Velké Poříčí. Ozvučena budou nová nebo stávající nástupišť zastávek. Reproduktory budou umístěny na nové osvětlovací stožáry, postavené v rámci stavebního objektu venkovního osvětlení nebo na samostatné stožáry. Použijí se reproduktory s přepínaným výkonem. Na trati bude nasazen systém automatického hlášení řízený z dispečerského pracoviště v Náchodě. IP rozhlasová ústředna s integrovaným zesilovačem bude umístěna v 19" skříní pro sdělovací zařízení v oddělené místnosti technologického domku přejezdu u zastávky (z. Pohoří, Černčice,

Běloves, Velké Poříčí) nebo do samostatné klimatizované skříně (z. Bohuslavice, Náchod, Malé Poříčí). Informační zařízení musí být kompatibilní s informačními systémy zavedenými na SŽDC. Propojení celého informačního systému bude technologickou datovou sítí.

Rádiové spojení

PS 50-14-05 TRS Opočno - Hronov

Trať je vybavena analogovým traťovým rádiovým systémem TESLA (TRS), stuhová síť je propojena metalickým kabelem a směrovým spojem. Základnové radiostanice jsou umístěny v žst. Václavice, Náchod a Hronov, v žst. Bohuslavice n. M. a Nové Město n. M. jsou pouze ovládací bloky připojené k ZR Václavice. Provoz je řízen místním ovládáním (výpravčí), dispečerské funkce ovládacího bloku v Náchodě jsou využívány pro diagnostiku sítě TRS. Pro záznam provozu jsou využívána záznamová zařízení typu ReDat 2, která již není možno doplňovat ani modernizovat.

Na stávajícím provozovaném traťovém rádiovém systému TRS není třeba provádět žádné změny konfigurace, ovládání celé stuhové sítě je již v současné době umožněno z pracoviště výpravčího v Náchodě. Záznam provozu TRS bude zajištěn novým digitálním záznamovým zařízením v ŽST Náchod. Propojení stuhové sítě bude přepojeno do nového traťového kabelu. Vzhledem ke značné vzdálenosti ZR Opočno a Václavice bude nutno osadit do zast. Černčice traťový rozbočovač ve funkci nácestného zesilovače.

V řízených dopravnách bude stacionární zařízení TRS přemístěno do nových technologických objektů pro sdělovací a zabezpečovací zařízení vybudovaných v této stavbě. Anténní stožáry pro TRS budou postaveny nové v blízkosti těchto objektů. Pro zachování současného pokrytí signálem jsou navrženy železniční osvětlovací věže s výškou 20 m. V ŽST Náchod bude základnová radiostanice TRS ponechána ve stávajícím umístění včetně anténního stožáru. Na pracoviště dispečerů bude doplněn IP adaptér pro umožnění ovládání TRS dotykovými terminály.

PS 50-14-06 MRS Opočno - Hronov

V současné době jsou v žel. stanicích Václavice, Náchod a Hronov v provozu místní rádiové sítě s lokálním ovládáním. Jsou zde sice nové přeladitelné radiostanice, ale neumožňují dálkové ovládání. V žst. Bohuslavice n. M. a Nové Město n. M. jsou místní rádiové sítě provozovány pouze s přenosnými radiostanicemi.

Nové místní rádiové sítě budou zřízeny v dopravnách Bohuslavice n. M., Nové Město n. M., Václavice, Náchod a Hronov. Nové stacionární zařízení pro místní rádiové sítě bude reprezentováno radioblokem se dvěma (Náchod) nebo jednou (ostatní žst.) radiostanicí s venkovní anténou a zálohovaným napájením. Zdvojené dispečerské pracoviště pro dálkové ovládání je navrženo v ŽST Náchod. Místní ovládání při nouzovém obsazení řízené dopravy bude zajištěno oddělenou ovládací hlavou radiostanice. Záznam provozu MRS bude zajištěn digitálním záznamovým zařízením v ŽST Náchod.

Stacionární zařízení MRS bude umisťováno v řízených dopravnách do nových objektů pro sdělovací a zabezpečovací zařízení, v ŽST Náchod do stávajících prostor pro sdělovací zařízení ve výpravní budově. Antény budou umístěny na nové samostatné stožáry vybudované

v provozním souboru TRS (Václavice, Hronov), na nové stožáry vybudované v tomto PS (Bohuslavice n. M., Nové Město n. M.) a v ŽST Náchod na stávající stožár TRS.

Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

PS 50-14-07 Dohledové pracoviště kamerové systémy

V rámci této stavby bude v žst. neobsazených dopravním zaměstnancem vybudován kamerový systém - v ŽST Bohuslavice, Nové Město nad Metují, Václavice, Náchod a Hronov.

Pro ovládání a monitorování těchto kamerových systémů budou v ŽST Náchod ve VB v nové dopravní kanceláři na pracovišti pro dálkové řízení tratě zřízena dvě ovládací a monitorovací pracoviště CCTV.

Pracoviště budou se stálou obsluhou (24hod/denně). Na tomto pracovišti bude umístěn dohledový a monitorovací PC pro CCTV. PC bude serverového typu a bude vybaven příslušným HW a SW pro dálkovou správu výše jmenovaného systému. SW pro CCTV bude umožňovat prohlížení živého videa z jednotlivých kamer nebo uložený obraz na záznamovém zařízení.

V ŽST Náchod bude ve sdělovací místnosti v 19" skříní sděl. zař. SZ1 umístěno digitální záznamové zařízení. Záznamové zařízení bude mít takovou kapacitu, aby byl umožněn záznam po dobu 168 hodin ze všech instalovaných kamer na výše uvedené trati.

Komunikace se vzdálenými systémy bude probíhat po vnitřní ethernetové síti SŽDC. Přenosové zařízení je součástí PS 50-14-03.

Provozování zařízení CCTV je nutno provádět v souladu se zákonem č. 101/2001 Sb. o ochraně osobních údajů.

PS 50-14-08 DO sdělovacího a informačního zařízení

V současné době je železniční provoz řízen místními výpravčími.

V ŽST Náchod bude vybudováno pracoviště dálkového ovládání rozhlasového a vizuálního informačního zařízení, telefonních zapojovačů a rádiových sítí na úseku tratě s DOZ t.j. Opočno p.Orl.h. (mimo) – Hronov. Záložní pracoviště hlavního nebude na této trati budováno.

Pracoviště dálkového ovládání se skládá z části pro řízení rozhlasu a vizuálního informačního zařízení a z části pro ovládání telefonních zapojovačů a radiostanic TRS a MRS. Ovládá podřízená pracoviště informačního zařízení, telefonních zapojovačů a radiostanic v ŽST Bohuslavice, Nové Město, Václavice a Hronov. Podřízené pracoviště rozhlasu je dále na zastávkách Pohoří, Bohuslavice n.M. zastávka, Černčice, Náchod zastávka, Náchod-Běloves, Náchod-Malé Poříčí a Velké Poříčí. Systém automaticky hlásí přes spojovací systém pro dálkové ovládání rozhlasových ústředen vybudovaných v této stavbě. Propojení podřízených stanic rozhlasu je po datové síti. Systém rozhlasu umožňuje:

- automatický režim, tj. hlášení v žel. stanicích a zastávkách probíhá bez zásahu obsluhy,
- poloautomatický režim, tj. obsluha je vizuálně upozorňována na nutnost provedení hlášení,
- manuální režim, tj. obsluha ovládá rozhlasové zařízení – hlášení do jednotlivých stanic manuálně.

Systém je napojen na „Provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení“ a díky znalosti aktuální dopravní situace pak systém automaticky hlášením informuje cestující o změnách v pravidelné dopravě.

Systém zapojovače umožňuje převzetí obsluhy zapojovače v podřízené dopravně - vybrané linky zaústěné do podřízeného zapojovače jsou přepojeny do řídicího zapojovače. Přepínání linek je závislé od stavu zabezpečovacího zařízení v dané stanici. Propojení telefonních okruhů zapojovačů z podřízených stanic je navrženo datovou sítí. Provoz zapojovače je nahráván na digitální záznamové zařízení. Na dispečerském pracovišti je navržen telefonní zapojovač s dotykovým terminálem a integrovaným ovládáním dle „TS 6/2010-S Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků – Výběr a projektování dotykového terminálu telefonního zapojovače“. Obsluhovací pulty (dotykové terminály) budou umístěny na stolech dispečerů. Řídicí pracoviště DO bude napájeno ze zálohovaného zdroje.

Dispečerská řídicí technika

Část DDTS ŽDC

PS 07-14-51	<u>ŽST Bohuslavice, DDTS</u>
PS 09-14-51	<u>ŽST Nové Město nad Metují, DDTS</u>
PS 11-14-51	<u>ŽST Václavice, DDTS</u>
PS 13-14-51	<u>ŽST Náchod, DDTS</u>
PS 15-14-51	<u>ŽST Hronov, DDTS</u>
PS 99-14-51	<u>Doplnění InS a K, DDTS ŽDC</u>

V současnosti není systém DDTS ŽDC v předmětném traťovém úseku stavby realizován.

Předmětem této části dokumentace je realizace dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) pro technologické systémy (TLS) realizované v rámci stavby. Navržené řešení respektuje technickou specifikaci „TS 2/2008 – ZSE, druhé vydání“ a je v souladu s „Gestorským výkladem“ k této specifikaci, jenž jí rozšiřuje a který byl vydán po vypracování přípravné dokumentace.

Technologické systémy s vlastním komunikačním rozhraním Ethernet (rozhlas, informační zařízení, kamerový systém, EZS, napájecí zdroje TLS, aktivní prvky přenosového systému) budou napojeny do TDS přes sdělovací zařízení a přes příslušné nově instalované integrační koncentrátoři v žst. Bohuslavice nad Metují, Nové město nad Metují, Václavice, Náchod a Hronov a nebo přímo, komunikuje-li daný TLS s InS protokolem ČSN EN 60870-5-104 (EOV, osvětlení). Ostatní systémy (dálkový odečet spotřeb elektrické energie, ovládání a monitoring lokální distribuční sítě, monitoring NZZ) pak budou připojeny prostřednictvím PLC a převodníků v rozvaděčích dálkové diagnostiky (RDD), které budou instalovány do TD/TS v jednotlivých žst. Monitoring NZZ u přejezdů mimo žst. napájených z el. přípojky společné s osvětlením zastávek bude realizováno přes ŘS osvětlení na zastávkách a u přejezdů mimo žst. napájených z vlastní el. přípojky přes systém střežení RD PZZ.

InK budou komunikovat data do InS na CDP Praha a ED Pardubice. Tito budou SW doplnění o data vzniklá s aktivací nově budovaných InK, včetně klientské aplikace DDTS a aplikace pro elektroměry. Dále bude SW doplněno pracoviště dispečera železniční infrastruktury pro

regionální a celostátní tratě s umístěním v Hradci Králové a energetický klient s umístěním na SŽE Hradec Králové.

Do žst. Náchod bude instalován TeS pro provozování aplikace dopravních klientů, jehož dvě klientské aplikace budou zpřístupněny na DTTZ v DK v žst. Náchod. Do DK v žst. Náchod bude instalován dispečerský klient DDTS ŽDC pro dohled a ovládání jednotlivých TLS. Pro potřeby udržujících pracovníků OŘ Hradec Králové SSZT a SEE budou dodány 2 mobilní klienti systému DDTS ŽDC.

Celkové vyčíslení - komponenty systému DDTS ŽDC

- InK	5 ks
- RDD	8 ks
- TeS	1 ks
- Mobilní klient	2 ks
- Dispečerský klient	1 ks
- Dopravní klient na DTTZ	2 ks

Část DŘT

PS 09-14-52	ŽST Nové Město nad Metují, DŘT
PS 11-14-52	ŽST Václavice, DŘT
PS 13-14-52	ŽST Náchod, DŘT
PS 99-14-52	ED SŽDC OŘ Hradec Králové, doplnění DŘT

V současnosti není systém DŘT v předmětném traťovém úseku stavby realizován.

Provozní soubory DŘT byly oproti přípravné dokumentaci nově zařazený do stavby na základě požadavků OŘ HK SEE a v souladu s nově platným dokumentem SŽDC O14 „Zásady a požadavky na budování systému DŘT a DDTS“, který byl vydán až po vypracování přípravné dokumentace.

Pro dálkové ovládání a monitoring technologie trafostanic elektrodispečerem budou do rozvodu NN v trafostanicích v žst. Nové město nad Metují, Václavice a Náchod instalovány rozvaděče DŘT s programovatelným automatem. Tyto budou komunikovat do řídicího systému DŘT na ED SŽDC OŘ Hradec Králové protokolem ČSN EN 60870-104, který bude SW doplněn (serverová i klientská část). Řídicí systém DŘT bude také doplněn o data z EZS v trafostanicích a to formou mezi-serverové komunikace s InS DDTS ŽDC protokolem ČSN EN 60870-104.

Celkové vyčíslení - komponenty systému DŘT

- Rozvaděč DŘT	3 ks
----------------	------

Technologie transformačních stanic vn/nn

PS 09-08-01	ŽST Nové Město nad Metují, uzemnění trafostanice SŽDC
-------------	---

V současném stavu není trafostanice zřízena. Pro novou trafostanici bude zřízena společná zemnicí soustava VN/NN, která bude řešena jako mřížová síť o rozměrech půdorysu objektu a doplněná o ekvipotenciální prahy a zemnicí tyče.

PS 09-13-01 ŽST Nové Město nad Metují, výstavba trafostanice SŽDC

V současném stavu není trafostanice zřízena. V ŽST Nové Město nad Metují bude z důvodu navýšení spotřeby nově instalovaných technologií vybudována nová odběratelská trafostanice 35/0,4kV v majetku SŽDC. Trafostanice bude řešena jako samostatný objekt, složený z prefabrikovaných buněk zahrnující prostory pro rozvodnu VN, rozvodnu NN a trafokomoru.

PS 11-08-01 ŽST Václavice, uzemnění trafostanice SŽDC

V současném stavu není trafostanice zřízena. Pro novou trafostanici bude zřízena společná zemnicí soustava VN/NN, která bude řešena jako mřížová síť o rozměrech půdorysu objektu a doplněná o ekvipotenciální prahy a zemnicí tyče.

PS 11-13-01 ŽST Václavice, výstavba trafostanice SŽDC

V současném stavu není trafostanice zřízena. V ŽST Václavice bude z důvodu navýšení spotřeby nově instalovaných technologií vybudována nová odběratelská trafostanice 35/0,4kV v majetku SŽDC. Trafostanice bude řešena jako samostatný objekt, složený z prefabrikovaných buněk zahrnující prostory pro rozvodnu VN, rozvodnu NN, trafokomoru a strojovnu záložního zdroje. Součástí PS bude statický motorgenerátor pro záložní napájení SÚ.

PS 13-08-01 ŽST Náchod, uzemnění trafostanice SŽDC

Stávající trafostanice je uzemněna obvodovým zemničem a paprsky v trase přívodních kabelů.

Pro novou trafostanici bude zřízena společná zemnicí soustava VN/NN, která bude řešena jako mřížová síť o rozměrech půdorysu objektu a doplněná o ekvipotenciální prahy a zemnicí tyče.

PS 13-13-01 ŽST Náchod, výstavba trafostanice SŽDC

V ŽST Náchod je osazena bloková nepochozí trafostanice 10/0,4kV.

V ŽST Náchod bude z důvodu navýšení spotřeby nově instalovaných technologií vybudována nová odběratelská trafostanice 10(35)/0,4kV v majetku SŽDC. Trafostanice bude řešena jako samostatný objekt, složený z prefabrikovaných buněk zahrnující prostory pro rozvodnu VN, rozvodnu NN, trafokomoru a strojovnu záložního zdroje. Stávající trafostanice bude demontována. Součástí PS bude statický motorgenerátor pro záložní napájení SÚ.

Železniční svršek a spodek

Výchozí stav

Traťový úsek je jednokolejný. Současná traťová rychlost v řešeném úseku tratě je 80–90 km/h v úsecích Opočno p.O.H. – Václavice a Náchod – Hronov, resp. 70 km/h v úseku Václavice – Náchod. Traťová rychlost je na řadě míst dále omezena především z důvodu nevyhovujících směrových poměrů.

Minimální poloměr oblouku je 250 m cca v km 49,5. Maximální podélný sklon koleje je 17,6 ‰ cca v km 50,5. Osová vzdálenost staničních kolejí jsou cca 4,75 m; s výjimkou ŽST Nové Město n.M. v oblasti silničního nadjezdu cca v km 50,3.

Materiál železničního svršku tvoří převážně kolejnice S49 na betonových pražcích ve štěrkovém loži, výhybky převážně tvaru S49 poměrové na dřevěných pražcích, vše zejména ze 70. a 80. let minulého století. Podstatnou část prvků lze dále užít či regenerovat, avšak využitelnost pro zřizování koleje omezují dominující svěrky ŽS3. Kolejové lože je převážně silně znečištěné.

Těleso železničního spodku pochází převážně z doby výstavby dráhy. Prostorové uspořádání zejména v zářezech neodpovídá současným požadavkům. Zemní pláň je tvořena pestrá škálou zemin, v okolí Nového Města n.M. a v Náchodě se vyskytuje skalní podloží tvořené slínovci. Ve většině úseku byla zastížena konstrukční vrstva. Únosnost pláně je velice proměnná, nejslabší místa jsou v oblasti Bohuslavic n.M. Odvodňovací zařízení jsou převážně otevřená a zanesená, stav podpovrchových zařízení není dostatečně zmapován.

Navrhovaný stav

Traťový úsek zůstane jednokolejný. Traťová rychlost bude v řešeném úseku tratě zvýšena na 100 km/h, převážně však bude 80–90 km/h v ucelených úsecích (úseky Opočno p.O.H. – Václavice a Náchod – Hronov). Pro homogenizaci rychlostního profilu ve složitých směrových poměrech se, při očekávaném využívání moderními kolejovými vozidly, navrhuje ve vybraných úsecích zavedení traťové rychlosti V_{130} , tj. využívající nedostatek převýšení vyšší než 100 mm. V úseku Václavice – Náchod zůstává traťová rychlost 70 km/h.

Směrové a sklonové poměry se výrazněji nemění, úpravy převážně využívají stávající těleso dráhy. Základní osová vzdálenost staničních kolejí zůstává 4,75 m; zúžení v ŽST Nové Město n.M. v oblasti silničního nadjezdu cca v km 50,3 není možné v rámci revitalizace vyřešit. Prostorová průchodnost nových prvků dráhy je Z-GC.

Technické řešení železničního svršku a spodku vychází z potřeb dopravní technologie na dosažení vyšších (resp. homogenních) traťových rychlostí a aktuálního technického stavu. Stavební úpravy lze rozdělit do čtyř kategorií:

- směrová a výšková úprava stávající koleje pro optimalizaci jejích geometrických parametrů bez snášení kolejového roštu,
- směrová a výšková úprava doplněná o pročištění kolejového lože, případně s lokální výměnou kolejového roštu,
- snesení svršku a sanace pláně železničního spodku se zřízením konstrukčních vrstev a zřízením odvodnění, zřízení nového železničního svršku,
- úprava nebo zřízení nového odvodnění bez zásahu do koleje.

Komplexní řešení spodku a svršku je voleno v místech, kde jsou zřizována nová nástupiště s pevnou hranou nebo nové přejezdové konstrukce, kde jsou rekonfigurovány staniční koleje nebo kde dochází k výraznějšímu posunu polohy koleje pro zvýšení traťové rychlosti resp. zavedení rychlosti V_{130} .

Nový materiál železničního svršku bude tvořen kolejnicemi 49 E1 na betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním. Výhybky budou (až na výjimky) 2. generace na betonových pražcích. Kolejové lože ze štěrku 32/63, předpokládá se využití též recyklátu.

Konstrukční vrstvy budou tvořeny ze štěrkodrti 0/32, případně z recyklátu, případně bude únosnost zvýšena výztužným geosyntetikem. Úseky s nedostatečně únosnou plání budou řešeny zlepšením zemin pojivem. Otevřená odvodňovací zařízení budou tvořit nezpevněné rigoly, příkopy zpevněné příkopovou tvárnici, výjimečně tzv. J-žlaby. Podpovrchové odvodnění budou tvořit trativody, svodná potrubí z plastů a vsakovací objekty.

SO 06-17-01 Opočno – Bohuslavice nad Metují, železniční svršek

SO 06-16-01 Opočno - Bohuslavice nad Metují, železniční spodek

Mezistaniční úsek Opočno - Bohuslavice nad Metují je jednokolejný úsek, který leží v extravilánu. Úsek začíná za koncem výhybky č. 17 ŽST Opočno pod Orlickými horami a končí začátkem výhybky č. 1 ŽST Bohuslavice nad Metují. V traťovém úseku se nachází nástupiště zast. Pohoří - km 40,706, zast. Bohuslavice nad Metují zast. – km 43,051.

Traťová kolej je vyžilá, její stáří se pohybuje od 26 do 41 let. Železniční svršek je tvaru S49 s tuhým upevněním na betonových pražcích SB6, místy i dřevěných pražcích (železniční přejezdy). V traťovém úseku je zavedena bezстыková kolej až na úsek, kde je umístěn oblouk o malém poloměru, kde je kolej stykovaná. V traťovém úseku se nenacházejí žádné výhybky.

Trať je v řešených úsecích vedena nejdříve v náspu a poté přechází do hlubokého zářezu. Dále pokračuje střídavým charakterem.

Předmětem těchto stavebních objektů je technické řešení železničního svršku a spodku v traťovém úseku Opočno – Bohuslavice nad Metují. V celé dokumentaci je pro přehlednost tento stavební objekt rozdělen na 4 samostatné úseky a poslední úsek je rozdělen do 2 částí:

- Úsek 1: Kolejové úpravy včetně čištění kolejového lože dle nového staničení v úseku km 39,555 327 – km 40,003 630
- Úsek 2: Kolejové úpravy dle nového staničení v úseku km 40,602 032 – km 41,596 747
- Úsek 3: Kolejové úpravy dle nového staničení v úseku km 41,900 000 – km 42,625 000
- Úsek 4: Kolejové úpravy dle nového staničení v úseku km 42,861 613 – km 44,781 517

Návrh směrového a výškového řešení kopíruje v co největší míře stávající uspořádání. V celém úseku zůstala zachována stávající rychlost 90 km/h s výhledovým zvýšením na 100 km/h kromě části posledního úseku 4 (25 m před začátkem výhybky č.1 ŽST Bohuslavice nad Metují), kde byla rychlost zvýšena na 100 km/h.

V úsecích s kompletní rekonstrukcí železničního svršku a spodku je navržen nový kolejový rošt. Kolejové lože je v rekonstruovaných úsecích navrženo z nového materiálu. V rekonstruovaných úsecích bude kolej svařena do bezстыkové koleje. V úseku 3 je na levé straně koleje navržena reprofilace příkopu bez úpravy železničního svršku a spodku.

SO 07-17-01 ŽST Bohuslavice nad Metují, železniční svršek

SO 07-17-01.1 ŽST Bohuslavice nad Metují, železniční svršek, vlečka Horkalen

SO 07-16-01 ŽST Bohuslavice nad Metují, železniční spodek

Ve stávajícím stavu je ŽST Bohuslavice nad Metují dopravnou se dvěma dopravními kolejemi č. 1 a 3. Dále se ve stanici nacházejí koleje manipulační č. 2 a 2a. Do koleje č. 3 je zaústěna vlečka „Vlečka HORKALEN“. Ve stanici jsou dvě úroňová sypaná nástupiště v prostoru před výpravní budovou.

Železniční svršek je tvaru S49 a tvaru T s tuhým upevněním na dřevěných nebo betonových pražcích (SB5 a SB6). Kolejnice tvaru S49, T a tvaru A jsou jak stykované, tak v bezstykové koleji. Kolejové lože je štěrkové částečně znečištěné drobným materiálem, místy se vyskytuje ruděrní porost. Výhybky jsou poměrové soustavy z kolejnic tvaru S49 a T na dřevěných pražcích z roku 1978 - 1999 (stáří 17 - 38 let).

Předmětem těchto stavebních objektů je technické řešení železničního svršku v železniční stanici Bohuslavice nad Metují v celkové délce 693,624 m (dle nového staničení km 44,781 517 – km 45,475 141). Stavba začíná výhybkou č. 1 a končí výhybkou č. 3.

Z hlediska postradatelnosti byly zrušeny koleje č. 2 a 2a včetně výhybek č. 3 a 4. Ve stanici zůstaly zachovány dvě dopravní koleje. Kolej č. 1 jako hlavní dopravní kolej na rychlost 100 km/h a kolej č. 3 jako předjízdna kolej na rychlost 50 km/h. Napojení vlečkové koleje bylo mírně posunuto směrem do stanice.

V koleji č. 1 je navržen nový kolejový rošt. V koleji č. 3 je navržen užitý materiál. Všechny navržené výhybky jsou nové. Ve všech staničních kolejích bude zřízena bezstyková kolej.

Dojde k sanaci stávajícího železničního spodku pomocí nově vytvořené konstrukce pražcového podloží a zřízení nového odvodnění zhlaví stanice a přilehlého železničního přejezdu. Odvodnění stanice je navrženo trativodním systémem. Vyústění trativodních větví je navrženo do 3 vsakovacích/odpařovacích příkopů a do 3 vsakovacích jímek.

SO 08-17-01 Bohuslavice – Nové Město nad Metují, železniční svršek

SO 08-16-01 Bohuslavice nad Metují - Nové Město nad Metují, železniční spodek

Mezistaniční úsek Bohuslavice nad Metují – Nové Město nad Metují je jednokolejný úsek, který leží v extravilánu. Úsek začíná za výměnovým stykem výhybky č. 5 ŽST Bohuslavice nad Metují a končí začátkem výměnového styku výhybky č. 1 ŽST Nové Město nad Metují. V traťovém úseku se nachází jedno nástupiště (zast. Černčice, km 46,247).

Traťová kolej je vyžilá, její stáří se pohybuje od 26 do 41 let. Železniční svršek je tvaru S49 s tuhým upevněním na betonových pražcích SB6, případně dřevěných pražcích (v místech železničních přejezdů, u napojení na mostní objekty). Kolejnice tvaru S49 jsou převážně v bezstykové koleji. V obloucích malého poloměru (dle předpisu S3/2) jsou kolejnice stykované. Kolejové lože je štěrkové částečně znečištěné drobným materiálem, místy se vyskytuje ruděrní porost. V traťovém úseku se nenacházejí žádné výhybky.

Trať je vedena střídavě v zářezech, v úrovni okolního terénu a v náspu. Oblouk před ŽST Nové Město nad Metují je umístěn na náspu.

Předmětem stavebního objektu je technické řešení železničního svršku a spodku v traťovém úseku Bohuslavice nad Metují – Nové Město nad Metují. V celé dokumentaci je pro přehlednost tento stavební objekt rozdělen na 3 samostatné úseky (označeno i ve výkresové části):

- Úsek 1: Kolejové úpravy dle nového staničení v úseku km 45,475 141 – km 46,380 345.
- Úsek 2: Kolejové úpravy dle nového staničení v úseku km 46,910 305 – km 48,373 974
- Úsek 3: Kolejové úpravy dle nového staničení v úseku km 49,356 940 – km 49,671 907

Návrh směrového a výškového řešení kopíruje v co největší míře stávající uspořádání. V úsecích 2 a 3 bylo návrhem umožněno zvýšení rychlosti. U úseku 1 rychlost zůstává stávající 90 km/h (navržené řešení ale umožňuje výhledové zvýšení rychlosti na 100 km/h).

V úsecích s kompletní rekonstrukcí železničního svršku a spodku je navržen nový kolejový rošt. Kolejové lože je v rekonstruovaných úsecích navrženo z nového materiálu. V rekonstruovaných úsecích bude kolej svařená do bezстыkové koleje.

Dojde k sanaci stávajícího železničního spodku pomocí nově vytvořené konstrukce pražcového podloží a zřízení nového odvodnění kolejí.

SO 08-17-01.1 Bohuslavice nad Metují - Nové Město nad Metují, železniční svršek - železniční most v km 47,504

Most převádí železniční trať (kolej č. 1) přes silnici II/308. Nosná konstrukce je dvojčítá přímo pojížděná plnostěnná konstrukce s nýtovanými spoji. Délka konstrukce je 13,62 m, šířka 5,68 m, rozpětí 13,32 m. Konstrukce je tvořena 4 hlavními nosníky vysokými 0,65 m s osovou vzdáleností 0,70 – m 0,80 m – 0,70 m. Kolejnice jsou uloženy na plnostěnných stoličkách s osovou vzdáleností 0,56 m. Spodní stavba je kamenná s pravidelným řádkováním, výška dříku opěr je 3,46 m, šířka opěr je 8,0 m. Úložné prahy, závěrné zdi a parapety jsou železobetonové. Křídla jsou vlevo kolmá, kamenná s pravidelným řádkováním. Vpravo jsou křídla rovnoběžná.

Bude provedena rektifikace mostu, stávající nosná konstrukce bude zachována. Rektifikace mostu bude provedena buď nastavením v rámci podkladnic, nebo převrtáním otvorů v deskách pod podkladnicemi, nebo výměnou desek s přivařenou podkladnicí za nové. Výšková rektifikace bude provedena vkládáním rektifikačních plechů. Další možností nastavení je natočení celého mostu. Vzhledem k nepřesnosti zaměření stávající trati bude tato možnost detailně zvážena při realizaci na základě aktuálního podrobného zaměření.

SO 08-17-01.2 Bohuslavice nad Metují - Nové Město nad Metují, železniční svršek - železniční most v km 49,628

Most převádí železniční trať přes ulici Havlíčkova v Novém Městě nad Metují. Nosná konstrukce je ocelová trámová plnostěnná konstrukce bez mostovky. Délka konstrukce je 6,40 m, šířka 6,80 m, rozpětí 6,20 m. Konstrukce je tvořena 2 hlavními plnostěnnými nosníky s osovou vzdáleností 1,80 m. Kolejnice jsou uloženy na 12 mostnicích s roztečí 520 mm – 620 mm. Spodní stavba je kamenná s pravidelným řádkováním, výška dříku opěr je 4,30 m, šířka opěr je 5,60 m. Úložné kvádry jsou žulové, závěrné zdi kamenné + beton o výšce 1,00 m. Křídla jsou vlevo kolmá, kamenná s pravidelným řádkováním. Vpravo jsou křídla rovnoběžná.

Stávající nosná konstrukce bude zachována. Stávající mostnice budou nahrazeny novými mostnicemi o rozměrech 240 mm x 250 mm x 2480 mm. Mostnice budou uloženy do polohy odpovídající vedení kolejnic. Mostnice budou z tvrdého dřeva a budou opatřeny čelními sponami proti štěpení.

SO 09-17-01 ŽST Nové Město nad Metují, železniční svršek
SO 09-17-01.1 ŽST Nové Město nad Metují, železniční svršek, vlečka Ammann
SO 09-16-01 ŽST Nové Město nad Metují, železniční spodek
SO 09-16-01.1 ŽST Nové Město nad Metují, železniční spodek, úprava přístupu

Ve stávajícím stavu je ŽST Nové Město nad Metují dopravnou se třemi dopravními kolejemi č. 1, 3 a 5. Dále se ve stanici nacházejí koleje manipulační č. 1a, 2, 3a, 4, 4a a 6. Do koleje č. 3a, která je prodloužením koleje č. 3, je zaústěna vlečka „Vlečka Ammann Czech Republic a.s. Nové Město nad Metují“. Ve stanici jsou tři úrovně nástupiště typu Tischer u všech dopravních kolejí. U koleje č. 4 se nachází boční rampa.

Železniční svršek je tvaru S49 a tvaru T s tuhým upevněním na dřevěných nebo betonových pražcích (SB3, SB4, SB5 a VÚS 62). Kolejnice tvaru S49 a tvaru T jsou jak stykované, tak v bezstykové koleji. Kolejové lože je štrkové částečně znečištěné drobným materiálem, místy se vyskytuje ruderní porost. Výhybky jsou poměrové soustavy z kolejnic tvaru S49 na dřevěných pražcích z roku 1978 - 1999 (stáří 17 - 38 let). Některé výhybky byly vkládány do kolejiště již jako užití.

Staniční těleso železničního spodku od zhlaví směr Bohuslavice nad Metují do prostoru nákladíště s nákladovou rampou je umístěno na náspu. Těleso v druhé části stanice včetně náhodského zhlaví se nachází v zářezu z poloskalních hornin, na který navazuje nízký násep. Staniční kolejiště až na část před výpravní budovou není odvodněno.

Předmětem stavebních objektů SO 09-17-01 a SO 09-16-01 je technické řešení železničního svršku a spodku v železniční stanici Nové Město nad Metují v celkové délce 850,145 m (dle nového staničení km 49,671 907 – km 50,522 052). Navržena je rekonfigurace stanice s ohledem na vybudování 1 nového vnějšího nástupiště (u koleje č. 2a), 1 nového jednostranného poloostrovního nástupiště (u koleje č. 1) a zvýšení rychlostí ve zhlavích. Nový návrh počítá se zachováním stávajícího rozsahu dopravních staničních kolejí a se zrušením jedné manipulační koleje – stávající kusá kolej č. 6. Stanice byla prodloužena na václavickém zhlaví vzhledem k požadavku na viditelnost návěstidel. Směrové řešení hlavní koleje č. 1 je nově navrženo na rychlost 70 km/h. Mezi kolejemi č. 2a a č. 2 je navržen centrální přechod. Část koleje č. 3 bude částečně ponechána ve stávajícím stavu, dojde pouze ke směrovému a výškovému vyrovnání.

V dopravních kolejích je navržen nový kolejový rošt, v manipulačních kolejích je navržen užitý materiál. Všechny navržené výhybky jsou nové (7 výhybek 2. generace, 1 výhybka 1. generace). Ve všech staničních kolejích a výhybkách bude zřízena bezstyková kolej.

Výměnou kolejového roštu budou odstraněny všechny izolované styky ve stanici.

Dojde k sanaci stávajícího železničního spodku pomocí nově vytvořené konstrukce pražcového podloží a zřízení nového odvodnění kolejiště stanice. Odvodnění stanice je navrženo trativodním systémem. Vyústění je navrženo do vsakovacích nebo odpařovacích příkopů.

SO 10-17-01 Nové Město nad Metují - Václavice, železniční svršek
SO 10-16-01 Nové Město nad Metují - Václavice, železniční spodek

Mezistaniční úsek Nové Město nad Metují – Václavice je jednokolejný úsek, který leží v extravilánu. Úsek začíná za výměnovým stykem výhybky č. 11 ŽST Nové Město nad Metují a

končí začátkem výměnového styku výhybky č. 1 ŽST Václavice. V traťovém úseku se nachází jedno nástupiště (zrušená zast. Vrchoviny, nástupiště tedy neslouží pro výstup a nástup cestujících).

Většina traťové koleje je vyžilá, její stáří se pohybuje od 26 do 41 let. Pouze oblouk před ŽST Václavice je z roku 2008. Železniční svršek je tvaru S49 s tuhým upevněním na betonových pražcích SB6, případně dřevěných pražcích (v místech železničních přejezdů, u napojení na mostní objekty). Kolejnice tvaru S49 jsou převážně v bezстыkové koleji. V obloucích malého poloměru (dle předpisu S3/2) jsou kolejnice stykované. Kolejové lože je štěrkové částečně znečištěné drobným materiálem, místy se vyskytuje ruderální porost. V traťovém úseku se nenacházejí žádné výhybky.

Trať je v zájmových úsecích vedena střídavě v zářezech, v úrovni okolního terénu a v náspu.

Předmětem stavebních objektů SO 10-17-01 a SO 10-16-01 je technické řešení železničního svršku a spodku v traťovém úseku Nové Město nad Metují – Václavice. V celé dokumentaci je pro přehlednost tento stavební objekt rozdělen na 2 samostatné úseky (označeno i ve výkresové části):

- Úsek 1: Kolejové úpravy dle nového staničení v úseku km 50,522 052 – km 50,832 052,
- Úsek 2: Kolejové úpravy dle nového staničení v úseku km 52,409 502 – km 54,366 901.

Návrh směrového a výškového řešení kopíruje v co největší míře stávající uspořádání. V úseku 2 bylo návrhem umožněno zvýšení rychlosti na výhledovou návrhovou rychlost.

V úsecích s kompletní rekonstrukcí železničního svršku a spodku je navržen nový kolejový rošt. Kolejové lože je v rekonstruovaných úsecích navrženo z nového materiálu. V rekonstruovaných úsecích bude kolej svařená do bezстыkové koleje.

Dojde k sanaci stávajícího železničního spodku pomocí nově vytvořené konstrukce pražcového podloží a zřízení nového odvodnění kolejí.

SO 11-17-01 ŽST Václavice, železniční svršek
SO 11-16-01 ŽST Václavice, železniční spodek

Ve stávajícím stavu je ŽST Václavice odbočnou železniční stanicí. ŽST Václavice je dopravná se třemi dopravními kolejemi č. 1, č. 2, č. 3. Kolej č. 2a je kolejí kusou. Za kusou kolej je ve stávajícím stavu považována i kolej č. 5

V celém úseku je kolej svařená do bezстыkové koleje.

V rámci stavebních objektů SO 11-17-01 a SO 11-16-01 dojde k úplné kolejové rekonfiguraci stanice. Stávající koleje, převážně na dřevěných pražcích s tuhým upevněním a kolejnicemi tvaru S49/T, budou sneseny. Dojde k sanaci stávajícího železničního spodku pomocí nově vytvořené konstrukce pražcového podloží, v oblasti mostu v ev. km 54,905 zesílené konstrukce pražcového podloží a zřízení nového odvodnění kolejíště stanice. Od km 54,645 671 dojde k zajištění svahu zapuštěného kolejového pomocí opěrné zdi z betonových prefabrikátů v délce 24 m. Po dokončení prací na železničním spodku bude zřízeno nové kolejové lože, položen nový kolejový rošt tvořený betonovými pražci délek 2,6 m resp. 2,4 m s rozdělením „u“ resp. „c“, pružným bezpodkladnicovým upevněním a kolejnicemi tvaru 49 E1 a položeny nové výhybky 2. generace na betonových pražcích, pružném upevněním a se soustavou 49. Výhybka č. 2 bude 1.

generace na dřevěných pražcích, tuhém upevnění a se soustavou S49. Pouze kolej č. 4a bude z užitého materiálu. Kolej č. 4a bude na betonových pražcích s rozdělením „c“, tuhém podkladnicovém upevnění a kolejnicích tvaru 49 E1. Ve všech staničních kolejích a výhybkách bude zřízena bezстыková kolej.

Do stavebního objektu svršku spadá i zrušení izolovaných styků na trati Václavice – Starkoč a jejich nahrazení kolejnicovými vložkami.

V celém úseku bude kolej svařená do bezстыkové koleje.

SO 12-17-01 Václavice – Náhod, železniční svršek
SO 12-16-01 Václavice – Náhod, železniční spodek

Ve stávajícím stavu je jednokolejný úsek veden zastavěným územím řadou složených a protisměrných oblouků s traťovou rychlostí 70 km/h. Železniční svršek je převážně na betonových pražcích.

V novém stavu dojde v návaznosti na řešení ŽST Václavice k úpravě směrové a výškové polohy koleje v km 54,942 – km 55,205 a ke zvýšení traťové rychlosti na 75km/h a V130 = 80 km/h.

Ve zbytku úseku dojde k úpravám železničního svršku a spodku pouze ve dvou místech, kde to vyžadují další drážní objekty. Parametry úseku se nemění, traťová rychlost zůstává 70 km/h.

Nově vkládané krátké úseky budou z nových kolejnic tvaru 49 E1, nového pružného bezpodkladnicového upevnění a nových betonových pražců délky 2,6 m s rozdělením „u“. Pod novým svrškem se navrhuje konstrukce pražcového podloží, resp. zesílená konstrukce při přechodu na mostní objekt.

SO 13-17-01 ŽST Náhod, železniční svršek
SO 13-16-01 ŽST Náhod, železniční spodek

Stávající koleje jsou zřízené z kolejnic S49, A, T s R65. Pražce jsou převážně dřevěné s rozdělením „c“. Rychlost v hlavní koleji je 40 km/h. Všechny stávající výhybky jsou jednoduché na dřevěných pražcích.

V celém úseku je kolej svařená do bezстыkové koleje.

V ŽST Náhod je navržena změna konfigurace hronovského zhlaví pro zvýšení rychlosti v (změněné) hlavní koleji na rychlost 80 km/h. V té souvislosti je navrženo přečíslování kolejí (dále použita jen nová čísla kolejí).

Hlavní kolej č. 1, koleje č. 2, 3b, 5 a 7 budou zřízené z nového materiálu. Manipulační koleje č. 4 a 9 a kolejové pole vložené namísto výhybky č. 6 budou zřízené z užitého materiálu. Budou použité kolejnice 49E1. Do koleje č. 1 jsou navrženy kolejnice třídy oceli R350 HT. Nové výhybky jsou navrženy na betonových pražcích s pružným upevněním jenom výhybka č. 13 je navržena s dřevěnými pražci.

V celém úseku bude kolej svařená do bezстыkové koleje.

V koleji č. 1, 2, 5 a 7 se zřídí nová konstrukční vrstva a odvodnění pomocí trativodu s vyústěním do vsakovacích objektů. Před mostem se zřídí zesílená konstrukce pražcového podloží a 0,6m před mostem kameninová rovinanina.

Kvůli osazení nového návěstidla S3a je navržena demontáž 1 m nástupiště č. II. Kvůli osazení návěstidla S1 je navrženo ochranné zábradlí.

SO 14-17-01 Náchod – Hronov, železniční svršek

SO 14-16-01 Náchod – Hronov, železniční spodek

Ve stávajícím stavu je jednokolejný úsek veden převážně málo zastavěným územím s traťovou rychlostí 80-90 km/h. Železniční svršek je převážně na betonových pražcích.

V novém stavu dojde k úpravě oblouku k 61,472 – km 62,153 pro zvýšení traťové rychlosti na 85 km/h a V130 = 90 km/h. Z důvodu použití vyššího převýšení je nutno odsunout nástupiště zastávky Náchod – Běloves od přejezdu, zřídí se též nový železniční svršek a spodek.

V dalších úsecích dojde ve třech úsecích k dílčí úpravě k úpravě směrové a výškové polohy koleje pro zvýšení traťové rychlosti na 90 km/h; nový svršek a spodek se zřídí jen v návaznosti na upravované železniční přejezdy.

Nově vkládané krátké úseky budou z nových kolejnic tvaru 49 E1, nového pružného bezpodkladnicového upevnění a nových betonových pražců délky 2,6 m s rozdělením „u“. Pod novým svrškem se navrhuje konstrukce pražcového podloží, resp. zesílená konstrukce při přechodu na mostní objekt.

SO 15-17-01 ŽST Hronov, železniční svršek

SO 15-17-01.1 ŽST Hronov, železniční svršek, vlečka WIKOV

SO 15-16-01 ŽST Hronov, železniční spodek

V současné době je ŽST Hronov dopravnou se třemi dopravními kolejemi č. 1, 2, 3. Dále se ve stanici nachází koleje č. 4, 6 a 8. V obvodu ŽST. jsou i dvě vlečky.

Ve stanici jsou tři úrovně nástupiště u všech dopravních kolejí. U koleje č. 2 je zděné nástupiště, u kolejí č. 1 a 3 je nástupiště sypané. U kolejí č. 6 a 8 jsou nákladní rampy.

V celém úseku je kolej svařená do bezстыkové koleje.

V nové konfiguraci ŽST Hronov jsou navrženy 3 dopravní koleje (č. 1, 2, 3), z toho 2 u nástupištní hrany (č. 1,2) a dále se ve stanici nachází 3 manipulační koleje (č.2a, 4, 6). Všechny 3 manipulační koleje jsou zakončeny zarážedly. U koleje č. 2a a č. 4 jsou nová zarážedla. Do obvodu ŽST Hronov jsou zaústěny dvě vlečky.

V ŽST Hronov dojde ke snesení stávajícího kolejového roštu s výjimkou koleje č. 3 od km 67,049 623 po km 67,419 263, kde bude provedena pouze směrová a výšková úprava koleje. V kolejích č.1,2,2a bude použit nový kolejový rošt. V kolejích č. 3,4,6 bude použito užitého kolejového roštu.

Dojde k sanaci stávajícího železničního spodku pomocí nově vytvořené konstrukce pražcového podloží a zřízení nového odvodnění kolejiště stanice

Kolejové lože bude zřízené v plném profilu z nového štěrku min. tl. 0,35 m pod ložnou plochou pražců pod nepřevýšeným kolejnicovým pasem z kameniva hrubého drceného frakce 31,5/63 mm (železniční štěrk). V koleji č. 4 bude doplněno kolejové lože pro úpravu polohy koleje.

V ŽST jsou navrženy nové výhybky 2. generace s pružným upevněním na betonových pražcích s možností svaření do bezстыkové koleje. Pouze výhybka č. 4 bude nová, 1. generace s HZ na dřevěných pražcích. Výhybka č. 8 bude užitá/regenerovaná.

V celém úseku bude kolej svařena do bezстыkové koleje.

SO 16-17-01 Hronov – Police nad Metují, železniční svršek

Ve stávajícím stavu je jednokolejný úsek s traťovou rychlostí 70 km/h. Železniční svršek je v místě úprav převážně na dřevěných pražcích.

V novém stavu dojde ke směrové a výškové úpravě v km 67,513 – km 68,098 pro zvýšení traťové rychlosti na 80 km/h a V130 = 85 km/h; nový svršek a spodek se zřídí jen v návaznosti na upravované železniční přejezdy.

V celém úseku bude kolej svařena do bezстыkové koleje.

Nově vkládané krátké úseky budou z nových kolejnic tvaru 49 E1, nového pružného bezpodkladnicového upevnění a nových betonových pražců délky 2,6 m s rozdělením „u“. Pod novým svrškem se navrhuje konstrukce pražcového podloží, resp. zesílená konstrukce.

Kolejové lože bude zřízené v plném profilu z nového štěrku min. tl. 0,35 m pod ložnou plochou pražců pod nepřevýšeným kolejnicovým pasem z kameniva hrubého drceného frakce 31,5/63 mm (železniční štěrk).

SO 99-17-01 Opočno - Hronov, výstroj a značení trati

V rámci SO budou z výstroje trati demontovány betonové kilometrovníky a hektometrovníky. Návěsti „Konec nástupiště“ jsou umístěny pro zast. Náchod – Běloves a Náchod – Velké Poříčí. „Vlak se blíží k zastávce“ jsou umístěny pro zast. Náchod zast. a Náchod - Běloves. Sneseny budou návěsti „Posun zakázán“ na konci kusých kolejí, dotčených rekonstrukcí.

Obsahem stavebního objektu SO 99-17-01 je dále zřízení výstroje značení trati v úseku km 39,551 476 až km 60,098 260. Osazení výstroje a značení trati proběhne jen v rekonstruovaných úsecích. Součástí objektu jsou i mezníky dráhy pro označení změn hranic pozemku dráhy (záborů), vyvolaných stavbou.

Námezdníky a návěsti na výhybkách jsou součástí stavebních objektů železničních svršků. Nápisů názvů zastávky a jejich umístění jsou náplní samostatných stavebních objektů orientačních systémů. Přejezdíky, návěstidla a předvěsti jsou součástí PS zabezpečovacího zařízení.

SO 20-17-01 Teplice nad Metují - Meziměstí, železniční svršek

Ve stávajícím stavu jsou v koleji vloženy izolované styky.

Stávající izolované styky v km 83,490, 84,196, 84,539, 85,080 a 85,460 budou nahrazeny kolejnicovými vložkami délky 5,0 m stejnými tvary kolejnic, které jsou dnes v izolovaných stycích.

Nástupiště

Všechna nová nástupiště jsou mimoúrovňová s nástupní hranou 550 mm nad TK a dle směrových poměrů vzdálena 1,67 m nebo 1,68 m od osy nově navrhované koleje. Délka nástupiště je navržena pro nejdelší zastavovaný vlak, tj. délka 90,0 m nástupní hrany.

Konstrukce nových nástupiště je navržena z nástupištních prefabrikátů typu L s předsazenou hranou. Pochozí plocha nástupiště a přístupových komunikací bude ze zámkové dlažby na podkladní vrstvy na nenamrzavý materiál.

Přístupy na nástupiště jsou navrženy jako bezbariérové. Nástupiště a přístupy na ně budou vybaveny hmatovými prvky pro bezpečnou orientaci nevidomých a slabozrakých.

SO 06-16-31 Zast. Pohoří, nástupiště

Stávající nástupiště v zastávce Pohoří je jednostranné úrovňové délky 140 m, šířky 3 m a nachází se v přímé. Stávající konstrukce je tvořena z nástupištních tvárnic TISCHER uložených na betonových podločkách, povrch nástupiště je tvořen betonovou dlažbou o rozměrech 400x600 mm a je zakončen betonovým obrubníkem v betonovém loži. Plocha nástupiště je na zadní straně ohraničena z části oplocením (dl. 25 m) a z části ocelovým trubkovým zábradlím (dl. 95 m). Zastávka se nachází v těsné blízkosti přejezdu v ev. km 40,676 (P5088). Přístup k nástupišti je přímo ze stávající silnice III. třídy (III/30426). Stávající konstrukce nástupiště nevyhovuje polohou ani kvalitou a bude v celém rozsahu odstraněna.

V místě stávajícího nástupiště, v poloze co nejbližže železničnímu přejezdu vzhledem k rozhledovým poměrům na přejezdu, je navrženo nové vnější nástupiště s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad temenem kolejnice. Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje v rovině TK bude 1670 mm, délka nástupiště je 90 m, šířka nástupiště pak min. 3,0 m (měřeno mezi nástupní hranou a lícem zábradlí).

Na nástupiště je navržen bezbariérový přístup. Přístup na nástupiště je stejně jako v současném stavu napojen přímo na stávající komunikaci III. třídy (III/30426) bez chodníku. Nástupiště bude vybaveno prvky pro bezpečnou orientaci nevidomých a slabozrakých. Podél nástupiště bude z důvodu bezpečnosti cestujících zřízeno zábradlí.

SO 06-16-32 Zast. Bohuslavice nad Metují, nástupiště

Stávající nástupiště v zastávce Bohuslavice nad Metují je jednostranné úrovňové délky 155 m, šířky 3 m a nachází se v přímé. Stávající konstrukce je tvořena z nástupištních tvárnic TISCHER uložených na betonových podločkách, povrch nástupiště je tvořen betonovou dlažbou o rozměrech 400x600 mm a je zakončen betonovým obrubníkem uloženým v betonovém loži. Plocha nástupiště je na zadní straně ohraničena ocelovým trubkovým zábradlím (dl. 115 m). Zastávka se nachází v těsné blízkosti přejezdu v ev. km 43,046 (P5089).

Přístup k nástupišti je z chodníku podél stávající silnice II. třídy (II/308). Stávající konstrukce nástupišť nevyhovuje polohou ani kvalitou a bude v celém rozsahu odstraněna.

V místě stávajícího nástupiště, v poloze co nejbližší železničnímu přejezdu vzhledem k rozhledovým poměrům na přejezdu, je navrženo nové vnější nástupiště s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad temenem kolejnice. Vzdálenost nové nástupní hrany od osy přilehlé koleje v rovině TK je 1670 mm, délka nástupiště je 90 m, šířka nástupiště pak min. 3,0 m (měřeno mezi nástupní hranou a lícem zábradlí).

Na nástupiště je navržen bezbariérový přístup. Přístup na nástupiště je stejně jako v současném stavu napojen na chodník podél stávající komunikace II. třídy (II/308). Nástupiště bude vybaveno prvky pro bezpečnou orientaci nevidomých a slabozrakých. Podél nástupiště bude z důvodu bezpečnosti cestujících zřízeno zábradlí.

SO 08-16-31 Zast. Černčice, nástupiště

Stávající nástupiště v zastávce Černčice je jednostranné úrovňové délky 156 m, proměnné šířky 2 - 3 m. Nástupiště se nachází z části v přímé a z části v přilehlé přechodnici směrového oblouku. Stávající konstrukce je tvořena z nástupištních tvárnic TISCHER uložených na betonových podločkách, povrch nástupiště je tvořen betonovou dlažbou o rozměrech 400x600 mm a je zakončen betonovým obrubníkem uloženým v betonovém loži. Plocha nástupiště je na zadní straně ohraničena ocelovým trubkovým zábradlím (celková délka 107 m). Střední část nástupiště je bez zábradlí. Zastávka se nachází v těsné blízkosti přejezdu v ev. km 46,166 (P5092). Přístup k nástupišti je ze stávající silnice III. třídy (III/30820). Stávající konstrukce nástupišť nevyhovuje polohou ani kvalitou a bude v celém rozsahu odstraněna.

V místě stávajícího nástupiště, v poloze co nejbližší železničnímu přejezdu vzhledem k rozhledovým poměrům na přejezdu, je navrženo nové vnější nástupiště s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad temenem kolejnice. Vzdálenost nové nástupní hrany od osy přilehlé koleje v rovině TK je 1680 mm, délka nástupiště je 90 m, šířka nástupiště pak min. 3,0 m (měřeno mezi nástupní hranou a lícem zábradlí).

Na nástupiště je navržen bezbariérový přístup. Přístup na nástupiště je napojen na chodník vedoucí podél stávající komunikace III. třídy III/30820. Výstavba chodníku podél této komunikace je realizována v rámci stavebního objektu rekonstrukce železničního přejezdu (SO 08-17-31). Nástupiště bude vybaveno prvky pro bezpečnou orientaci nevidomých a slabozrakých. Podél nástupiště bude v celé délce z důvodu bezpečnosti cestujících zřízeno zábradlí.

SO 09-16-31 ŽST Nové Město nad Metují, nástupiště

V ŽST Nové Město nad Metují jsou umístěny celkem 3 nástupiště. U stáv. kol. č. 1 je vnější úrovňové nástupiště č. 1 dl. 135,0 m a u stáv. kol. č. 3 a 5 jsou umístěna jednostranná vnitřní úrovňová nástupiště č. 2 a 3 dl. 205,0 m a 153,0 m.

Stávající konstrukce nástupních hran jsou tvořeny z nástupištních tvárnic TISCHER uložených na betonových podločkách. Nástupištní hrany jsou z bet. obrubníků uložených do bet. lože (stáv. nástupiště 2 a 3). Povrch stáv. nástupišť 2 a 3 je nezpevněný (štěrkodrt') a u stáv. nástupiště 1 a plochy před VB je povrch z asfaltu.

Stávající konstrukce nástupišť nevyhovuje polohou ani kvalitou a bude v celém rozsahu odstraněna.

Jsou navržena dvě nová nástupišť s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad temenem kolejnice.

Nové vnější nástupišť 1 umístěné před stávající VB v km 49,740 - km 49,834 má nástupní hranu od osy přilehlé koleje v rovině TK vzdálenou 1 680 mm (nástupišť umístěno částečně ve směrovém oblouku $2R = 452,761$ m), délka nástupišť je 90,0 m (stavebně 93,0 m), proměnná šířka nástupišť je v rozmezí od 2,5 m do 3,0 m.

Nové poloostrovní jednostranné nástupišť 2 umístěné v km 49,857 - km 49,947 má nástupní hranu od osy přilehlé koleje v rovině TK vzdálenou 1 670 mm (nástupišť v přímé), délka nástupišť je 90,0 m (stavebně 90,0 m), konstantní šířka nástupišť je 3,0 m. Přístup na nástupišť je přes jednokolejný celopryžový žel. přechod, který navazuje na přístup k nástupišti 1.

SO 11-16-31 ŽST Václavice, nástupišť

Ve stávajícím stavu jsou v ŽST Václavice čtyři nástupišť. Nástupišť 1 je z konstrukce SUDOP T a má celkovou délku 145 m. Zbývající nástupišť jsou z konstrukce TISCHER. Nástupišť 2 má délku 149 m, nástupišť 3 je délky 175 m a nástupišť 4 má délku 60 m.

V rámci tohoto stavebního objektů dojde k demolici stávajících nástupišť typu TISHER a SUDOP T a jejich nahrazení jedním poloostrovním jazykovým nástupištem se třemi nástupními hranami s výškou 0,55 m nad temenem kolejnice. Nástupišť bude ukončeno monolitickou stěnou se služebními schůdky. Pro přístup na nástupišť bude vytvořen přístupový chodník s centrálním přechodem přes kolej č. 4. Přístup na nástupišť mezi kolejemi, oblast kolem dynamického zarážedla a konce nástupišť budou opatřeny novým zábradlím.

SO 14-16-31 Zast. Náchod - Běloves, nástupišť

Stávající nástupišť úrovňové jednostranné délky 141 m z tvárnic Tisher bude demontováno.

V novém stavu bude zřízeno nové vnější nástupišť délky 90 m s pevnou nástupištní hranou výšky 550 mm n.TK tvořenou prefabrikáty. V přilehlém oblouku bude zvýšeno převýšení pro zvýšení traťové rychlosti, a proto se z důvodu dodržení maximálního převýšení koleje nástupišť posouvá směrem od přejezdu.

Pro vybudování nástupišť bude rozšířeno zemní těleso. Pro přístup na nástupišť bude zřízen nový přístupový chodník z přilehlé komunikace. Zachován bude přístup do sousedících budov.

SO 14-16-33 Zast. Velké Počicí, nástupišť

Stávající nástupišť je úrovňové jednostranné délky 80 m typu Sudop s konzolovými deskami.

V novém stavu bude nástupišť upraveno. Stávající materiál (konzolové desky) bude využit a nově položen do správné polohy vůči koleji, předlážděna bude zbylá plocha. Nástupišť bude směrem k Hronovu prodlouženo o 10 m.

SO 15-16-31 ŽST Hronov, nástupiště

Ve stávajícím stavu jsou v ŽST Hronov tři nástupiště. Nástupiště č. 1 je ze zděné konstrukce délky 89 m a sypané délky 40 m. Nástupiště č. 2 u koleje č. 1 je sypané délky 223 m. Nástupiště č. 3 je sypané u koleje č. 3 délky 126 m.

V navrhovaném stavu bude zřízeno jedno nové poloostrovní nástupiště délky 90,0 m. Poloha a přístup na nástupiště byly posunuty od výpravní budovy vzhledem k nové konfiguraci ŽST Hronov a z toho vyplývající poloha centrálního přechodu vzhledem k výhybce č. 5 ve vzdálenosti 4,0 m.

Nově bude řešeno i napojení přístupu od autobusů pod přístřešek před výpravní budovou.

Nové nástupiště má délku 90 m a dvě nástupní hrany u koleje č. 1, 2. Nové nástupištní hrany budou tvořeny nástupištními prefabrikáty s předsunutou nástupní hranou délky 2 m. Ukončení nástupiště bude pomocí monolitických zídek, monolitických schůdků pro služební účely, a přístupovým chodníkem. Povrch nástupiště bude ze zámkové dlažby. V místě nástupních hran bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) a optickým značením nátěrem. V místě služebních schůdků bude nástupiště opatřeno varovným pásem z kontrastních reliéfních dlaždic a optickým značením nátěrem.

Pro přístup na nástupiště bude postaven nový přístupový chodník. Délka přístupového chodníku je 41 m. Povrch chodníku bude ze zámkové dlažby. V místě centrálního přechodu bude chodník opatřen varovnými a signálními pásy z kontrastní reliéfní dlažby. Kontrastní reliéfní dlažba bude použita i na varovný pás před vstupem do komunikace.

Centrální přechod je navržen na přístupovém chodníku přes kolej č. 2. Centrální přechod je tvořen z celopryžové přechodové konstrukce, závěrných zídek a monolitických betonových bloků. Centrální přechod má šířku 3,6 m.

Železniční přejezdy

SO 06-17-31 Přejezd km 40,676

Stávající železniční přejezd ev. km 40,676 je jednokolejný úrovňový přejezd se silnicí III. třídy (30426) ulice Pohořská, nacházející se v Pohoří, v blízkosti zast. Pohoří. Přejezd ev. šířky 6,3m a délky 5,0m umožňuje úrovňové křížení se silnicí III. třídy spojující Pohoří a České Meziříčí. Komunikace na přejezdu je vedena vlevo od trati ve směru staničení pod sklonem 5,2% a vpravo od trati pod sklonem 4,8%, úhel křížení je dle evidence 80°, volná šířka komunikace činí 6,3m.

Přejezd i nájezdy jsou tvořeny asfaltovou konstrukcí z asfaltového betonu – lehkou. Mimo přejezd je vozovka tvořena AB – vozovkou s živичným krytem (asfalt). Vzdálenost výstražného kříže vlevo ve směru staničení je 5,5m a 4,7m vpravo.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce z asfaltu, která bude nahrazena novou celopryžovou konstrukcí.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se závorami s automatickou detekcí vlaku. Výstražníky budou umístěny ve vzdálenosti 4,60m kolmo na osu koleje.

Komunikace na přejezdu:

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| - Úhel křížení: | 66° |
| - Začátek úpravy: | 6,91m vlevo kolmo na osu koleje |
| - Konec úpravy: | 6,12m vpravo kolmo na osu koleje |
| - Délka rekonstruovaného úseku: | 13,03m v ose komunikace |

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 5,3m, která odpovídá 2 jízdním pruhům šířky 2,50m a 2 vodicích proužků šířky 0,125m s nezpevněnými krajnicemi šířky 0,50m.

V místě přejezdu dle Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, tzn. vybavení povrchu přirozenými a umělými vodicími liniemi a prvky a vybavení výstražníků signalizací pro nevidomé.

SO 06-17-33 Přejezd km 43,046

Stávající železniční přejezd ev. km 43,046 je jednokolejný úroňový přejezd se silnicí II. třídy (308), nacházející se v Bohuslavicích nad Metují, v blízkosti zast. Bohuslavice n. Metují. Přejezd ev. šířky 7,9m a délky 18,9m umožňuje úroňové křížení se silnicí II. třídy spojující Bohuslavice nad Metují a Rohenice. Komunikace na přejezdu je vedena vlevo od trati ve směru staničení pod sklonem 7% a vpravo od trati pod sklonem -1,6%, úhel křížení je dle evidence 120°, volná šířka komunikace činí 7,9m.

Přejezd i nájezdy jsou tvořeny živičnou konstrukcí z asfaltového betonu – lehkou. Mimo přejezd je vozovka tvořena AB – vozovkou s živičným krytem (asfalt). Vzdálenost výstražného kříže vlevo ve směru staničení je 5,9m a 4,3m vpravo.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce z asfaltu, která bude nahrazena novou celopryžovou konstrukcí a zřízení chodníku na straně za přejezdem ve směru staničení.

Chodník pro pěší bude opatřen prvky pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu. Varovný pás chodníku šířky 0,4 m je u závorového břevna. Na varovný pás navazuje signální pás šířky 0,8 m, na který navazuje chodníkový obrubník jako vodicí linie (+ 0,06 m).

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným. Výstražník bude umístěn vlevo vozovky ve vzdálenosti 4,6m kolmo na osu koleje.

Komunikace na přejezdu:

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| - Úhel křížení: | 118° |
| - Začátek úpravy: | 5,50m vlevo kolmo na osu koleje |
| - Konec úpravy: | 7,20m vpravo kolmo na osu koleje |
| - Délka rekonstruovaného úseku: | 12,69m v ose komunikace |

Chodník na přechodu pro pěší:

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| - Úhel křížení: | 119° |
| - Délka rekonstruovaného úseku: | 13,67m v ose komunikace pro pěší |

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 6,5m, která odpovídá 2 jízdním pruhům šířky 3,0m, 1 vodičího proužku šířky 0,25m a 1 odvodňovacího proužku šířky 0,25 s krajnicí po jedné straně šířky 0,50m.

V místě přejezdu dle Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, tzn. vybavení povrchu chodníku přirozenými a umělými vodičími liniemi a prvky.

SO 06-17-32 Přejezd v km 44,774

Stávající železniční přejezd ev. km 44,774 je jednokolejný úrovnňový přejezd s místní komunikací třídy C (obslužná komunikace) nacházející se v Bohuslavicích nad Metují. Přejezd ev. šířky 6,0m a délky 9,4m umožňuje úrovnňové křížení s C - místní komunikací (obslužnou) spojující Bohuslavice n. Metují a Dolsko. Komunikace na přejezdu je vedena vlevo od trati ve směru staničení pod sklonem -12% a vpravo od trati pod sklonem 0%, úhel křížení je dle evidence 85°, volná šířka komunikace činí 6,0m.

Přejezd i nájezdy jsou tvořeny asfaltovou konstrukcí z asfaltového betonu – lehkou. Mimo přejezd je vozovka tvořena AB – vozovkou s živичným krytem (asfalt). Vzdálenost výstražného kříže vlevo ve směru staničení je 7,8m a 4,5m vpravo.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce z asfaltu, která bude nahrazena novou celopryžovou konstrukcí.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se závorami s automatickou detekcí vlaku. Výstražníky budou umístěny ve vzdálenosti 4,10, 4,60 a 7,50m, kolmo na osu koleje.

Komunikace na přejezdu:

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| - Úhel křížení: | 78° |
| - Začátek úpravy: | 5,80m vlevo kolmo na osu koleje |
| - Konec úpravy: | 4,80m vpravo kolmo na osu koleje |
| - Délka rekonstruovaného úseku: | 10,41m v ose komunikace |

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 5,5m, která odpovídá 2 jízdním pruhům šířky 2,75m a 2 vodičích proužkům šířky 0,125m s nepevněnými krajnicemi šířky 0,50m.

V místě přejezdu dle Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, tzn. vybavení povrchu přirozenými a umělými vodičími liniemi a prvky a vybavení výstražníků signalizací pro nevidomé.

SO 08-17-31 Přejezd km 46,166

Stávající železniční přejezd ev. km 46,166 je jednokolejný úrovnňový přejezd se silnicí III. třídy (30820), nacházející se v Černčicích, v blízkosti zast. Černčice. Přejezd ev. šířky 7,2m a délky 8,0m umožňuje úrovnňové křížení se silnicí III. třídy (30820) spojující Bohuslavice n. Metují a Dolsko. Komunikace na přejezdu je vedena ve směru staničení vlevo od trati pod sklonem 8,6% a vpravo od trati pod sklonem 3,2%, úhel křížení je dle evidence 90°, volná šířka komunikace činí 7,2m.

Přejezd i nájezdy jsou tvořeny asfaltovou konstrukcí z asfaltového betonu – lehkou. Mimo přejezd je vozovka tvořena AB – vozovkou s živičným krytem (asfalt). Vzdálenost výstražného kříže vlevo ve směru staničení je 5,5m a 4,9m vpravo.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce z asfaltu, která bude nahrazena novou celopryžovou konstrukcí a zřízení chodníku na straně za přejezdem ve směru staničení.

Chodník pro pěší bude opatřen prvky pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu. Varovný pás chodníku šířky 0,4 m je u závorového břevna. Na varovný pás navazuje signální pás šířky 0,8 m, na který navazuje chodníkový obrubník jako vodící linie (+ 0,06 m).

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se závorami s automatickou detekcí vlaku. Výstražníky budou umístěny ve vzdálenosti 4,10, 4,60 m kolmo na osu koleje.

Komunikace na přejezdu:

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| - Úhel křížení: | 87° |
| - Začátek úpravy: | 4,70m vlevo kolmo na osu koleje |
| - Konec úpravy: | 4,50m vpravo kolmo na osu koleje |
| - Délka rekonstruovaného úseku: | 9,26m v ose komunikace |

Chodník na přechodu pro pěší:

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| - Úhel křížení: | 86° |
| - Délka rekonstruovaného úseku: | 16,06m v ose komunikace pro pěší |

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 6,3m, která odpovídá 2 jízdním pruhům šířky 3,0m, 1 vodícího proužku šířky 0,125m s nezpevněnou krajnicí po jedné straně šířky 0,50m.

V místě přejezdu dle Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, tzn. vybavení povrchu chodníku přirozenými a umělými vodícími liniemi a prvky a vybavení výstražníků signalizací pro nevidomé.

SO 08-17-32 Přejezd km 46,989

Stávající železniční přejezd ev. km 46,989 je jednokolejný úrovnňový přejezd s účelovou komunikací třídy O (ostatní) nacházející se v poli mezi obcemi Černčice a Krčín. Přejezd ev. šířky 4,7m a délky 9,0m umožňuje úrovnňové křížení s účelovou komunikací (polní cestou). Komunikace na přejezdu je vedena vlevo od trati ve směru staničení pod sklonem 3% a vpravo od trati pod sklonem -2%, úhel křížení je dle evidence 118° a volná šířka komunikace činí 3,5m.

Přejezd i nájezdy jsou tvořeny asfaltovou konstrukcí se čtyřmi dřevěnými pražci, které jsou ve špatném stavu. Mimo přejezd je komunikace nezpevněná. Vzdálenost výstražného kříže ve směru staničení vlevo je 4,5m a 5,9m vpravo.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce (203 – jiná asfaltová konstrukce), která bude nahrazena novou plastbetonovou konstrukcí.

Minimální šířka přejezdu 5,0m bude vzhledem k šířce vozovky cca 4,5m v daném úseku rozšířena na 5,4m.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor s automatickou detekcí vlaku. Výstražníky budou umístěny ve vzdálenosti 4,10 m, kolmo na osu koleje.

Komunikace na přejezdu:

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| - Úhel křížení: | 115° |
| - Začátek úpravy: | 6,06m vlevo kolmo na osu koleje |
| - Konec úpravy: | 6,40m vpravo kolmo na osu koleje |
| - Délka rekonstruovaného úseku: | 12,46m v ose komunikace |

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 5,0m, která odpovídá 2 jízdním pruhům šířky 2,5m po hranici nebezpečného pásma, dále je komunikace navázána na stávající stav.

SO 10-17-32 Přejezd v km 53,112

Stávající železniční přejezd ev. km 53,112 je jednokolejný úrovňový přejezd s účelovou komunikací třídy O (ostatní) nacházející se v části obce Provodov-Šonov Na Horách. Přejezd ev. šířky 4,6m a délky 8,7m umožňuje úrovňové křížení s účelovou komunikací (polní cestou). Komunikace na přejezdu je vedena ve směru staničení vlevo od trati pod sklonem 5% a vpravo od trati pod sklonem -10%, úhel křížení je dle evidence 123°, volná šířka komunikace činí 3,2m.

Přejezd i nájezdy jsou tvořeny pouze štěrkem a čtyřmi dřevěnými pražci, které jsou ve špatném stavu. Vzdálenost výstražného kříže ve směru staničení vlevo je 4,1m a 4,0m vpravo.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce z ochranných dřevěných pražců se štěrkovou výplní, která bude nahrazena novou plastbetonovou konstrukcí.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor s automatickou detekcí vlaku. Výstražníky budou umístěny ve vzdálenosti 4,10 m, kolmo na osu koleje.

Komunikace na přejezdu:

- | | |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| - Úhel křížení: | 130° |
| - Začátek úpravy: | 5,74m vlevo kolmo na osu koleje |
| - Konec úpravy: | 10,37m vpravo kolmo na osu koleje |
| - Délka rekonstruovaného úseku: | 16,11m v ose komunikace |

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 5,0m, která odpovídá 2 jízdním pruhům šířky 2,5m po hranici nebezpečného pásma, dále je komunikace navázána na stávající stav.

SO 13-17-31 Přejezd v km 60,029

Stávající železniční přejezd ev. km 60,029 je dvoukolejný úrovňový přejezd s místní komunikací třídy C (obslužná komunikace) ulice Běloveská, nacházející se v Náchodě. Přejezd ev. šířky 12,6m a délky 11,2m umožňuje úrovňové křížení s místní obslužnou komunikací třídy C, která

leží v ulici Kladská v Náchodě. Komunikace na přejezdu je vodorovná a úhel křížení je dle evidence 90°, volná šířka komunikace činí 12,6m.

Přejezd i nájezdy jsou tvořeny asfaltovou konstrukcí z asfaltového betonu – lehkou. Mimo přejezd je vozovka tvořena AB – vozovkou s živичným krytem (asfalt). Vzdálenost výstražného kříže vlevo je 5,4m a 4,9m vpravo.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci chodníkové části z betonového krytu.

Varovný pás chodníku šířky 0,4 m je u závorového břevna. Na varovný pás navazuje signální pás šířky 0,8 m, na který navazuje chodníkový obrubník jako vodící linie (+ 0,06 m).

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se závorami s automatickou detekcí vlaku. Výstražníky budou umístěny ve vzdálenosti 4,60m, kolmo na osu koleje.

Komunikace na přejezdu:

- | | |
|---------------------------------|----------------------|
| - Úhel křížení: | 90° |
| - Úprava chodníku: | 39,66m ² |
| - Délka rekonstruovaného úseku: | 24,0m v ose chodníku |

V místě přejezdu dle Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, tzn. vybavení povrchu chodníku přirozenými a umělými vodícími liniemi a prvky a vybavení výstražníků signalizací pro nevidomé.

SO 14-17-31 Přejezd v km 61,535

Stávající železniční přejezd ev. km 61,535 je jednokolejný úrovnňový přejezd se silnicí III. třídy (30414) ulice Kapitána Jaroše, nacházející se v Náchodě. Přejezd ev. šířky 8,0m a délky 9,0m umožňuje úrovnňové křížení silnice III. třídy v ulici Kapitána Jaroše v Náchodě. Komunikace na přejezdu je vedena ve směru staničení vlevo od trati pod sklonem 3,8% a vpravo od trati pod sklonem 1,7%, úhel křížení je dle evidence 90°, volná šířka komunikace činí 6,5m.

Přejezd i nájezdy jsou tvořeny asfaltovou konstrukcí z asfaltového betonu (lehkou), která je v místě dotyku s kolejnicemi lehce popraskaná. Mimo přejezd je vozovka tvořena AB – vozovka s živичným krytem (asfalt). Vzdálenost výstražného kříže ve směru staničení vlevo je 4,9m a 5,4m vpravo.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce z asfaltu, která bude nahrazena novou celopryžovou konstrukcí a rekonstrukci chodníku přes přejezd.

Varovný pás chodníku šířky 0,4 m je u závorového břevna. Na varovný pás navazuje signální pás šířky 0,8 m, na který navazuje chodníkový obrubník jako vodící linie (+ 0,06 m).

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se závorami s automatickou detekcí vlaku. Výstražníky budou umístěny ve vzdálenosti 4,60m, kolmo na osu koleje.

Komunikace na přejezdu:

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| - Úhel křížení: | 85° |
| - Začátek úpravy: | 4,60m vlevo kolmo na osu koleje |
| - Konec úpravy: | 4,64m vpravo kolmo na osu koleje |
| - Délka rekonstruovaného úseku: | 9,23m v ose komunikace |

Chodník na přechodu pro pěší:

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| - Úhel křížení: | 86° |
| - Délka rekonstruovaného úseku: | 15,13m v ose komunikace pro pěší |

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 6,2m, která odpovídá 2 jízdním pruhům šířky 3,0m, 2 odvodňovacích proužků šířky 0,10m.

V místě přejezdu dle Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, tzn. vybavení povrchu chodníku přirozenými a umělými vodicími liniemi a prvky a vybavení výstražníků signalizací pro nevidomé.

SO 14-17-32 Přejezd v km 62,007

Stávající železniční přejezd ev. km 62,007 je jednokolejný úroňový přejezd s místní komunikací třídy B (sběrná) ulice Kladská, nacházející se v Náchodě, v blízkosti zast. Náchod-Běloves. Přejezd ev. šířky 6,5m a délky 18,6m umožňuje úroňové křížení se sběrnou místní komunikací (B) v ulici Kladská v místní čtvrti Běloves, v blízkosti zast. Náchod-Běloves. Komunikace na přejezdu je vedena ve směru staničení vlevo od trati pod sklonem 2,7% a vpravo od trati pod sklonem 1,0%, úhel křížení je dle evidence 50°, volná šířka komunikace činí 6,5m.

Přejezd i nájezdy jsou tvořeny asfaltovou konstrukcí z asfaltového betonu (lehkou). Mimo přejezd je vozovka tvořena AB – vozovkou s živčným krytem (asfalt). Vzdálenost výstražného kříže ve směru staničení vlevo je 5,6m a 5,2m vpravo.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce z asfaltu, která bude nahrazena novou celopryžovou konstrukcí.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se závorami s automatickou detekcí vlaku. Výstražníky budou umístěny ve vzdálenosti 4,60m, viz Půdorys přejezdu, kolmo na osu koleje.

Komunikace na přejezdu:

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| - Úhel křížení: | 44° |
| - Začátek úpravy: | 4,0m vlevo kolmo na osu koleje |
| - Konec úpravy: | 5,7m vpravo kolmo na osu koleje |
| - Délka rekonstruovaného úseku: | 14,38m v ose komunikace |

Chodník na přechodu pro pěší:

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| - Úhel křížení: | 44° |
| - Délka rekonstruovaného úseku: | 22,61m v ose komunikace pro pěší |

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 6,0m, která odpovídá 2 jízdním pruhům šířky 3,0m, 2 x pruh pro cyklisty - „cyklopietokoridor“ šířky 0,75m.

V místě přejezdu dle Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, tzn. vybavení povrchu chodníku přirozenými a umělými vodicími liniemi a prvky a vybavení výstražníků signalizací pro nevidomé.

SO 14-17-33 Přejezd v km 65,553

Stávající železniční přejezd ev. km 65,553 je jednokolejný úrovňový přejezd s účelovou komunikací třídy O (ostatní) nacházející se ve Velkém Poříčí, v blízkosti zast. Velké Poříčí. Přejezd ev. šířky 3,0m a délky 7,4m umožňuje úrovňové křížení s účelovou komunikací třídy O, která má nepevněnou vozovku nacházející se ve Velkém Poříčí navazující na ulici Náchodská. Komunikace na přejezdu je vedena ve směru staničení vlevo od trati pod sklonem -10% a vpravo od trati pod sklonem 0%, úhel křížení je dle evidence 90°, volná šířka komunikace činí 2,8m.

Přejezdová konstrukce je tvořena úhelníkem L délky 12m, který je vyplněný štěrkem. Mimo přejezd je vozovka nepevněná. Vzdálenost výstražného kříže ve směru staničení vlevo je 4,2m a 3,4m vpravo.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce (O – ostatní), která bude nahrazena novou plastbetonovou konstrukcí. Minimální šířka přejezdu 5,0m bude vzhledem k šířce vozovky cca 2,8m v navazujících úsecích rozšířena.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor s automatickou detekcí vlaku. Výstražníky budou umístěny ve vzdálenosti 4,60m, kolmo na osu koleje.

Komunikace na přejezdu:

- Úhel křížení:	64°
- Začátek úpravy:	8,30m vlevo kolmo na osu koleje
- Konec úpravy:	4,57m vpravo kolmo na osu koleje
- Délka rekonstruovaného úseku:	12,87m v ose komunikace

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 5,0m, která odpovídá 2 jízdním pruhům šířky 2,5m.

SO 14-17-34 Přejezd v km 66,217

Stávající železniční přejezd ev. km 66,217 je jednokolejný úrovňový přejezd s místní komunikací třídy C (obslužná komunikace) ulice Krausova, nacházející se ve Velkém Poříčí, v blízkosti zast. Velké Poříčí. Přejezd ev. šířky 4,0m a délky 7,8m umožňuje úrovňové křížení s místní obslužnou komunikací třídy C, která má vozovku z penetračního makadamu a je spojnicí části města. Komunikace na přejezdu je vedena ve směru staničení vlevo od trati pod sklonem -15% a vpravo od trati pod sklonem -5%, úhel křížení je dle evidence 90°, volná šířka komunikace činí 4,0m.

Přejezdová konstrukce je tvořena deseti dřevěnými prachci, které nejsou v dobrém stavu. Vzdálenost výstražného kříže ve směru staničení vlevo je 4,4m a 4,8m vpravo.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce z asfaltu, která bude nahrazena novou celopryžovou konstrukcí a zřízení chodníku před přejezdem ve

směru staničení. Minimální šířka přejezdu 5,5m bude vzhledem k šířce vozovky cca 4,2m v navazujících úsecích rozšířena.

Chodník pro pěší bude opatřen prvky pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu.

Varovný pás chodníku šířky 0,4 m je u závorového břevna. Na varovný pás navazuje signální pás šířky 0,8 m, na který navazuje chodníkový obrubník jako vodící linie (+ 0,06 m).

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se závorami s automatickou detekcí vlaku. Výstražníky budou umístěny ve vzdálenosti 4,60m, kolmo na osu koleje.

Komunikace na přejezdu:

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| - Úhel křížení: | 87° |
| - Začátek úpravy: | 4,74m vlevo kolmo na osu koleje |
| - Konec úpravy: | 4,62m vpravo kolmo na osu koleje |
| - Délka rekonstruovaného úseku: | 9,33m v ose komunikace |

Chodník na přechodu pro pěší:

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| - Úhel křížení: | 86° |
| - Délka rekonstruovaného úseku: | 9,28m v ose komunikace pro pěší |

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 5,5m, která odpovídá 2 jízdním pruhům šířky 2,75m.

V místě přejezdu dle Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, tzn. vybavení povrchu chodníku přirozenými a umělými vodicími liniemi a prvky a vybavení výstražníků signalizací pro nevidomé.

SO 15-17-31 Přejezd v km 67,540

SO 15-17-31.1 Přejezd km 67,540, vlečka WIKOV

Stávající železniční přejezd ev. km 67,540 je dvoukolejný úrovněvý přejezd s místní komunikací třídy C (obslužná komunikace) ulice Havlíčkova, nacházející se v Hronově, v blízkosti ŽST Hronov. Přejezd ev. šířky 8,2m a délky 14,9m umožňuje úrovněvé křížení s místní obslužnou komunikací třídy C, která má vozovku z penetračního makadamu a je spojnicí části města. Komunikace na přejezdu je vedena ve směru staničení vlevo od trati pod sklonem -10% a vpravo od trati pod sklonem 0%, úhel křížení je dle evidence 90°, volná šířka komunikace činí 5,5m.

Přejezdová konstrukce je tvořena deseti dřevěnými pražci, které nejsou v dobrém stavu. Vzdálenost výstražného kříže ve směru staničení vlevo je 5,8m a 6,7m vpravo.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce z asfaltu, která bude nahrazena novou celopryžovou konstrukcí a rekonstrukcí chodníkové části.

Chodník pro pěší bude opatřen prvky pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu. Varovný pás chodníku šířky 0,4 m je u závorového břevna. Na varovný pás navazuje signální pás šířky 0,8 m, na který navazuje chodníkový obrubník jako vodící linie (+ 0,06 m).

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se závorami s automatickou detekcí vlaku. Výstražníky budou umístěny ve vzdálenosti 4,60m, kolmo na osu koleje.

Komunikace na přejezdu:

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| - Úhel křížení: | 89° |
| - Začátek úpravy: | 5,28m vlevo kolmo na osu koleje |
| - Konec úpravy: | 6,17m vpravo kolmo na osu koleje |
| - Délka rekonstruovaného úseku: | 15,92m v ose komunikace |

Chodník na přechodu pro pěší:

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| - Úhel křížení: | 89° |
| - Délka rekonstruovaného úseku: | 17,25m v ose komunikace pro pěší |

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 5,5m, která odpovídá 2 jízdním pruhům šířky 2,75m, 2 odvodňovacích proužků 0,10m.

V místě přejezdu dle Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, tzn. vybavení povrchu chodníku přirozenými a umělými vodicími liniemi a prvky a vybavení výstražníků signalizací pro nevidomé.

SO 16-17-31 Přejezd v km 67,892

Stávající železniční přejezd ev. km 67,892 je dvoukolejný úrovnňový přejezd se silnicí III. třídy ulice Smetanova, nacházející se v Hronově, v blízkosti ŽST Hronov. Přejezd ev. šířky 4,5m a délky 19,8m umožňuje úrovnňové křížení se silnicí III. třídy (3034), která se nachází v Hronově v ulici Smetanova. Komunikace na přejezdu je vedena ve směru staničení vlevo od trati pod sklonem -5,3% a vpravo od trati pod sklonem 1,7%, úhel křížení je dle evidence 70°, volná šířka komunikace činí 4,5m.

Přejezd i nájezdy jsou tvořeny asfaltovou konstrukcí z asfaltového betonu. Vzdálenost výstražného kříže ve směru staničení vlevo je 5,2m a 5,0m vpravo.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce z asfaltu, která bude nahrazena novou celopryžovou konstrukcí.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se závorami s automatickou detekcí vlaku. Výstražníky budou umístěny ve vzdálenosti 4,60 a 6,0m, kolmo na osu koleje.

Komunikace na přejezdu:

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| - Úhel křížení: | 110° |
| - Začátek úpravy: | 9,94m vlevo kolmo na osu koleje |
| - Konec úpravy: | 4,11m vpravo kolmo na osu koleje |
| - Délka rekonstruovaného úseku: | 13,22m v ose komunikace |

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 5,0m, která odpovídá 2 jízdním pruhům šířky 2,50m s krajnicemi šířky 0,50m.

V místě přejezdu dle Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, tzn. vybavení povrchu přirozenými a umělými vodicími liniemi a prvky a vybavení výstražníků signalizací pro nevidomé.

Mosty, propustky a zdi

SO 06-19-01 Železniční most v km 41,245

Stávající železniční most byl postaven v roce 1875. Most převádí trať přes Zlatý potok. Stávající nosná konstrukce je tvořena cihelnou klenbou o tloušťce 900 mm ve vrcholu. Směrem k opěrám se tloušťka klenby skokově zvyšuje na 1050 mm. Na levé straně je ve vrcholu klenby žebro o předpokládané šířce 300 mm a výšce 150 mm. Šířka klenby je 4800 mm. Klenba je uložena na kamenných opěrách tlustých 2000 mm a vysokých cca 3300 mm. Výška dříku opěry nad terénem je asi 1050 mm. Vlevo jsou opěry prodloužené o 3600 mm. Křídla vlevo jsou kolmá, vpravo šikmá. Hodnocení stavebního stavu (podle SŽDC S5) na základě podrobné prohlídky je K2 S1.

Důvodem pro rekonstrukci mostu je nevyhovující šířkové uspořádání, most není průchodný pro VMP 2,5. Navržená rekonstrukce objektu zahrnuje výstavbu nové roznášecí desky uložené na stávající klenbě, provedení nové hydroizolace a odvodnění roznášecí desky, nové zábradlí vlevo a vpravo, sanaci spodní stavby a sanaci nosné konstrukce.

Celková koncepce řešení vychází z přípravné dokumentace předmětné stavby. Oproti přípravné dokumentaci projektant navrhuje roznášecí desku na celé šířce NK.

SO 06-19-02 Železniční most v km 41,305

Stávající železniční most byl postaven v roce 1875. Most převádí trať přes polní cestu. Stávající nosná konstrukce je tvořena cihelnou klenbou o tloušťce 600 mm ve vrcholu. Směrem k opěrám se tloušťka klenby skokově zvyšuje na 750 mm. Na levé straně je ve vrcholu klenby žebro o předpokládané šířce 300 mm a výšce 150 mm. Šířka klenby je 5000 mm. Klenba je uložena na kamenných opěrách tlustých 1800 mm a vysokých cca 4000 mm. Výška dříku opěry nad terénem je asi 1050 mm. Vlevo jsou opěry prodloužené o 3700 mm. Křídla vlevo jsou kolmá, vpravo šikmá. Hodnocení stavebního stavu (podle SŽDC S5) na základě podrobné prohlídky je K1 S2.

Důvodem pro rekonstrukci mostu je nevyhovující šířkové uspořádání, most není průchodný pro VMP 2,5. Nová roznášecí deska s hydroizolací ochrání cihelnou klenbu před vlhkostí a tím prodlouží její životnost. Navržená rekonstrukce objektu zahrnuje výstavbu nové roznášecí desky uložené na stávající klenbě, provedení nové hydroizolace a odvodnění roznášecí desky, nové zábradlí vlevo a vpravo a sanaci spodní stavby.

Celková koncepce řešení vychází z přípravné dokumentace předmětné stavby. Oproti přípravné dokumentaci projektant navrhuje roznášecí desku na celé šířce NK.

SO 08-19-31 Propustek v km 46,157

Propustek převádí železniční trať (kolej č. 1) přes Černčický potok. Nosná konstrukce z roku 1909 je kamenná klenba o světlosti 0,80 m. Tloušťka klenby je 0,40 m, šířka propustku je 9,70 m. Propustek je kolmý, bez zábradlí. Spodní stavba je kamenná, propustek je vpravo zakončen čelem, vlevo je na něj napojený další propustek, který není objektem SŽDC. Způsob napojení není známý.

Navržená rekonstrukce objektu zahrnuje stavbu nové gabionové zdi, která zadržuje zásyp základu výstražníku.

SO 08-19-01 Železniční most v km 47,736

Stavební objekt byl oproti přípravné dokumentaci nově zařazený mezi stavební objekty na základě požadavků správce trati.

Stávající železniční most byl postaven v roce 1875. Most převádí trať přes polní cestu. Stávající nosná konstrukce je tvořena cihelnou klenbou o tloušťce 450 mm ve vrcholu. Směrem k opěrám se tloušťka klenby skokově zvyšuje na 600 mm. Šířka klenby je 20765 mm. Klenba je uložena na kamenných opěrách tlustých 1500 mm a vysokých cca 1870 mm. Vlevo jsou opěry prodloužené o 3550 mm. Křídla vlevo jsou kolmá, vpravo šikmá. Hodnocení stavebního stavu (podle SŽDC S5) na základě podrobné prohlídky je K2 S2.

Důvodem pro rekonstrukci mostu je hodnocení stavebního stavu K2 S2. Navržená rekonstrukce objektu zahrnuje sanaci nosné konstrukce a spodní stavby.

SO 08-19-32 Propustek v km 48,229

Propustek převádí železniční trať přes občasnou vodoteč. Nosná konstrukce z roku 1942 je železobetonová deska o světlosti 1,00 m. Tloušťka desky je 0,15 m, šířka propustku je 4,95 m. Propustek je kolmý, bez zábradlí. Spodní stavba je kamenná, propustek je vlevo i vpravo zakončen čelem.

Důvodem pro rekonstrukci propustku je nevyhovující šířkové uspořádání a nedostatečná výška kolejového lože pod pražcem. Navržená rekonstrukce objektu zahrnuje demolici stávající konstrukce a výstavbu nového trubního propustku Ø1200 ze železobetonových trub.

Celková koncepce řešení vychází z přípravné dokumentace předmětné stavby.

SO 10-19-01 Železniční most v km 53,270

Stávající železniční most byl postaven v roce 1875. Most převádí trať přes nebezpečnou účelovou komunikaci. Stávající nosná konstrukce je tvořena cihelnou klenbou o tloušťce 750 mm ve vrcholu. Směrem k opěrám se tloušťka klenby skokově zvyšuje na 900 mm. Na levé straně je ve vrcholu klenby žebro o předpokládané šířce 300 mm a výšce 150 mm. Šířka klenby je 6400 mm. Klenba je uložena na kamenných opěrách tlustých 1800 mm a vysokých cca 3150 mm. Výška díku opěry nad terénem je asi 2200 mm. Vlevo jsou opěry prodloužené o 3600 mm. Křídla vlevo jsou kolmá, vpravo šikmá. Hodnocení stavebního stavu (podle SŽDC S5) na základě podrobné prohlídky je K2 S1.

Důvodem pro rekonstrukci mostu je nefunkční nebo dosloužilá hydroizolace nosné konstrukce. Navržená rekonstrukce objektu zahrnuje výstavbu nové plovoucí hydroizolace konstrukce. Součástí tohoto objektu je rozšíření zemní pláň v oblasti před a za mostem pomocí krabicových dílů.

SO 10-19-31 Propustek v km 53,986

Propustek převádí železniční trať (kolej č. 1) přes občasnou vodoteč. Nosná konstrukce z roku 1922 je betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi o světlosti 1,20 m. Tloušťka desky je 0,25 m, šířka propustku je 4,90 m. Propustek je kolmý, se zábradlím pouze na pravé straně. Spodní stavba je kamenná, propustek je vpravo zakončen čelem, vlevo jsou kolmá křídla.

Důvodem pro rekonstrukci mostu je nevyhovující šířkové uspořádání, špatný stav nosné konstrukce a nedostatečná výška kolejového lože pod pražcem. Navržená rekonstrukce objektu zahrnuje demolici stávající konstrukce a výstavbu nového trubního propustku Ø1200 ze železobetonových trub.

V přípravné dokumentaci bylo navrženo zachování stávající konstrukce a provedení její nové hydroizolace. Nová koncepce řešení vychází z projednání - viz část projektové dokumentace H – Doklady.

SO 10-19-32 Propustek v km 54,046

Stávající železniční propustek byl postaven v roce 1875. Propustek převádí trať přes občasnou vodoteč. Stávající nosná konstrukce je tvořena kamennou klenbou o tloušťce 600 mm, šířka klenby je 8300 mm. Klenba je uložena na kamenných opěrách tlustých 900 mm a vysokých cca 1800 mm. Výška dříku opěry nad terénem je asi 1500 mm. Křídla vlevo jsou kolmá, vpravo rovnoběžná.

Důvodem pro rekonstrukci je nefunkční nebo dosloužilá hydroizolace nosné konstrukce. Navržená rekonstrukce objektu zahrnuje výstavbu nových železobetonových říms propustku, provedení nové hydroizolace konstrukce a nové zábradlí.

SO 10-19-02 Železniční most v km 54,154

Stávající železniční most byl postaven v roce 1875. Most převádí trať přes zpevněnou místní komunikaci. Stávající nosná konstrukce je tvořena cihelnou klenbou o tloušťce 600 mm ve vrcholu. Směrem k opěrám se tloušťka klenby skokově zvyšuje na 750 mm. Na levé straně je ve vrcholu klenby žebro o předpokládané šířce 600 mm a výšce 150 mm. Šířka klenby je 4900 mm.

Klenba je uložena na kamenných opěrách tlustých 1450 mm a vysokých cca 1550 mm. Výška dříku opěry nad terénem je asi 1050 mm. Vlevo jsou opěry prodloužené o 3500 mm. Křídla vlevo jsou kolmá, vpravo šikmá. Hodnocení stavebního stavu (podle SŽDC S5) na základě podrobné prohlídky je K2 S2.

Důvodem pro rekonstrukci mostu je nefunkční nebo dosloužilá hydroizolace nosné konstrukce, neprůchodnost pro VMP 2,5 a vzduť a uvolněný torkret. Navržená rekonstrukce objektu zahrnuje výstavbu nové plovoucí hydroizolace konstrukce a sanaci nosné konstrukce a spodní stavby.

Celková koncepce řešení vychází z přípravné dokumentace předmětné stavby a z projednání.

SO 11-19-01 Železniční most v km 54,881

Železniční most převádí náchodské zhlaví přes účelovou zpevněnou komunikaci. Nosná konstrukce z roku 1875 je kamenná klenba, konstrukční výška NK ve vrcholu je 700 mm. Most je kolmý o světlosti 2,82 m a šířce 17,20 m. Spodní stavba je kamenná, křídla jsou vlevo kolmá, vpravo rovnoběžná.

Bude provedena plovoucí hydroizolace nosné konstrukce. Jako podklad pro hydroizolaci slouží podkladní beton se svařovanou sítí o tloušťce 100 mm. Spodní stavba bude sanována. Sanace spočívá v otryskání povrchu, přespárování a lokální přezděnění spodní stavby. V příčném směru mostu dojde ke stažení klenby pomocí helikální výztuže po obvodě klenby.

Návrh zohledňuje zhoršení technického stavu objektu oproti původnímu řešení z přípravné dokumentace.

SO 12-19-01 Železniční most v km 56,171

Železniční most převádí železniční trať (kolej č. 1) účelovou nezpevněnou komunikaci. Nosná konstrukce z roku 1926 je železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi o světlosti 2,50 m. Tloušťka desky je 0,3 m, šířka mostu je 4,80 m. Most je kolmý, se zábradlím. Spodní stavba je kamenná, křídla jsou vlevo kolmá, vpravo rovnoběžná.

Nosnou konstrukci propustku budou tvořit železobetonové prefabrikované trouby DN 1200 mm ve sklonu 3,5%. Předpokládaná minimální zatížitelnost trub je $ZIUC = 1,40$ dle SŽDC SR5 (S). Výška přesypávky ve smyslu MVL 649 je 445 mm.

Trouby budou osazeny na ŽB základ tl. 200 mm zřízený na podkladní beton. Po osazení trub bude dobetonován rozšířený základ propustku.

Celková koncepce řešení se změnila oproti přípravné dokumentaci předmětné stavby. Změna spočívala v záměně nové ŽB desky za trubní propustek.

SO 12-19-31 Propustek v km 57,866

Železniční propustek převádí železniční trať (kolej č. 1) přes občasnou vodoteč. Nosná konstrukce z roku 1875 je kamenná klenba, konstrukční výška NK ve vrcholu je 700 mm. Most je kolmý o světlosti 1,26 m a šířce 13,0 m. Propustek je kolmý, se zábradlím. Spodní stavba je kamenná, křídla jsou vlevo kolmá, vpravo rovnoběžná.

Do prostoru propustku se vloží ocelová flexibilní trouba DN 900 se sklonem 2%. Ocelová trouba se v oblasti propustku zainjektuje, zbytek trouby se zasype. Na vtoku se zřídí vtoková jímka a podél tratě se uloží odvodňovací žlaby tvaru písmena „U“. Prostor na vtoku se vydláždí a vytvaruje k napojení do jímky. K vyrovnání výšky mezi výtokem z trouby a terénu se vybuduje dlážděná kaskáda.

Tento objekt byl oproti PD nově zařazen do stavby.

SO 12-19-02 Železniční most v km 59,648 (Podjezd)

V současnosti je na místě nově navrhovaného mostu železniční násep.

Nově navržený most tvoří železobetonová desková konstrukce se zabetonovanými nosníky s proměnnou výškou. Opěry a křídla jsou ze železobetonu C 30/37. Most je světlosti 9,75m a podjezdnou výškou 4,0m.

SO 14-19-01 Železniční most v km 61,803

Železniční most převádí železniční trať (kolej č. 1) inundanci. Nosná konstrukce z roku 1927 je železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi o světlosti 2,50 m. Tloušťka desky je 0,3 m, šířka mostu je 4,90 m. Most je kolmý, se zábradlím. Spodní stavba je kamenná, křídla jsou vlevo kolmá, vpravo rovnoběžná.

Most bude ubourán do 1,2m pod TL a zasypán.

SO 14-19-02 Železniční most v km 61,966

Železniční most převádí železniční trať (kolej č. 1) občasnou vodoteč. Nosná konstrukce z roku 1945 je železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi o světlosti 3,72 m. Tloušťka desky je 0,3 m, šířka mostu je 5,80 m. Most je kolmý, se zábradlím. Spodní stavba je kamenná, křídla jsou vlevo kolmá, vpravo rovnoběžná. Koryto vodoteče je mírně zanešené, směr vodoteče zleva.

Nosnou konstrukci propustku budou tvořit železobetonové prefabrikované trouby DN 1200 mm ve sklonu 3,5%. Předpokládaná minimální zatížitelnost trub je ZIUC = 1,40 dle SŽDC SR5 (S). Výška přesypávky ve smyslu MVL 649 je 445 mm.

Trouby budou osazeny na ŽB základ tl. 200 mm zřízený na podkladní beton. Po osazení trub bude dobetonován rozšířený základ propustku.

SO 14-19-32 Propustek v km 64,941

Železniční propustek (shybka) převádí železniční trať (kolej č. 1) trvalou nepojmenovanou vodoteč. Nosná konstrukce z roku 1875 je kamenná deskové konstrukce. Odhadovaná tloušťka desky je 0,3 m, šířka mostu je 12,70 m, propustek je kolmý. Spodní stavba je kamenná, na obou koncích jsou kamenné šachty se skluzy. Koryto vodoteče je mírně zanešené, směr vodoteče zleva.

Nová konstrukce shybky je tvořená z plastových trub Ø1200, která bude pod tratí obetonovaná. Na vtoku bude umístěná ŽB jímka, která propojí objekt shybky se silničním propustem, na výtoku se shybka ukončí ŽB čelem.

Změna oproti přípravě nastalo ve zrušení revizní šachty (vpravo) a posunutí vtokové šachty blíže k silničnímu propustku a tím došlo ke zkrácení ŽB napojovacího žlabu.

SO 08-19-51 Zast. Černčice, opěrná zeď

Ve stávajícím stavu se u zastávky Černčice nenachází žádná opěrná zeď. Svah od nástupiště je ve sklonu cca 1:2,4. Důvod pro stavbu zdi je zachování stávající polohy paty svahu při navrhovaném řešení nástupiště.

Gabionová zeď bude provedena ve sklonu 10:1 a bude uložena na podkladní beton. Za gabionovou zdí bude rubová drenáž DN100, která bude vyústěna do vsakovací jámky. Vsakovací jámka bude umístěna v prostoru před gabionovou zdí. Vsakovací jámka bude vytvořena z betonové skruže s vnitřním průměrem 800 mm a výškou 500 mm. Prostor uvnitř skruže bude vyplněn štěrkem frakce 32/64.

Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)

SO 99-21-41 Opočno - Hronov, přeložky kabelů CETIN

V současné době kříží kabely CETIN železniční trať v obvodu stavby ve 48 případech. Z tohoto počtu křížení ve 12 případech nedojde k jejich dotčení stavební činností vzhledem k tomu, že kabely jsou vedeny hluboko pod železničním náspem, kam nebudou zasahovat stavební práce nebo jsou kabely uloženy na mostě nad dráhou.

Jednotlivé případy křížení kabelů CETIN byly projednány s jejich správcem a byly upřesněny počty křížujících kabelů a HDPE trubek pro jednotlivé případy. Vzhledem k tomu, že správce sítě CETIN nemůže bez provedení sond doložit hloubku uložení kabelů v místech křížení s dráhou, bude nutno po provedení sond rozhodnout o nutnosti ochrany kabelu s případným přeložením do hloubky předepsané drážním předpisem S4 (pokud nebyla při pokládce dodržena).

Způsob uložení vedení CETIN při styku s dráhou musí být uveden do souladu s ČSN 73 6005. V místě křížení s nově pokládanými kabely SŽDC musí být vedení CETIN opatřeno chráničkami s přesahem na každou stranu minimálně 0,5 m od krajního vedení.

SO 90-34-21 Odstranění mimolesní zeleně

Rozsah kácení dřevin vychází z podrobného terénního dendrologického průzkumu, který byl proveden na základě navrženého řešení PS a SO.

Pro kácení dřevin rostoucích mimo les, které dosahují obvodu kmene nad 80 cm, či zapojených porostů dřevin o celkové rozloze nad 40 m² bude získáno povolení ke kácení od příslušných orgánů ochrany přírody.

SO 90-34-22 Náhradní výsadby

Náhradní výsadba byla stanovena v k.ú. Opočno pod Orlickými horami, Vysokov a Malé Poříčí.

SO 99-21-51.1 Přeložka kNN ČEZ km 43,037

V žel. kilometru 43,037 (p.č. 973/1, k.ú. Bohuslavice nad Metují) kříží kabel NN (ČEZ) železniční trať. Vzhledem k plánované rekonstrukci drážního tělesa bude kabel přeložen/zahlouben do nové polohy v souladu s předpisem SŽDC S4 a naspojován na původní trasu.

SO 99-21-51.2 Přeložka kNN ČEZ km 47,909

V žel. kilometru 47,909 (p.č. 753/1, k.ú. Krčín) kříží kabel NN (ČEZ) železniční trať. Vzhledem k plánované rekonstrukci drážního tělesa bude kabel přeložen/zahlouben do nové polohy v souladu s předpisem SŽDC S4 a naspojován na původní trasu.

SO 99-21-51.4 Přeložka kNN ČEZ km 53,210

V žel. kilometru 53,210 (p.č. 753/1, k.ú. Krčín) kříží kabel NN (ČEZ) železniční trať. Vzhledem k plánované rekonstrukci drážního tělesa bude kabel přeložen/zahlouben do nové polohy v souladu s předpisem SŽDC S4 a naspojován na původní trasu.

SO 99-21-51.6 Přeložka kNN ČEZ km 67,459 - 67,361

V žel. kilometru 67,459 - 67,361 (p.č. 1705/40, k.ú. Hronov) prochází kabely NN (ČEZ) souběžně vedle stávajícího tělesa dráhy. Vzhledem k plánovanému rozšíření drážního tělesa budou kabely přeloženy do nové polohy mimo nově navržené kolejiště a nový objekt stavědlové ústředny.

SO 99-21-51.7 Přeložka vNN ČEZ km 64,941

V žel. kilometru 64,941 (p.č. 1591/1, k.ú. Velké Poříčí) se nachází PB vedení NN (ČEZ) v blízkosti konstrukce žel. propustky. V rámci rekonstrukce propustky bude narušena statika PB. PB bude přeložen do nové polohy mimo rozsah stavebních prací.

SO 99-21-52 Přeložka vedení VO km 64,941

V žel. kilometru 64,941 (p.č. 1591/1, k.ú. Velké Poříčí) se nachází PB vedení NN (ČEZ) v blízkosti konstrukce žel. propustky. Na PB je zavěšeno vedení VO. V rámci rekonstrukce propustky bude narušena statika PB. PB bude přeložen do nové polohy mimo rozsah stavebních prací. V rámci SO bude provedena přeložka vedení VO v rozsahu přeložky PB ČEZ.

Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)

SO 99-21-11.1 Ochrana kanalizace KHP km 40,654

Gravitační kanalizace PVC DN 300 kříží v obci Pohoří u Dobrušky v ž.km 40,654 železniční trať. Stávající podchod pod tělesem dráhy je v délce 24 m a je z obou stran ukončen revizními šachtami. V místě kanalizačního podchodu bude rekonstruován železniční svršek a spodek, podél železniční trati v jejím tělese budou uloženy nové sdělovací a zabezpečovací kabely. Kolej zůstává ve stejné poloze, těleso nebude rozšiřováno. Výškové řešení se oproti stávajícímu stavu nemění.

Je navržena ochrana 19,7 m dlouhého úseku kanalizace po dobu výstavby. Opatření zahrnuje ověření hloubky v šachtách a stavu potrubí před zahájením výstavby a sledování potrubí v průběhu výstavby.

SO 99-21-11.2 Přeložka kanalizace u VB Nové Město nad Metují

V Novém Městě nad Metují se nachází stávající gravitační kanalizace, do které jsou zaústěny dešťové vody z areálu železniční stanice. Provozovatelem kanalizace je společnost ČD a.s. – Regionální správa majetku.

Je navržena gravitační kanalizace pro odvodnění nástupiště u nádražní budovy. Kanalizace je v celkové délce 71,4 m. Kanalizace je v km 49,790 zaústěna do svodného potrubí trativodů DN 250. Do kanalizace jsou zaústěny 3 přípojky od navržených šterbinových žlabů a 4 přípojky od stávajících okapových svodů. Šterbinové žlaby jsou řešeny v rámci části E.1.2. Nástupiště. Rušené potrubí, bude-li zastiženo ve výkopu, bude odstraněno. Nebude-li zastiženo ve výkopu, bude ponecháno ve stávajícím stavu.

SO 99-21-11.3 Přeložka kanalizace ČD RSM km 50,085

V Novém Městě nad Metují ž.km 50,085 se nachází stávající gravitační kanalizace, do které jsou zaústěny dešťové vody z areálu železniční stanice. Provozovatelem kanalizace je společnost ČD a.s. – Regionální správa majetku.

Je navržena přeložka 11 m gravitační kanalizace a jedné uliční vpusti, která bude zrušena při úpravách zpevněných ploch v areálu železniční stanice Nové Město nad Metují. Přeložka kanalizace bude ukončena v nové šachtě Š1.

SO 99-21-11.4 Ochrana kanalizace ČD RSM km 54,793

Gravitační kanalizace PVC DN 300 kříží v ŽST Václavice v ž.km 54,793 železniční trať. Stávající podchod pod tělesem dráhy je v délce 31,8 m a je z obou stran ukončen revizními šachtami. Revizní šachta u nástupiště je zakryta mříží. Kanalizace je v havarijním stavu, v podchodu pod tratí je nutná výměna potrubí.

Je navržena přeložka kanalizace v délce 26,8 m. Výškové i směrové řešení je shodné se stávajícím stavem, je nutno pouze vyměnit potrubí z důvodu havarijního stavu stávajícího potrubí. Stávající revizní šachta Š 2 bude rekonstruována. V trase stávající kanalizace je navržena nová revizní šachta Š1 (náhrada za nevyhovující stávající šachtu).

SO 99-21-11.5 Ochrana kanalizace VaK Náchod km 61,675

Gravitační kanalizace BE DN 400 kříží v obci Běloves v ž.km 61,675 železniční trať. Stávající podchod pod tělesem dráhy je v délce 12 m a je z obou stran ukončen revizními šachtami. Úsek pod tratí je zděný 500/500. V místě kanalizačního podchodu bude rekonstruován pouze železniční svršek. Kolej zůstává ve stejné poloze, těleso nebude rozšiřováno.

Je navržena ochrana potrubí v úseku do vzdálenosti 2 m od paty náspu. Ochrana kanalizace bude prováděna pouze po dobu výstavby. Opatření zahrnuje ověření hloubky v šachtách a stavu potrubí před zahájením výstavby a sledování potrubí v průběhu výstavby.

SO 99-21-11.6 Ochrana kanalizace VaK Náchod km 66,213

Gravitační kanalizace Ultrarib DN 300 kříží v obci Velké Poříčí v ž.km 66,213 železniční trať. Křížení je umístěno v železničním přejezdu. Kanalizační potrubí je pod tratí uloženo v ocelové chráničce DN 500 délky 18,4 m. Chránička je z obou stran ukončena v revizních šachtách. V

místě křížení kanalizace s tratí bude rekonstruován železniční přejezd, řešený jako SO 14-17-34. Výškové řešení kanalizace se oproti stávajícímu stavu nemění, krytí je 1,2 m k pláni železničního spodku.

Je navržena ochrana 16,1 m dlouhého úseku kanalizace pouze po dobu výstavby. Opatření zahrnuje ověření hloubky v šachtách a stavu potrubí před zahájením výstavby a sledování potrubí v průběhu výstavby.

SO 99-21-11.7 Ochrana kanalizace VaK Náchod km 66,921

Gravitační kanalizace PVC DN 300 kříží v obci Hronov v ž.km 66,921 železniční trať. Stávající podchod pod tělesem dráhy je v délce 22,5 m a je z obou stran ukončen revizními šachtami. V místě kanalizačního podchodu bude rekonstruován pouze železniční svršek. Kolej zůstává ve stejné poloze, těleso nebude rozšiřováno.

Je navržena ochrana úseku kanalizace pouze po dobu výstavby. Délka 25,1 m je dána rozsahem záboru. Opatření zahrnuje ověření hloubky v šachtách a stavu potrubí před zahájením výstavby a sledování potrubí v průběhu výstavby.

SO 99-21-11.8 Ochrana kanalizace ČD RSM km 67,396

Gravitační kanalizace DN 300 kříží v ŽST Hronov v ž.km 67,396 železniční trať. Stávající podchod pod tělesem dráhy je v délce 34 m. Podchod je z pravé strany trati ukončen šachtou, na levé straně trati je kanalizace vyústěna do příkopu.

Je navržena přeložka kanalizace v celkové délce 55,6 m. Podchod pod železniční tratí bude v délce 22,5 m. Na levé straně trati bude kanalizace vyústěna do stávajícího příkopu. Tento bude upraven a opevněn a bude o 0,64 m zahlouben oproti stávajícímu dnu příkopu. Prohloubení a úprava příkopu bude provedeno v délce 14 m a ukončeno u stávajícího propustku. Po pravé straně trati budou do potrubí PP DN 200 podchyceny stávající dešťové přípojky od okapových svodů. Stávající kanalizace DN 300 bude v délce 56 m odstraněna z výkopu.

SO 99-21-11.9 Ochrana kanalizace VaK Náchod km 67,544

Gravitační kanalizace DN 600 z betonových trub kříží v obci Hronov v ž.km 67,544 železniční trať. Stávající podchod pod tělesem dráhy je v délce 24 m je z obou stran ukončen revizními šachtami. V místě kanalizačního podchodu bude rekonstruován železniční svršek. Kolej zůstává ve stejné poloze, těleso nebude rozšiřováno. Výškové řešení kanalizace se oproti stávajícímu stavu nemění, krytí je ale pouze 0,2 m k pláni železničního spodku (požadavek ČSN 75 6230 je 1,5 m). Konstrukce železničního svršku je přizpůsobena přítomnosti kanalizace - v místě dojde k přerušení drenáže. Při výstavbě musí být dbáno zvýšené opatrnosti ve vztahu ke kanalizaci.

Po dobu výstavby je navržena ochrana kanalizace v délce 14,1 m. Opatření zahrnuje ověření hloubky v šachtách a stavu potrubí před zahájením výstavby a sledování potrubí v průběhu výstavby.

SO 99-21-11.10 Ochrana kanalizace VaK Náchod km 67,897

Gravitační kanalizace DN 800 z betonových trub kříží v obci Hronov v ž.km 67,897 železniční trať. Stávající podchod pod tělesem dráhy je v délce 24,4 m a je z obou stran ukončen revizními

šachtami. V místě kanalizačního podchodu bude rekonstruován železniční svršek. Kolej zůstává ve stejné poloze, těleso nebude rozšiřováno.

Je navržena ochrana 12,8 m dlouhého úseku kanalizace pouze po dobu výstavby. Opatření zahrnuje ověření hloubky v šachtách a stavu potrubí před zahájením výstavby a sledování potrubí v průběhu výstavby.

SO 99-21-11.11 Ochrana kanalizace Wikov km 67,901

V km 67,901 v obci Hronov kříží železniční trať gravitační kanalizace DN 400. Jedná se o vyústění ČOV společnosti Wikov do Zbečnického potoka. V místě kanalizačního podchodu bude rekonstruován železniční svršek. Kolej zůstává ve stejné poloze, těleso nebude rozšiřováno. Výškové řešení kanalizace se oproti stávajícímu stavu nemění, krytí je dle sdělení provozovatele větší než 1,5 m od pláně železničního spodku.

Je navržena ochrana 12,7 m dlouhého úseku kanalizace pouze po dobu výstavby. Opatření zahrnuje ověření hloubky v šachtách a stavu potrubí před zahájením výstavby a sledování potrubí v průběhu výstavby.

SO 99-21-21.1 Ochrana vodovodu KHP km 40,742

V km 40,742, v zast. Pohoří, kříží železniční trať vodovodní potrubí PVC DN 150. Trať je v místě křížení vedena v náspu. Vodovod je pod tratí uložen v chráničce, která je na obou stranách drážního tělesa ukončena v armaturní šachtě. V místě vodovodního podchodu bude rekonstruován železniční svršek a spodek a nástupiště zastávky. Podél železniční trati v jejím tělese budou uloženy nové sdělovací a zabezpečovací kabely. Kolej zůstává ve stejné poloze, výškové řešení se oproti stávajícímu stavu nemění.

Je navržena ochrana 20,2 m dlouhého úseku vodovodu po dobu výstavby. Před zahájením zemních prací se navrhuje ověření směrové a výškové polohy vodovodu a zjištění stávajícího stavu chráničky, izolace a utěsnění čela chráničky na obou stranách trati buď v armaturních šachtách, případně kopanou sondou.

SO 99-21-21.2 Ochrana vodovodu VaK Náchod km 44,410

V km 44,410 u Bohuslavic nad Metují kříží železniční trať vodovodní potrubí PVC DN 160. Trať je v místě křížení vedena v mírném náspu. Vodovod je pod tratí uložen v chráničce, která je na pravé straně trati ukončena v armaturní šachtě. V místě vodovodního podchodu bude provedena úprava železničního svršku a podél železniční trati v jejím tělese budou uloženy nové sdělovací a zabezpečovací kabely. Kolej zůstává ve stejné poloze, těleso nebude rozšiřováno. Výškové řešení se oproti stávajícímu stavu nemění.

Je navržena ochrana 10,2 m dlouhého úseku vodovodu po dobu výstavby. Před zahájením zemních prací se navrhuje ověření směrové a výškové polohy vodovodu a zjištění stávajícího stavu chráničky, izolace a utěsnění čela chráničky na obou stranách trati buď v armaturních šachtách, případně kopanou sondou.

SO 99-21-21.3 Ochrana vodovodu VaK Náchod km 46,143

V km 46,143 v Černčicích kříží železniční trať vodovodní potrubí LT DN 100. Trať je v místě křížení vedena v mírném náspu. Vodovod je pod tratí uložen v chráničce, která je po levé straně

drážního tělesa ukončena v armaturní šachtě. V místě vodovodního podchodu bude rekonstruován železniční svršek a spodek a podél železniční trati v jejím tělese budou uloženy nové sdělovací a zabezpečovací kabely. Kolej zůstává ve stejné poloze, těleso nebude rozšiřováno. Výškové řešení se oproti stávajícímu stavu nemění.

Je navržena ochrana 19,8 m dlouhého úseku vodovodu po dobu výstavby. Před zahájením zemních prací se navrhuje ověření směrové a výškové polohy vodovodu a zjištění stávajícího stavu chráničky, izolace a utěsnění čela chráničky na obou stranách trati buď v armaturních šachtách, případně kopanou sondou.

SO 99-21-21.4 Ochrana vodovodu VaK Náchod km 50,243

V km 50,243 v Novém Městě nad Metují kříží železniční trať vodovodní potrubí PE d.160. Trať je v místě křížení vedena v náspu. Vodovod je pod tratí uložen v chráničce. V místě vodovodního podchodu bude rekonstruován železniční svršek. Kolej zůstává ve stejné poloze, těleso nebude rozšiřováno. Výškové řešení se oproti stávajícímu stavu nemění.

Je navržena ochrana 15,8 m dlouhého úseku vodovodu po dobu výstavby. Před zahájením zemních prací se navrhuje ověření směrové a výškové polohy vodovodu a zjištění stávajícího stavu chráničky, izolace a utěsnění čela chráničky na obou stranách trati buď v armaturních šachtách, případně kopanou sondou.

SO 99-21-21.5 Ochrana vodovodu VaK Náchod km 53,126

V km 53,126 v Šonově u Nového Města nad Metují kříží železniční trať vodovodní potrubí PVC d. 90. Úhel křížení je 52°. Trať je v místě křížení vedena v náspu. Vodovod je pod tratí uložen v chráničce. V místě vodovodního podchodu bude rekonstruován železniční svršek. Kolej zůstává ve stejné poloze. Po pravé straně tělesa bude zrekonstruován příkop. Výškové řešení se oproti stávajícímu stavu nemění.

Je navržena ochrana 30,2 m dlouhého úseku vodovodu po dobu výstavby. Před zahájením zemních prací se navrhuje ověření směrové a výškové polohy vodovodu a zjištění stávajícího stavu chráničky, izolace a utěsnění čela chráničky na obou stranách trati buď v armaturních šachtách, případně kopanou sondou.

SO 99-21-21.6 Ochrana vodovodu VaK Náchod km 60,938

V km 60,938 u ŽST Náchod kříží železniční trať vodovodní potrubí LT DN 100. Vodovod je uložen pod třemi kolejemi v chráničce. V místě vodovodního podchodu bude rekonstruován železniční svršek, levá kolej (č. 3b) bude rušena. Ostatní koleje zůstávají ve stejné poloze, je navrženo nové šterkové lože a drenáž. Výškové řešení se oproti stávajícímu stavu nemění.

Je navržena ochrana 25,0 m dlouhého úseku vodovodu po dobu výstavby. Před zahájením zemních prací se navrhuje ověření směrové a výškové polohy vodovodu a zjištění stávajícího stavu chráničky, izolace a utěsnění čela chráničky na obou stranách trati buď v armaturních šachtách, případně kopanou sondou.

SO 99-21-21.7 Ochrana vodovodu VaK Náchod km 61,530

V km 61,530 kříží železniční trať vodovodní potrubí LT DN 150. Vodovod je umístěn v přejezdu v obci Běloves. Vodovod je pod tratí uložen v chráničce. V místě vodovodního podchodu bude

rekonstruován železniční přejezd, řešený jako SO 14-17-31. Kolej zůstává ve stejné poloze, těleso nebude rozšiřováno. Výškové řešení se oproti stávajícímu stavu nemění, krytí je větší než 1,5 m k pláni železničního spodku.

Je navržena ochrana 14,6 m dlouhého úseku vodovodu po dobu výstavby. Před zahájením zemních prací se navrhuje ověření směrové a výškové polohy vodovodu a zjištění stávajícího stavu chráničky, izolace a utěsnění čela chráničky na obou stranách trati buď v armaturních šachtách, případně kopanou sondou.

SO 99-21-21.8 Ochrana vodovodu VaK Náchod km 62,010

V km 62,010 kříží železniční trať vodovodní potrubí LT DN 80. Vodovod je umístěn v přejezdu v obci Běloves. Vodovod je pod tratí uložen v chráničce. V místě vodovodního podchodu bude rekonstruován železniční přejezd, řešený jako SO 14-17-32. Kolej zůstává ve stejné poloze, těleso nebude rozšiřováno. Výškové řešení se oproti stávajícímu stavu nemění, krytí je větší než 1,5 m k pláni železničního spodku.

Je navržena ochrana 21,7 m dlouhého úseku vodovodu po dobu výstavby. Před zahájením zemních prací se navrhuje ověření směrové a výškové polohy vodovodu a zjištění stávajícího stavu chráničky, izolace a utěsnění čela chráničky na obou stranách trati buď v armaturních šachtách, případně kopanou sondou.

SO 99-21-21.9 Přeložka vodovodní přípojky ČD RSM km 62,015

V km 62,015 v obci Běloves jsou umístěny dvě stávající vodovodní přípojky k objektům č.p. 92 a č.p. 296. Přípojky jsou vedeny ze stávající vodoměrné šachty na veřejném řádu LT DN 80. Materiál a dimenze přípojek nejsou z podkladů provozovatele známy, předpokládá se PE d.32.

Je navržena výměna potrubí dvou vodovodních přípojek v úseku pod upravovanými plochami (veřejná komunikace, nástupiště).

Délka a materiál přípojky 1 (k budově č.p. 92): 22,0 m PE100 SDR11 d.32 x 3,0

Délka a materiál přípojky 2 (k budově č.p. 296): 6,2 m PE100 SDR11 d.32 x 3,0

SO 99-21-21.10 Ochrana vodovodu VaK Náchod km 66,212

V km 66,212 kříží železniční trať vodovodní potrubí LT DN 80. Vodovod je umístěn v přejezdu v obci Velké Poříčí. Vodovod je pod tratí uložen v chráničce OC DN 245. V místě vodovodního podchodu bude rekonstruován železniční přejezd, řešený jako SO 14-17-34. Výškové řešení se oproti stávajícímu stavu nemění, krytí je větší než 1,5 m k pláni železničního spodku.

Je navržena ochrana 16,0 m dlouhého úseku vodovodu po dobu výstavby. Před zahájením zemních prací se navrhuje ověření směrové a výškové polohy vodovodu a zjištění stávajícího stavu chráničky, izolace a utěsnění čela chráničky na obou stranách trati buď v armaturních šachtách, případně kopanou sondou.

SO 99-21-21.11 Ochrana vodovodu VaK Náchod km 67,550

V km 67,550 kříží železniční trať vodovodní potrubí LT DN 80. Vodovod je pod tratí uložen v chráničce. V místě vodovodního podchodu bude rekonstruován železniční svršek. Kolej zůstává ve stejné poloze, těleso nebude rozšiřováno.

Je navržena ochrana 15,5 m dlouhého úseku vodovodu po dobu výstavby. Před zahájením zemních prací se navrhuje ověření směrové a výškové polohy vodovodu a zjištění stávajícího stavu chráničky, izolace a utěsnění čela chráničky na obou stranách trati buď v armaturních šachtách, případně kopanou sondou.

SO 99-21-31.1 Ochrana VTL plynovodu RWE km 39,648

Stávající VTL plynovod kříží v ž.km 39,648 nedaleko ŽST Opočno pod Orlickými horami železniční trať. Jedná se o plynovod OC DN 150, pod tratí uložený v chráničce PE DN 700 / DN 300 délky 28,3 m. V rámci stavby revitalizace trati budou v tomto křížení provedeny úpravy žel. svršku a podél železniční trati v jejím tělese uloženy nové sdělovací a zabezpečovací kabely. Kolej zůstává ve stejné poloze, těleso nebude rozšiřováno. Výškové řešení se oproti stávajícímu stavu nemění.

Je navržena ochrana 21,6 m dlouhého úseku plynovodu po dobu výstavby. Před zahájením zemních prací na trati se navrhuje provedení kopaných sond na obou stranách trati, ověření směrové a výškové polohy plynovodu a zjištění stávajícího stavu chráničky, izolace a utěsnění čela chráničky.

SO 99-21-31.2 Ochrana STL plynovodu RWE km 40,652

Stávající STL plynovod kříží v ž.km 40,652 nedaleko zast. Pohoří železniční trať. Jedná se o plynovod PE d.63, pod tratí uložený v chráničce PE d.110 délky 17,5 m. V místě podchodu plynovodního potrubí bude rekonstruován železniční svršek a spodek a podél železniční trati v jejím tělese budou uloženy nové sdělovací a zabezpečovací kabely. Kolej zůstává ve stejné poloze, výškové řešení se oproti stávajícímu stavu nemění.

Je navržena ochrana 19,6 m dlouhého úseku plynovodu po dobu výstavby. Před zahájením zemních prací na trati se navrhuje provedení kopaných sond na obou stranách trati, ověření směrové a výškové polohy plynovodu a zjištění stávajícího stavu chráničky, izolace a utěsnění čela chráničky.

SO 99-21-31.3 Ochrana STL plynovodu RWE km 44,429

Stávající STL plynovod kříží v Bohuslavicích nad Metují v ž.km 44,429 železniční trať. Jedná se o plynovodní potrubí PE d.110, pod tratí uložené v chráničce PE d.160 délky 20,2 m. V místě podchodu plynovodního potrubí bude provedena úprava železničního svršku a podél železniční trati v jejím tělese budou uloženy nové sdělovací a zabezpečovací kabely. Kolej zůstává ve stejné poloze, těleso nebude rozšiřováno. Výškové řešení se oproti stávajícímu stavu nemění.

Je navržena ochrana 9,8 m dlouhého úseku plynovodu po dobu výstavby. Před zahájením zemních prací na trati se navrhuje provedení kopaných sond na obou stranách trati, ověření směrové a výškové polohy plynovodu a zjištění stávajícího stavu chráničky, izolace a utěsnění čela chráničky.

SO 99-21-31.4 Ochrana VTL plynovodu RWE km 48,316

Stávající VTL plynovod kříží u obce Krčín v ž.km 48,316 železniční trať. Jedná se o plynovodní potrubí OC DN 300, pod tratí uložené v dvojité chráničce DN 500 / DN 700 délky 22,8 m. V místě podchodu plynovodního potrubí bude rekonstruován železniční svršek a podél železniční

trati v jejím tělese budou uloženy nové sdělovací a zabezpečovací kabely. Kolej zůstává ve stejné poloze, těleso nebude rozšiřováno. Výškové řešení se oproti stávajícímu stavu nemění.

Je navržena ochrana 13,1 m dlouhého úseku plynovodu po dobu výstavby. Před zahájením zemních prací na trati se navrhuje provedení kopaných sond na obou stranách trati, ověření směrové a výškové polohy plynovodu a zjištění stávajícího stavu chráničky, izolace a utěsnění čela chráničky.

SO 99-21-31.5 Ochrana STL plynovodu RWE km 49,612

V Novém Městě nad Metují kříží stávající STL plynovod v ž.km 49,612 železniční trať. Jedná se o plynovodní potrubí PE d.225, pod tratí uložený v chráničce. Dimenze ani materiál chráničky nejsou z podkladů provozovatele známy. V místě podchodu plynovodního potrubí bude rekonstruován železniční svršek. Kolej zůstává ve stejné poloze, těleso nebude rozšiřováno.

Je navržena ochrana v délce 28,3 m dlouhého úseku plynovodu po dobu výstavby. Před zahájením zemních prací na trati se navrhuje provedení kopaných sond na obou stranách trati, ověření směrové a výškové polohy plynovodu a zjištění stávajícího stavu chráničky, izolace a utěsnění čela chráničky.

SO 99-21-31.6 Ochrana VTL plynovodu RWE km 54,980

Severně od ŽST Václavice kříží stávající VTL plynovod železniční trať v ž.km 54,980. Jedná se o plynovodní potrubí OC DN 150, pod tratí uložený ve dvojité chráničce OC DN 300 / DN 700 délky 22,8 m. V místě podchodu plynovodního potrubí bude rekonstruován železniční svršek. Koleje zůstávají ve stejné poloze, těleso nebude rozšiřováno. Koleje jsou umístěny v mírném zářezu, výškové řešení se oproti stávajícímu stavu nemění.

Je navržena ochrana 17,4 m dlouhého úseku plynovodu po dobu výstavby. Před zahájením zemních prací na trati se navrhuje provedení kopaných sond na obou stranách trati, ověření směrové a výškové polohy plynovodu a zjištění stávajícího stavu chráničky, izolace a utěsnění čela chráničky.

SO 99-21-31.7 Ochrana STL plynovodu RWE km 67,563

Stávající STL plynovod kříží v ž.km 67,563 v obci Hronov železniční trať. Jedná se o plynovodní potrubí PE d.63, pod tratí uložené ve dvojité chráničce OC DN 150 / DN 400 délky 13,7 m. V místě podchodu plynovodního potrubí bude rekonstruován železniční svršek. Koleje zůstávají ve stejné poloze, těleso nebude rozšiřováno.

Je navržena ochrana 13,7 m dlouhého úseku plynovodu po dobu výstavby. Před zahájením zemních prací na trati se navrhuje provedení kopaných sond na obou stranách trati, ověření směrové a výškové polohy plynovodu a zjištění stávajícího stavu chráničky, izolace a utěsnění čela chráničky.

SO 99-21-31.8 Ochrana STL plynovodu RWE km 67,882

V obci Hronov kříží stávající STL plynovod v ž.km 67,882 železniční trať. Jedná se o plynovodní potrubí OC DN 200, pod tratí uložené v chráničce OC DN 300 délky 21,7 m. V místě podchodu plynovodního potrubí bude rekonstruován železniční svršek. Kolej zůstává ve stejné poloze, těleso nebude rozšiřováno.

Je navržena ochrana 11,5 m dlouhého úseku plynovodu po dobu výstavby. Před zahájením zemních prací na trati se navrhuje provedení kopaných sond na obou stranách trati, ověření směrové a výškové polohy plynovodu a zjištění stávajícího stavu chráničky, izolace a utěsnění čela chráničky.

Kabelovody, kolektory

SO 13-41-01 ŽST Náchod, kabelovod

V současném stavu není v ŽST Náchod žádný kabelovod.

Návrh stavebního objektu řeší umístění zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých kabelů pomocí kabelovodu. Kabelovod bude tvořen z prefabrikovaných 9 otvorových plastových dílců – multikanál. Veden bude od výpravní budovy pod koleje a odboční větev bude veden rovnoběžně s kolejí č. 7 směrem k centrálnímu přechodu a k návěstidlu Sc7.

Realizace osazení kabelovodu bude provedeno výkopem a pod kolejem bude realizován protlakem.

Pozemní objekty budov

SO 05-15-61 RD Opočno

Stavební objekt bude sloužit jako základy pro osazení reléových domků. Základy reléového domku jsou navrženy jako základové pasy ze ztraceného bednění. Vnějšího půdorysný rozměr je 3650×2450 mm.

SO 06-15-63 RD Opočno - Bohuslavice

Stavební objekt bude sloužit jako základy pro osazení reléových domků. Základy reléového domku jsou navrženy jako základové pasy ze ztraceného bednění. Vnějšího půdorysný rozměr je 3920×2960 mm.

SO 07-15-62 RD Bohuslavice nad Metují

Stavební objekt bude sloužit jako základy pro osazení reléových domků. Základy reléového domku jsou navrženy jako základové pasy ze ztraceného bednění. Vnějšího půdorysný rozměr je 6000×6000 mm.

SO 08-15-62 RD Bohuslavice nad Metují - Nové Město nad Metují

Stavební objekt bude sloužit jako základy pro osazení reléových domků. Základy reléového domku jsou navrženy jako základové pasy ze ztraceného bednění. Vnějšího půdorysný rozměr je 3920×2960 mm.

SO 08-15-63 RD Bohuslavice nad Metují - Nové Město nad Metují

Stavební objekt bude sloužit jako základy pro osazení reléových domků. Základy reléového domku jsou navrženy jako základové pasy ze ztraceného bednění. Vnějšího půdorysný rozměr je 1960x2960 mm.

SO 09-15-62 RD Nové Město nad Metují

Stavební objekt bude sloužit jako základy pro osazení reléových domků. Základy reléového domku jsou navrženy jako základové pasy ze ztraceného bednění. Vnějšího půdorysný rozměr je 6000x6000 mm.

SO 10-15-61 RD Nové Město nad Metují - Václavice

Stavební objekt bude sloužit jako základy pro osazení reléových domků. Základy reléového domku jsou navrženy jako základové pasy ze ztraceného bednění. Vnějšího půdorysný rozměr je 1960x2960 mm.

SO 11-15-63 RD Václavice

Stavební objekt bude sloužit jako základy pro osazení reléových domků. Základy reléového domku jsou navrženy jako základové pasy ze ztraceného bednění. Vnějšího půdorysný rozměr je 6000x6000 mm.

SO 14-15-64 RD Náchod - Hronov

Stavební objekt bude sloužit jako základy pro osazení reléových domků. Základy reléového domku jsou navrženy jako základové pasy ze ztraceného bednění. Vnějšího půdorysný rozměr je 1960x2960 mm.

SO 14-15-65 RD Náchod - Hronov

Stavební objekt bude sloužit jako základy pro osazení reléových domků. Základy reléového domku jsou navrženy jako základové pasy ze ztraceného bednění. Vnějšího půdorysný rozměr je 3920x2960 mm.

SO 14-15-66 RD Náchod - Hronov

Stavební objekt bude sloužit jako základy pro osazení reléových domků. Základy reléového domku jsou navrženy jako základové pasy ze ztraceného bednění. Vnějšího půdorysný rozměr je 1960x2960 mm.

SO 14-15-67 RD Náchod - Hronov

Stavební objekt bude sloužit jako základy pro osazení reléových domků. Základy reléového domku jsou navrženy jako základové pasy ze ztraceného bednění. Vnějšího půdorysný rozměr je 3920x2960 mm.

SO 15-15-63 RD Hronov

Stavební objekt bude sloužit jako základy pro osazení reléových domků. Základy reléového domku jsou navrženy jako základové pasy ze ztraceného bednění. Vnějšího půdorysný rozměr je 9000×6000 mm.

SO 16-15-62 RD Hronov - Police nad Metují

Stavební objekt bude sloužit jako základy pro osazení reléových domků. Základy reléového domku jsou navrženy jako základové pasy ze ztraceného bednění. Vnějšího půdorysný rozměr je 1960×2960 mm.

SO 16-15-63 RD Hronov - Police nad Metují

Stavební objekt bude sloužit jako základy pro osazení reléových domků. Základy reléového domku jsou navrženy jako základové pasy ze ztraceného bednění. Vnějšího půdorysný rozměr je 1960×2960 mm.

SO 09-15-65 ŽST Nové Město nad Metují, zřízení průchodu u V.B.

Stavební objekt bude sloužit pro průchod cestujících z prostoru stávajícího zastřešení před výpravní budovou na nově navržená nástupiště. Jedná se o boční (severní) stěnu zastřešení nástupiště před výpravní budovou. Délka stěny je cca 4,6 m a výška řešené části stěny je cca 4,2 m. Tloušťka stěny odpovídá stávající tloušťce dřevěné konstrukce, cca 160 mm. Zřízení průchodu bude řešeno demontáží výplní otvorů a střední části dřevěné konstrukce a doplněním nové dřevěné konstrukce, která bude pohledově navazovat na podélný směr zastřešení. Pro nové sloupky budou zřízeny nové základy. V rámci zřízení průchodu bude také demontováno ocelové zábradlí a vitríny.

SO 13-15-61 ŽST Náchod, úpravy V.B.

V místě objektu se nachází stávající výpravní budova ŽST Náchod, vč. přístavku, ve kterém je provozována dopravní kancelář. V těchto prostorách je plánována úprava pro další provoz dopravní kanceláře. Celková půdorysná plocha upravovaných místností je 133,5 m². Vnějšího půdorysný rozměr přístavku je cca 8,3×15,6m. Střešní rovina je spádovaná jednostranným sklonem směrem od výpravní budovy. Stavební objekt bude sloužit pro provoz a zázemí dopravní kanceláře, umístění PS železničního zabezpečovacího zařízení a železničního sdělovacího zařízení. Stávající stav přístavku výpravní budovy (stávající místnosti 1.51-1.59) je nevyhovující. Přístavek vykazuje velké množství trhlin v obvodovém i vnitřním nosném zdivu, dochází k zatékání a zkřížení dveří.

Na základě zdokumentovaného stavu nosných konstrukcí stávajícího přístavku je navržena jeho kompletní demolice a výstavba nového objektu ve shodné půdorysné ploše. Pro úpravy se počítá s využitím místností 1.46, 1.47, 1.49 a 1.50 ve stávající výpravní budově a všech místností v novém přístavku (1.60-1.65). Nový objekt bude řešen jako samostatně založený, zcela oddílovaný od stávající výpravní budovy s monolitickou železobetonovou nosnou konstrukcí, obvodovými zděnými stěnami, vnitřním členěním zděnými příčkami a sádkartonovou konstrukcí. Zastřešení bude plochou střechou spádovanou sklonem 2% ke dvěma svodům, s tepelnou izolací a fóliovou střešní krytinou.

Místnosti 1.46, 1.47 a 1.50 budou využity k umístění technologie PS, místnost 1.63 bude sloužit jako dopravní kancelář a denní místnost s kuchyňkou, místnost 1.65 jako chodba, místnost 1.64 jako zádveří, místnost 1.49 jako šatna, místnost 1.60 jako sprcha, místnost 1.61 jako úklidová místnost a 1.62 jako WC.

Fasáda bude navazovat na architektonické řešení rekonstrukce sousední výpravní budovy. V dotčených místnostech ve stávající výpravní budově budou vyměněny kompletně konstrukce podlah, podhledy, okna, dveře, elektroinstalace, ZTI, vytápění atd. V místnostech 1.46, 1.47 a 1.50 budou v podlaze zřízeny žlaby pro kabeláž zakryté rošty a v místnostech 1.63 a 1.64 bude zdvojená podlaha.

SO 13-15-61.1 ŽST Náchod, úpravy V.B., Elektroinstalace

V rámci SO bude provedena nová elektroinstalace přístavku VB pro provozní místnosti SÚ, dopravní kanceláře, sděl. místnosti a navazujícího sociálního zázemí. V dotčených provozních místnostech je zřízen elektroinstalační rozvod dle předešlých stavebních úprav.

SO 13-15-61.2 ŽST Náchod, úpravy V.B., Klimatizace

Ve stávajícím stavu klimatizace pro prostory dopravní kanceláře není instalována.

V nové dopravní kanceláři bude zřízena nová klimatizace pro zvětšení komfortu řídicích zaměstnanců.

Klimatizace bude tvořena multispinovou kondenzační jednotkou a pěti vnitřními výparníkovými jednotkami kazetového typu. Napojení je provedeno pomocí přívodního a odvodního měděného potrubí k vnitřní jednotce včetně signalizačního kabelu mezi vnější a vnitřními jednotkami. Jako chladicí kapalina je použito ekologické plnivo R410A. Systémy pracují v letním období jako chladicí zařízení a lze je přepínat na reverzní chod pro zimní období. Každá vnitřní klimatická jednotka je ovládána samostatně pomocí kabelového ovladače, který je součástí dodávky klimatizace a pracuje v nastaveném režimu. Klimatické zařízení je vybaveno komunikačním kitem pro možnost dálkové signalizace poruchových stavů.

SO 15-15-62 ŽST Hronov, zřízení průchodu u V.B.

Stavebního objekt bude sloužit pro průchod cestujících z prostoru stávajícího zastřešení před výpravní budovou na nově navržená nástupiště. Dále bude objekt sloužit pro průchod cestujících do prostoru stávajícího zastřešení před výpravní budovou okolo severní fasády výpravní budovy. Jedná se o obě boční stěny zastřešení nástupiště před výpravní budovou. Délka stěny je cca 4,1 m a výška řešené části stěny je cca 3,7 m. Tloušťka stěny odpovídá stávající tloušťce dřevěné konstrukce cca 160 mm. Zřízení průchodu bude řešeno demontáží výplní otvorů a střední části dřevěné konstrukce a doplněním nové dřevěné konstrukce, která bude pohledově navazovat na podélný směr zastřešení. Při úpravě konstrukce bude stávající skleněná vitráž z jižní stěny šetrně demontována a zpětně osazena jako výplň do nové dřevěné konstrukce. Z těchto důvodů bude požadovaný průchozí prostor zřízen na straně nároží blíže ke kolejišti a u stěny výpravní budovy bude nová dřevěná konstrukce osazena výplněmi.

SO 09-15-64 TS Nové Město nad Metují

Stavební objekt bude sloužit jako základy pro osazení prefabrikované trafostanice. Základy trafostanice jsou navrženy jako železobetonová základová deska. Součástí SO je zkrácení a

zabetonování vrtu, úprava stávajících a zřízení nových přilehlých zpevněných ploch. Základy trafostanice jsou tvořeny základovou deskou délky 5600 mm, šířky 6200 mm. Výška základové desky je 300 mm.

SO 11-15-64 TS Václavice

Stavební objekt bude sloužit jako základy pro osazení prefabrikované trafostanice. Základy trafostanice jsou navrženy jako železobetonová základová deska. Součástí SO je demontáž stávajícího oplocení v kolizi se základy, vykácení keřů, úprava stávajících a zřízení nových přilehlých zpevněných ploch. Základy trafostanice jsou tvořeny základovou deskou délky 6200 mm, šířky 6900 mm. Výška základové desky je 300 mm.

SO 13-15-62 TS Náchod

Stavební objekt bude sloužit jako základy pro osazení prefabrikované trafostanice. Základy trafostanice jsou navrženy jako železobetonová základová deska. Součástí SO je demontáž stávajícího oplocení a chodníku v kolizi se základy, přesazení 6 ks stromků, úprava stávajících a zřízení nových přilehlých zpevněných ploch. Základy trafostanice jsou tvořeny základovou deskou délky 10400 mm, šířky 5700 mm. Výška základové desky je 300 mm.

Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

SO 06-15-21 Zast. Pohoří, přístřešky pro cestující

SO 06-15-22 Zast. Bohuslavice nad Metují, přístřešky pro cestující

SO 08-15-21 Zast. Černčice, přístřešky pro cestující

SO 14-15-21 Zast. Náchod - Běloves, přístřešky pro cestující

Stavební objekt bude sloužit pro ukrytí cestujících před nepříznivými povětrnostními podmínkami po dobu čekání na vlak. Dále bude v objektu umístěna drobná architektura (lavička) a informační systém (jízdní řád). Přístřešek je navržen jako prefabrikovaný železobetonový, založený na prefabrikované základové desce a základových pasech ze ztraceného bednění. Nadzemní část konstrukce přístřešku je složena ze dvou bočních a jedné zadní stěny. Vnějšího půdorysný rozměr je 4000×1800 mm, střecha přesahuje o 160 mm před boční stěny resp. 120 mm za zadní stěnu. Vnější půdorysný rozměr střechy je 4000×2080 mm. Podchodná výška pod přední sníženou hranou střešního panelu je 2365 mm. Navržená podchodná výška vyhovuje požadavku ČSN 73 4959, bodu 6.4 pro částečně uzavřené přístřešky na nástupišťích.

SO 09-15-21 ŽST Nové Město nad Metují, přístřešky pro cestující

Stavební objekt bude sloužit pro ukrytí cestujících před nepříznivými povětrnostními podmínkami po dobu čekání na vlak. Dále bude v objektu umístěna drobná architektura (lavička) a informační systém (jízdní řád). Přístřešek je navržen jako ocelová svařovaná konstrukce tvořená zadní stěnou a střešou, osazená na železobetonové základové (zátěžové) desce se zabetonovaným ocelovým profilem. Návaznost na SO nástupiště vyvolává nutnost mělkého založení konstrukce. Základová deska je navrhována jako masivní, zátěžová, aby zajistila stabilitu konstrukce proti překlopení. Boční stěny přístřešku nejsou vzhledem k půdorysnému umístění do nástupiště navrženy. Půdorysné umístění přístřešku do nástupiště je vyvoláno šířkou poloostrovního nástupiště. Nadzemní část konstrukce přístřešku je tvořena

ocelovou svařovanou konstrukcí s opláštěním z vlnitého plechu a klempířskými prvky. Čtyři čtyřhranné ocelové sloupy jsou umístěny u okraje nástupiště v podélných osové vzdálenostech 2000 mm. Vnějšího půdorysný rozměr střechy je 6200x2440 mm. Podchodná výška pod nejnižší hranou ocelové konstrukce je 2700 mm. Navržená podchodná výška vyhovuje požadavku ČSN 73 4959.

SO 11-15-21 ŽST Václavice, přístřešky pro cestující

Stavební objekt bude sloužit pro ukrytí cestujících před nepříznivými povětrnostními podmínkami po dobu čekání na vlak. Dále bude v objektu umístěna drobná architektura (lavička, odpadkový koš), orientační systém a informační systém. Přístřešek je navržen jako ocelová svařovaná/šroubovaná konstrukce montovaná na místě z připravených dílů, osazená na monolitických železobetonových základových patkách na závitové tyče. Přístřešek půdorysných rozměrů 6160x3160 mm je oboustranně průchozí se sedlovou střechou tvaru "vlaštovka" s přesahem 400 mm. Přístřešek je umístěn v ose nástupiště, jeho střed je v km 54,525. Nadzemní část konstrukce přístřešku je tvořena ocelovou konstrukcí s opláštěním střechy z vlnitého plechu a klempířskými prvky. Šest ocelových sloupů tvaru Jä 120x120 mm je rozmístěno po třech ve dvou podélných osách a třech příčných osách. Osové vzdálenost mezi podélnými osami je 2240 mm, osové vzdálenosti mezi sousedními příčnými osami jsou 2620 mm. Vnějšího půdorysný rozměr střechy je 6160x3160 mm.

Orientační systém

SO 06-15-51	Zast. Pohoří, orientační systém
SO 06-15-52	Zast. Bohuslavice nad Metují, orientační systém
SO 07-15-51	ŽST Bohuslavice nad Metují, orientační systém
SO 08-15-51	Zast. Černčice, orientační systém
SO 09-15-51	ŽST Nové Město nad Metují, orientační systém
SO 11-15-51	ŽST Václavice, orientační systém
SO 14-15-51	Zast. Náchod - Běloves, orientační systém
SO 14-15-53	Zast. Velké Poříčí, orientační systém
SO 15-15-51	ŽST Hronov, orientační systém

V rámci jednotlivých SO jsou navrženy nové tabule orientačního systému a v ŽST Nové Město nad Metují, v ŽST Václavice a v ŽST Hronov majáčky pro nevidomé.

Nové tabule „Název stanice“ budou osazené před vjezdem do stanice a na nástupišti. Budou osazené nové tabule „Směr jízdy“ na nástupištích, „Pozor vlak“ před centrálními přechody, tabule „Sektor“, „Číslo koleje“, „Směr nástupiště“, „Číslo nástupiště“ budou osazené na nástupištích a tabule „Nepovolaným vstup zakázán“ bude osazená na konci nástupiště na brance před služebními schody.

Barva písma pro tabuli „Nepovolaným vstup zakázán“ je navržena signální bílá RAL 9003 s fontem písma Arial a barva tabuli je navržena červená RAL 3020. Barva písma pro tabuli „Pozor vlak“ je navržena černá RAL 9005 s fontem písma Arial a barva tabuli je navržena fluorescenční žlutá RAL 1026. Barva písma pro ostatní tabule je navržena signální bílá RAL 9003 s fontem písma Arial a barva tabulí je navržena modrá RAL 5010.

Tabule budou upevněné na samostatných konstrukcích, na stožárech osvětlení, na zábradlí nebo na stávající sloup dřevěné konstrukce přístřešku.

Demolice

SO 09-15-91 ŽST Nové Město nad Metují, demolice

Bude provedena demolice stavědla St. I (zastavěná plocha 18 m², obestavěný prostor 54 m³), stavědla St. II (zastavěná plocha 33 m², obestavěný prostor 79 m³) a výhybkářského stanoviště St. III (zastavěná plocha 15 m², obestavěný prostor 37 m³).

SO 11-15-91 ŽST Václavice, demolice

Bude provedena demolice restaurace (zastavěná plocha 29 m², obestavěný prostor 129 m³).

SO 13-15-91 ŽST Náchod, demolice

Bude provedena demolice trafostanice (zastavěná plocha 47 m², obestavěný prostor 100 m³).

SO 15-15-91 ŽST Hronov, demolice

Bude provedena demolice stavědla St. II (zastavěná plocha 1,2 m², obestavěný prostor 3 m³).

SO 06-15-91 Zast. Pohoří, demolice

Bude provedena demolice budovy zastávky (zastavěná plocha 134 m², obestavěný prostor (797 m³).

Vnější vybavení budov

SO 06-15-61 Zast. Pohoří, drobná architektura

SO 06-15-62 Zast. Bohuslavice nad Metují, drobná architektura

SO 08-15-61 Zast. Černčice, drobná architektura

SO 09-15-61 ŽST Nové Město nad Metují, drobná architektura

SO 11-15-61 ŽST Václavice, drobná architektura

SO 14-15-61 Zast. Náchod - Běloves, drobná architektura

SO 15-15-61 ŽST Hronov, drobná architektura

Stavební objekty řeší sezení cestujících po dobu čekání na vlak, nakládání s drobným odpadem na nástupištích a zajištění schůdnosti nástupišť v nepříznivých klimatických podmínkách. V rámci objektů bude umístěna drobná architektura – lavičky, odpadkové koše a zásobníky posypového materiálu.

SO 16-15-61 Hronov, úprava plotu

Stavební objekt bude sloužit ke zlepšení rozhledových poměrů na železničním přejezdu v ul. Smetanova. Část oplocení a vjezdová brána vlečky se nachází v rozhledovém trojúhelníku pro železniční přejezd. Vjezdová brána bude vyměněna za ocelovou natíranou bránu s

celoplošnou průhlednou výplní pletivem. U části plotu nacházející se v rozhledovém trojúhelníku budou vykáceny náletové dřeviny.

Ohřev výměn

SO 07-06-01 ŽST Bohuslavice nad Metují, EOVS

V současném stavu není v ŽST ohřev výměn instalován.

Elektrický ohřev výměn bude na základě dopravní technologie instalován na dvou výhybkách č. 1 a 3 dle nového kolejového řešení. Ohřevy budou napájeny a ovládány ze dvou rozvaděčů REOV ve venkovním provedení. REOV budou osazeny na zhlavích stanice.

SO 09-06-01 ŽST Nové Město nad Metují, EOVS

V současném stavu není v ŽST ohřev výměn instalován.

Elektrický ohřev výměn bude na základě dopravní technologie instalován na čtyřech výhybkách č. 1, 2, 5 a 8 dle nového kolejového řešení. Ohřevy budou napájeny a ovládány ze dvou rozvaděčů REOV ve venkovním provedení. REOV budou osazeny na zhlavích stanice.

SO 11-06-01 ŽST Václavice, EOVS

V současném stavu není v ŽST ohřev výměn instalován.

Elektrický ohřev výměn bude na základě dopravní technologie instalován na pěti výhybkách č. 1, 3, 4, 5ab a 6 dle nového kolejového řešení. Ohřevy budou napájeny a ovládány ze dvou rozvaděčů REOV ve venkovním provedení. REOV budou osazeny na zhlavích stanice.

SO 13-06-01 ŽST Náchod, EOVS

V současném stavu není v ŽST ohřev výměn instalován.

Elektrický ohřev výměn bude na základě dopravní technologie instalován na deseti výhybkách č. 1, 2, 3, 4, 5, 14, 15, 16, 17 a 18 dle nového kolejového řešení. Topná tyč bude dále osazena pod výkolejku VK1 a VK3. Ohřevy budou napájeny a ovládány ze dvou rozvaděčů REOV ve venkovním provedení. REOV budou osazeny na zhlavích stanice.

SO 15-06-01 ŽST Hronov, EOVS

V současném stavu není v ŽST ohřev výměn instalován.

Elektrický ohřev výměn bude na základě dopravní technologie instalován na šesti výhybkách č. 1, 2, 5, 6, 7, 9 dle nového kolejového řešení. Topná tyč bude dále osazena pod výkolejku VK3. Ohřevy budou napájeny a ovládány ze dvou rozvaděčů REOV ve venkovním provedení. REOV budou osazeny na zhlavích stanice.

Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 05-06-51 ŽST Opočno, přípojka nn pro RD

Napájení stávajícího objektu SÚ je provedeno rozvaděče RV2, který je umístěn ve VB.

Elektroměrový rozvaděč RE u stávajícího objektu stavědla bude vyměněn za nový. Z nového RE bude připojen stávající objekt stavědla a nový RD TZZ na protější straně chodníku. Součástí SO bude ochrana stávajícího kabelu venkovního osvětlení v souběhu s plánovanou trasou zab. zař. v km 39,100 až 39,250.

SO 06-06-51 Opočno - Bohuslavice nad Metují, zast. Pohoří, přípojka nn pro PZS v km 40,676

PZS, objekt na zastávce a venkovní osvětlení jsou napájeny NN přípojkou ČEZ Distribuce.

Bude zřízeno nové odběrné místo 3x20A pro napájení nového RD PZS a osvětlení zastávky. Při stěně RD budou osazeny rozvaděče v pilířovém provedení v sestavě HDS, RE, RZZ a RP. Přípojka pro objekt na zastávce zůstane zachována.

SO 06-06-52 Opočno - Bohuslavice nad Metují, zast. Pohoří, úprava osvětlení a rozvodů nn

PZS, objekt na zastávce a venkovní osvětlení jsou napájeny NN přípojkou ČEZ Distribuce. Stávající osvětlení je provedeno sodíkovými výbojkami na pěti betonových stožárech.

Na zastávce bude vybudováno nové osvětlení nového nástupiště. Osvětlení bude řešeno šesti sklopnými 6m osvětlovacími stožáry s LED svítidly. Součástí SO bude nový rozvaděč osvětlení umístěný u nového RD PZS v km 40,676.

SO 06-06-53 Opočno - Bohuslavice nad Metují, zast. Bohuslavice, úprava osvětlení a rozvodů nn

PZS, objekt na zastávce a venkovní osvětlení jsou napájeny NN přípojkou ČEZ Distribuce. Stávající osvětlení je provedeno sodíkovými výbojkami na šesti betonových stožárech.

U stávajícího RD PZS bude provedena rekonstrukce odběrného místa. Při stěně RD budou osazeny rozvaděče v pilířovém provedení v sestavě HDS, RE, RZZ, RO a RP. Přípojka pro objekt na zastávce zůstane zachována. Na zastávce bude vybudováno nové osvětlení nového nástupiště. Osvětlení bude řešeno šesti sklopnými 6m osvětlovacími stožáry s LED svítidly. Součástí SO bude nový rozvaděč osvětlení.

SO 07-06-51 ŽST Bohuslavice nad Metují, úprava osvětlení a rozvodů nn

Venkovní osvětlení stanice zajišťují stožáry JŽ a betonové stožárky na zhlavích stanice. Ovládání osvětlení je řešeno z hlavního rozvaděče RV3 v dopravní kanceláři. Z rozvaděče RV3 pokračuje veškerý venkovní rozvod NN (buňky TO, osvětlení, zásuvkové stojany).

V ŽST bude zřízen nový technologický objekt SÚ, jehož součástí bude vymezený prostor pro rozvaděče NN (společná místnost sděl. zař. a desky NO). Z nového rozvaděče RH budou napájeny nové technologické odběry (SÚ, RO, REOV).

Nové venkovní osvětlení stávajícího nástupiště bude provedeno 12m sklopnými stožáry osazenými LED svítidly. Osvětlení kolejiště bude provedeno 12m sklopnými stožáry osazenými LED svítidly. Stávající osvětlení a zásuvkové stojany budou demontovány.

SO 07-06-51.1 ŽST Bohuslavice nad Metují, přípojka nn

Napájení stanice je řešeno NN přípojkou ČEZ Distribuce vedenou do VB, kde je umístěn společný elektroměrový rozváděč RE1 pro 3 byty a provozní odběry ŽST.

Stávající přípojka NN pro VB bude ponechána bez úprav. Pro nový technologický objekt SÚ bude zřízeno nové odběrné místo se sazbovou hodnotou 3x80A. Elektroměrový rozváděč RE bude osazen u stávající trafostanice ČEZ Distribuce NA_0377. Z RE bude veden napájecí kabel k novému technologickému objektu v ŽST.

SO 08-06-51 Bohuslavice n.M. - Nové Město n.M., zast.Černčice, přípojka nn pro PZS v km 46,166

PZS nemá el. přípojku. Objekt na zastávce a venkovní osvětlení jsou napájeny NN přípojkou ČEZ Distribuce.

V zast. Černčice bude zřízeno nové odběrné místo 3x25A pro napájení nových RD PZS v km 46,166 a v km 46,989 a osvětlení zastávky. Při stěně RD v km 46,166 budou osazeny rozvaděče v pilířovém provedení v sestavě HDS, RE, RZZ a RP. Přípojka pro objekt na zastávce zůstane zachována.

SO 08-06-52 Bohuslavice n.M. - Nové Město n.M., zast.Černčice, přípojka nn pro PZS v km 46,989

PZS nemá el. přípojku.

V zast. Černčice bude zřízeno nové odběrné místo 3x25A pro napájení nových RD PZS v km 46,166 a v km 46,989 a osvětlení zastávky. Při stěně RD v km 46,989 bude osazen rozvaděč RP v pilířovém provedení.

SO 08-06-53 Bohuslavice n.M. - Nové Město n.M., zast.Černčice, úprava osvětlení a rozvodů nn

Objekt na zastávce a venkovní osvětlení jsou napájeny NN přípojkou ČEZ Distribuce. Stávající osvětlení je provedeno sodíkovými výbojkami na šesti betonových stožárech.

Na zastávce bude vybudováno nové osvětlení nového nástupiště. Osvětlení bude řešeno šesti sklopnými 6m osvětlovacími stožáry s LED svítidly. Součástí SO bude nový rozvaděč osvětlení umístěný u nového RD PZS v km 46,166.

SO 09-06-51 ŽST Nové Město nad Metují, úprava osvětlení a rozvodů nn

Venkovní osvětlení stanice zajišťují osvětlovací věže, stožáry JŽ a betonové stožárky na zhlavích stanice. Ovládání venkovního osvětlení je řešeno z hlavního rozváděče RV2 v dopravní kanceláři. Z rozvaděče RV2 pokračuje veškerý venkovní rozvod NN (stavědla, vodárna, prádelna, kovošrot, obytný dům a osvětlení).

V ŽST bude v rámci souvisejícího PS vybudována nová odběratelská trafostanice VN/NN. Z nové trafostanice bude napájen nový objekt SÚ, technologie EOv, osvětlení a stávající objekty, které nebudou určeny k demolici (vodárna, prádelna). Dále bude provedena obnova připojení stávajících odběratelů (kovošrot, obytný dům) z nové TR. Stávající zásuvkové stojany a venkovní osvětlení bude demontováno. Osvětlovací věže OV1 a OV4 budou dle kolejových úprav ponechány. Nové venkovní osvětlení nástupiště bude provedeno 6m sklopnými stožáry osazenými LED svítidly. Osvětlení kolejiště bude provedeno 12m sklopnými stožáry osazenými LED svítidly a osvětlovacími věžemi.

SO 09-06-52 ŽST Nové Město nad Metují, přípojka vn ČEZ

Napájení stanice je řešeno NN přípojkou ČEZ Distribuce vedenou do VB, kde jsou umístěny elektroměrové rozváděče pro byty, restauraci a odběry ŽST.

Stávající přípojka NN pro VB bude ponechána bez úprav. Pro novou odběratelskou trafostanici bude vybudována nová přípojka VN 35kV, která bude vedena od svodového stožáru u komunikace Gen. Klapálka k nové TR.

SO 10-06-52 Nové Město n.M. - Václavice, přípojka nn pro PZS v km 53,112

PZS nemá el. přípojku.

Bude zřízeno nové odběrné místo 3x16A pro napájení nového RD PZS. Při stěně RD budou osazeny rozváděče v pilířovém provedení v sestavě RE a RP.

SO 11-06-51 ŽST Václavice, úprava osvětlení a rozvodů nn

Venkovní osvětlení stanice zajišťují stožáry JŽ. Ovládání venkovního osvětlení je řešeno z hlavního rozváděče RV2 v dopravní kanceláři. Z rozváděče RV2 pokračuje veškerý venkovní rozvod NN (stavědla, kůlny, zásuvkové stojany a osvětlení).

V ŽST bude v rámci souvisejícího PS vybudována nová odběratelská trafostanice VN/NN. Z nové trafostanice bude napájen nový objekt SÚ, technologie EOv a osvětlení. Stávající objekty jsou určeny k demolici. Stávající zásuvkové stojany a venkovní osvětlení bude demontováno. Nové venkovní osvětlení nástupiště bude provedeno LED svítidly osazenými na 6m sklopných stožárech a na výložnicích pod zastřešenou částí nástupiště. Osvětlení kolejiště bude provedeno 12m sklopnými stožáry osazenými LED svítidly.

SO 11-06-52 ŽST Václavice, přípojka vn ČEZ

Napájení stanice je řešeno NN přípojkou ČEZ Distribuce vedenou do VB, kde je umístěn společný elektroměrový rozváděč RV1 pro dva byty a provozní odběry ŽST.

Stávající přípojka NN pro VB bude ponechána bez úprav. Pro novou odběratelskou trafostanici bude vybudována nová přípojka VN 35kV, která bude vedena od svodového stožáru na p.č. 548/2 k nové TR.

SO 12-06-51 Václavice - Náchod, zast. Náchod z., úprava osvětlení a rozvodů nn

Objekt u zastávky a venkovní osvětlení jsou napájeny NN přípojkou ČEZ Distribuce. Stávající osvětlení je provedeno sodíkovými výbojkami na pěti sklopných 6m stožárech.

Bude zřízeno nové odběrné místo 1x16A pro napájení stávajícího osvětlení. Součástí SO bude nový rozvaděč osvětlení umístěný vedle nového RE na konci nástupiště.

SO 13-06-51 ŽST Náchod, úprava osvětlení a rozvodů nn

Odběry ŽST jsou napájeny s odběratelské trafostanice 10/0,4kV. Přímě s TR jsou připojeny objekty dílen SDC a areál firmy NOR. Ostatní rozvod (sklady ČD, depo, stanoviště, vodárna) je řešen soustavou kabelových skříní, které jsou připojeny přes rozvodnu ve VB. Venkovní osvětlení stanice zajišťují stožáry JŽ. Ovládání venkovního osvětlení je řešeno spínači z rozvaděče RV28 v dopravní kanceláři.

V ŽST bude v rámci souvisejícího PS vybudována nová odběratelská trafostanice VN/NN. Z nové trafostanice budou napájeny stávající odběry, nová SÚ, technologie EOv a osvětlení. Venkovní osvětlení bude demontováno. Nové venkovní osvětlení nástupiště č. 1 bude provedeno 6m sklopnými stožáry osazenými LED svítidly. Osvětlení kolejiště (Hronovské zhlaví) bude provedeno 12m sklopnými stožáry osazenými LED svítidly.

SO 13-06-52 ŽST Náchod, přeložka přípojky vn ČEZ

Stávající trafostanice NA_0784 (Náchod ČD) je připojena na VN smyčku kabelů VN ČEZ.

Po vybudování nové odběratelské trafostanice budou kabely VN odpojeny, naspojovány a zavedeny do nové TS umístěné vedle stávající NA_0784, která je určena k demolici.

SO 14-06-51 Náchod - Hronov, přípojka nn pro PZS v km 61,535

PZS v km 61,535 je napájen z přípojky ČEZ Distribuce pro zast. Náchod-Běloves u PZS v km 62,007.

V zast. Náchod-Běloves bude zřízeno nové odběrné místo 3x25A pro napájení osvětlení a nových RD PZS v km 61,535 a 62,007. Při stěně RD v km 61,535 bude osazen rozvaděč RP v pilířovém provedení.

SO 14-06-52 Náchod - Hronov, zast. Běloves, přípojka nn pro PZS v km 62,007

PZS v km 62,007 je napájen z přípojky ČEZ Distribuce pro zast. Náchod-Běloves.

V zast. Náchod-Běloves bude zřízeno nové odběrné místo 3x25A pro napájení osvětlení a nových RD PZS v km 61,535 a 62,007. Při stěně RD v km 62,007 budou osazeny rozvaděče v pilířovém provedení v sestavě RE, RZZ a RP.

SO 14-06-53 Náchod - Hronov, zast. Běloves, úprava osvětlení a rozvodů nn

PZS, objekt na zastávce a venkovní osvětlení jsou napájeny NN přípojkou ČEZ Distribuce. Stávající osvětlení je provedeno sodíkovými výbojkami na pěti betonových stožárech.

Na zastávce bude vybudováno nové osvětlení nového nástupiště. Osvětlení bude řešeno sedmi sklopnými 6m osvětlovacími stožáry s LED svítidly. Součástí SO bude nový rozvaděč osvětlení umístěný u nového RD PZS v km 62,007.

SO 14-06-54 Náchod - Hronov, zast. Malé Poříčí, úprava osvětlení a rozvodů nn

PZS, objekt na zastávce a venkovní osvětlení jsou napájeny NN přípojkou ČEZ Distribuce. Stávající osvětlení je provedeno sodíkovými výbojkami na čtyřech betonových stožárech.

V zast. Malé Poříčí bude zřízeno nové odběrné místo 3x20A pro napájení osvětlení a RD PZS v km 63,701 a stávajícího osvětlení. Při stěně RD v km 63,701 budou osazeny rozvaděče v pilířovém provedení v sestavě RE, RZZ, RO a RP. Osvětlovací stožáry budou ponechány stávající.

SO 14-06-55 Náchod - Hronov, přípojka nn pro PZS v km 65,553

PZS v km 65,553 je napájen z 1f přípojky ČEZ Distribuce.

V zast. Velké Poříčí bude provedeno navýšení odběrného místa na 3x25A pro napájení osvětlení a nových RD PZS v km 65,553 a 66,217. Při stěně RD v km 65,553 bude osazen rozvaděč RP v pilířovém provedení.

SO 14-06-56 Náchod - Hronov, zast. Velké Poříčí, úprava přípojky nn pro PZS v km 66,217

PZS v km 66,217 je napájen z 1f přípojky ČEZ Distribuce.

V zast. Velké Poříčí bude provedeno navýšení odběrného místa na 3x25A pro napájení osvětlení a nových RD PZS v km 65,553 a 66,217. Při stěně RD v km 66,217 budou osazeny rozvaděče v pilířovém provedení v sestavě RE, RZZ a RP.

SO 14-06-57 Náchod - Hronov, zast. Velké Poříčí, úprava osvětlení a rozvodů nn

Stávající osvětlení je provedeno sodíkovými výbojkami na třech stožárech. Osvětlení je napájeno z rozvodu veřejného osvětlení obce.

Na zastávce bude vybudováno nové osvětlení nového nástupiště. Osvětlení bude řešeno šesti sklopnými 6m osvětlovacími stožáry s LED svítidly. Součástí SO bude nový rozvaděč osvětlení umístěný u nového RD PZS v km 66,217.

SO 15-06-51 ŽST Hronov, úprava osvětlení a rozvodů nn

Napájení stanice je řešeno NN přípojkou ČEZ Distribuce vedenou do VB, kde je připojen přes přípojkovou pojistkovou skříň KS1 na stěně výpravní budovy elektroměrový rozvaděč R1 pro výpravní budovu, byty a venkovní části stanice. Z rozvaděče R1 je napájen hlavní rozvaděč R2, z něž jsou napájeny vnitřní rozvody výpravní budovy a veškerý venkovní rozvod nn (vč. stavědel, skladiště, nakládkového zařízení, domku SSZT, útulku TO, a osvětlení). Venkovní osvětlení stanice zajišťují osvětlovací věže a stožáry JŽ.

V ŽST bude zřízen nový technologický objekt SÚ, jehož součástí bude vymezený prostor pro rozvaděče NN (společná místnost sděl. zař. a desky NO). Z nového rozvaděče RH budou napájeny nové technologické odběry (SÚ, RO, REOV, zásuvkový stojan). Stávající rozvod bude zachován připojením z VB. Nové venkovní osvětlení nástupiště bude provedeno 6m sklopnými stožáry osazenými LED svítidly. Osvětlení kolejiště bude provedeno osvětlovacími věžemi a 12m sklopnými stožáry osazenými LED svítidly. Stávající osvětlení a zásuvkové stojany budou demontovány.

SO 16-06-51 Hronov - Police n.M., přípojka nn pro PZS v km 68,264

PZS v km 68,264 je napájen z přípojky ČEZ Distribuce včetně sousedních PZS v km 67,892 a 68,708.

Stávající odběrné místo u PZS v km 68,264 bude zrekonstruováno včetně obnovy kabelizace pro napájení sousedních PZS v km 67,892 a 68,708. Při stěně RD v km 68,264 budou osazeny rozvaděče v pilířovém provedení v sestavě RE, RZZ a RP.