

OBSAH:

1	Identifikační údaje stavby a investora	2
2	Charakter stavby	3
3	Stávající stav	3
3.1	ŽST Častolovice	3
3.1.1	Všeobecně	3
3.1.2	Stávající nástupiště	3
3.2	ŽST Rychnov nad Kněžnou	3
3.2.1	Všeobecně	3
3.2.2	Stávající nástupiště	4
4	Navrhovaný stav	5
4.1	ŽST Častolovice	5
4.1.1	Parametry nástupiště	5
4.1.2	Konstrukce nástupiště	5
4.1.3	Přístupy na nástupiště	6
4.2	ŽST Rychnov nad Kněžnou	6
4.2.1	Parametry nástupiště	6
4.2.2	Konstrukce nástupiště	7
4.2.3	Přístupy na nástupiště	7
4.2.4	Výjimky z norem a předpisů	7

1 Identifikační údaje stavby a investora

Název stavby: Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice
Charakter stavby: Dosažení požadované přepravní kapacity trati
Stupeň dokumentace: Přípravná dokumentace stavby /PD/
Dokumentace pro územní řízení /DÚR/
Generální projektant: Sudop Praha, a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

Objednatel (investor):

Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s. o.)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČ: 70994234
DIČ: CZ70994234
Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, č. vložky 48384
zastoupený: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s. o.)
Stavební správa východ
Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Zhotovitel přípravné dokumentace stavby:

SUDOP PRAHA a.s.
Středisko 250, Hradec Králové
Hradecká 1151, 500 03 Hradec Králové
Ing. Pavel Utinek

Objekty:

SO 02-12-02-01 ŽST Častolovice, nástupiště
SO 02-12-12-01 ŽST Rychnov nad Kněžnou, nástupiště

2 Charakter stavby

Přípravná dokumentace řeší optimalizaci stanice ŽST Častolovice a ŽST Rychnov nad Kněžnou. Tato přípravná dokumentace vychází i z IZ Častolovice a zpracovaného kolejového řešení fy. Prodin.

Stavba je v souladu se sledovanými záměry Královéhradeckého kraje. Vzniká z potřeby zajistit v rámci možností max. kapacitu trati, především v úseku Solnice - Častolovice pro nákladní dopravu a v relaci Letohrad – Týniště nad Orlicí pro regionální a příměstskou dopravu.

3 Stávající stav

3.1 ŽST Častolovice

3.1.1 Všeobecně

ŽST Častolovice leží na trati č. 513A (Letohrad – Týniště nad Orlicí), resp. 031/JŘ. Stanice leží v královéhradeckém kraji, patří do celostátní dráhy, nezařazené do evropského systému. Trať je součástí integrovaného systému dopravy IREDO. Dovolena třída zatížení je C3 (20,7 t/7.2t), zábrzdňá vzdálenost je 700 m.

3.1.2 Stávající nástupiště

Zrekonstruované úrovněvé nástupiště u koleje č.1 z roku 2004 je od km 57,612 do km 57,792. Délka nástupiště je 180 m. Nástupiště je typu Sudop (úložné bloky U65, podložka nástupištní tvárnice Tischer, konzolové desky KD 145-Z) dle vzorových listů žel. spodku. Vzdálenost nástupištní hrany je 1650 mm od osy koleje a její výška je 200 mm nad TK. Bezbariérový přístup je umožněn přes navržený přechod z přejezdových panelů ŽPP a ŽPP1/2.

Stávající nástupiště u kolejí č. 2 a 3 ve stanici jsou sypaná s nezpevněnými hranami. Nástupiště u koleje č. 4 sloužící pro vypravování motorových osobních vlaků směr Rychnov nad Kněžnou, Solnice má zpevněnou hranu o výšce 200 mm nad TK a je délky 50 m.

3.2 ŽST Rychnov nad Kněžnou

3.2.1 Všeobecně

ŽST Rychnov nad Kněžnou leží na trati č. 513C (Častolovice – Solnice), resp. 022/JŘ. Stanice leží v královéhradeckém kraji, patří do kategorie regionální dráhy. Trať je součástí

integrované systému dopravy IREDO. Dovolená třída zatížení je C3 (20/6,4 t), zábrzdná vzdálenost je 400 m.

3.2.2 Stávající nástupiště

Ve stanici byla v roce 2007 provedena oprava dvou úrovněových nástupišť délky 50 m u staničních kolejí č. 1 a 3. Obě nástupiště mají nyní zpevněnou hranu z konzolových nástupištních desek výšky 250 mm nad TK, s úrovněovým přístupem od stávající výpravní budovy.

4 Navrhovaný stav

4.1 ŽST Častolovice

4.1.1 Parametry nástupiště

Ve stanici jsou navržena dvě nástupiště délky 170 m, konstrukce L, s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje bude 1670 mm, v obloucích $R < 1500$ m rozšířena na 1680 mm.

Nástupiště č. 1 je jazykové, nástupiště č. 2 poloostrovní, jednostranné. Povrch obou nástupišť bude ze zámkové dlažby, sklon povrchu 2% od kolejí. Nástupiště nebudou zastřešena ani nejsou navrženy přístřešky pro cestující. Ochranu cestujících před vlivy počasí je pod stávajícím stříškou před výpravní budovou.

Poloha nástupišť je zřejmá z následující tabulky:

	Začátek	Konec	Výška na TK	Délka
1. kolej	57,630	57,800	550	170
2. kolej	57,704	57,874	550	170
4. kolej	57,737	57,827	550	90

Nástupiště budou ukončena železobetonovou zídou a ochranným zábradlím, bez služebního schodiště.

Nás. č. 2 bude ze strany od koleje č. 1 opatřeno ochranným zábradlím městského typu o min. výšce 1,1 m.

Nást. č. 1a u koleje č. 4 bude ukončeno v km 57,827 a dále pokračující hrana do km 57,874 nebude využívána jako nástupiště a tato skutečnost bude zřetelně označena (nebude zde ovšem zábradlí).

Nástupiště budou vybavena stožárovým osvětlením a informačním systémem.

4.1.2 Konstrukce nástupiště

Zásyp jádra nástupiště bude tvořit hutněný vyzískaný štěrk z kolejového lože.

Nástupištní zídka je tvořena nástupištním prefabrikátem typu L se schváleným TPD. Délka L bloku je 2 000 mm, výška 1 300 mm, šířka v patě 1 000 mm, šířka vlastní nástupištní hrany je 180 mm. Prefabrikát typu L je uložen na vyrovnávací vrstvu z podkladního betonu C 12/15 o tl. min 100 mm, respektive do cementové malty MC 10 tl. 20 mm., pod níž je podklad ze

šterkodrti tl. 200 mm. Hutněný zásyp těla nástupiště bude tvořen vyzískaným šterkem z kolejového lože. Svahy budou ohumusovány a osety travním semenem.

4.1.3 Přístupy na nástupiště

Přístupy na nástupiště jsou v situaci naznačeny šipkami.

V rámci vybudování nástupiště bude upraven i přístup od stávajícího autobusového terminálu a centrální přechod se šikmými přístupovými chodníky na nástupiště. Centrální přechod bude mít šířku min. 3,0m a jeho konstrukce bude ze ŽB panelů (přednostně použít stávající)

Přístup na nástupiště č. 1 bude od prostoru centrálního přechodu šikmým přístupovým chodníkem, dále z výpravní budovy a schodištěm v místě demolovaného přístavku.

Přístup na nástupiště č. 1 bude přes centrální přechod a dvěma šikmými chodníky přibližně ve třetině nástupiště.

Šikmé přístupové chodníky budou ve sklonu max. 8,33%, po stranách podchyceny ŽB zídou a ochranným zábradlím dle VL.Ž.8.7.

Plocha od nástupní hrany k výpravní budově bude ze zámkové dlažby, vyspádována v max. sklonu 8,33 % směrem k výpravní budově. U výpravní budovy bude odvodňovací žlábek vyústěný na volný terén.

4.2 ŽST Rychnov nad Kněžnou

4.2.1 Parametry nástupiště

V ŽST Rychnov nad Kněžnou jsou navržena dvě nová nástupiště. Nástupiště č. 1 je vnější, nástupiště č. 2 poloostrovní, jednostranné. Povrch nástupiště bude ze zámkové dlažby, sklon povrchu 2% od kolejí. Nástupiště nebudou zastřešena ani nejsou navrženy přístřešky pro cestující. Ochranu cestujících před vlivy počasí je pod stávajícím stříškou před výpravní budovou.

Poloha nástupišť je zřejmá z následující tabulky:

	Začátek	Konec	Výška na TK	Délka
1. kolej	8,637	8,697	550	60
3. kolej	8,713	8,773	550	60

Čela nástupišť a přístupové šikmé chodníky budou opatřeny ochranným zábradlím.

4.2.2 Konstrukce nástupiště

Zásyp jádra nástupiště bude tvořit hutněný vyzískaný štěrk z kolejového lože.

Nástupištní zídka je tvořena nástupištním prefabrikátem typu L se schváleným TPD. Délka L bloku je 2 000 mm, výška 1 300 mm, šířka v patě 1 000 mm, šířka vlastní nástupištní hrany je 180 mm. Prefabrikát typu L je uložen na vyrovnávací vrstvu z podkladního betonu C 12/15 o tl. min 100 mm, respektive do cementové malty MC 10 tl. 20 mm., pod níž je podklad ze štěrkodrti tl. 200 mm. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje bude 1670 mm.

Nás. č. 2 bude ze strany od koleje č. 1 opatřeno ochranným zábradlím městského typu o min. výšce 1,1 m. Svahy budou ohumusovány a osety travním semenem.

4.2.3 Přístupy na nástupiště

Přístupy na nástupiště jsou v situaci naznačeny šipkami.

Centrální přechod bude mít šířku min. 3,0m a jeho konstrukce bude ze ŽB panelů.

Přístup na nástupiště č. 1 bude z čela šikmým chodníkem. Přístup na nástupiště č. 2 bude z čela šikmým chodníkem přes centrální přechod.

Šikmé přístupové chodníky budou ve sklonu max. 8,33%, po stranách podchyceny ŽB zídka a ochranným zábradlím dle VL.Ž.8.7.

4.2.4 Výjimky z norem a předpisů

Návrh nástupišť v obou stanicích nepředpokládá nutnost udělení výjimky z norem a předpisů.