

# VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv      SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	PD po zapracování připomínek	02/2012
02	-	-
03	-	-

Objednatel:



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

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.  
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3  
tel.: +420 267 094 111  
fax: +420 224 230 316  
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. PETR NEKULA

Garant profese:

ZDENĚK PACHOLÍK

Středisko:

ELEKTROTECHNIKY, TRAKCE, SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY

Vedoucí střediska:

ING. MARTIN RAIBR

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. PETR NEKULA

Vypracoval:

ING. PETR NEKULA

Kontroloval:

ING. MARTIN RAIBR

Název akce:

**Zvýšení kapacity trati Týniště n.O. - Častolovice - Solnice,  
2. část, rekonstrukce žst. Častolovice**

Číslo smlouvy:

11 271 208

Projektový stupeň:

PD

Část:

DOKLADOVÁ ČÁST

Datum:

29.02.2012

Číslo části:

H

Název přílohy:

**DOKLADY Z VÝROBNÍCH PORAD**

Měřítko:

Počet formátů:

A4

Číslo přílohy:

1

## **SEZNAM:**

- Záznam z jednání ze dne 12. 10. 2011
- Záznam z jednání ze dne 23. 11. 2011
- Dopis č.j. 57866/2011-OPD
- Záznam z jednání ze dne 9. 2. 2012







<b>NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ</b>	<b>Zvýšení kapacity trati Týniště n.O. – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice</b> Vstupní jednání
<b>DATUM</b>	12. října 2011
<b>MÍSTO</b>	SUDOP Praha, a. s.
<b>ÚČASTNÍCI</b>	Dle prezenční listiny
<b>ZAZNAMENAL(A)</b>	Dle textu

V úvodu jednání byli přítomní seznámeni s historií zpracovávané dokumentace, která navazuje na zpracovaný investiční záměr (11/2009, SUDOP Praha, a. s. + PRODIN, a. s.), který navrhl stavební a technologické úpravy pro zajištění požadovaného rozsahu dopravy na uvedeném traťovém úseku Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice. Vzhledem k vysoké investiční náročnosti stavby jako celku bylo investorem rozhodnuto o etapizaci výstavby po jednotlivých funkčních celcích:

- Rekonstrukce nástupišť v žst. Týniště nad Orlicí (nově dvě ostrovní a jedno vnější, propojená podchodem) a dílčí úpravy SZZ (náhrada drátovodných tras elektromotorickými přestavníky)
- Rekonstrukce žst. Častolovice (vč. TZZ přilehlých traťových úseků a žst. Rychnov n. Kn.)
- Rekonstrukce žst. Týniště n. O. (kolejiště vč. zhlaví a zúžení kolejišť na přejezdech na obou zhlavích, SZZ, TZZ přilehlých traťových úseků)
- Rekonstrukce žst. Solnice vč. SZZ a TZZ do Rychnova n. K., výstavba žst. Slemeno

## Železniční zabezpečovací zařízení

Stavbou se navrhuje zřídit ve všech úsecích nové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Pro indikaci volnosti úseku budou použity počítače náprav, výhybky do dopravních kolejí budou vybaveny elektromotorickými přestavníky, návěstidla budou světelná, platná pro příslušnou kolej.

V mezistaničním úseku Kostelec n.O. – Častolovice se předpokládá zřízení traťového zabezpečovacího zařízení typu automatické hradlo bez hradla na trati. V úseku se předpokládá všechny přejezdy zabezpečit novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením v rámci této stavby.

V ŽST Častolovice se předpokládá zřízení nového staničního zabezpečovacího zařízení elektronického typu. Do doby výstavby dispečerského pracoviště v ŽST Týniště n. O. bude stanice ovládána místně z pracoviště JOP. Pro potřeby umístění vnitřní části zabezpečovacího zařízení bude zřízena nová provozně-technologická budova.

V mezistaničním úseku Častolovice – Týniště n. O. se předpokládá zřízení traťového zabezpečovacího zařízení typu automatické hradlo s hradlem na trati. V úseku se předpokládá všechny přejezdy zabezpečit novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením v rámci této stavby.

V mezistaničním úseku Častolovice – Rychnov n. K. se předpokládá zřízení traťového zabezpečovacího zařízení typu automatické hradlo s hradlem na trati. Dimenze kabelizace bude navržena s ohledem na předpokládané zřízení výhybny Slemeno. V úseku se předpokládá všechny přejezdy zabezpečit novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Vybrané přejezdy, u kterých je nízká intenzita dopravy, se předpokládá zabezpečit mechanickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením typu PZM 2. Návrh zabezpečení bude proveden s ohledem na předpokládané zvýšení rychlosti v úseku až na 80 km/h.

V ŽST Rychnov n. K. se předpokládá zřízení nového staničního zabezpečovacího zařízení elektronického typu decentralizovaného charakteru s řídicí částí v ŽST Častolovice. Stanice bude tedy ovládána z pracoviště JOP v ŽST Častolovice. Pro potřeby umístění vnitřní části zabezpečovacího zařízení bude zřízena nová provozně-technologická budova.





V mezistaničním úseku Rychnov n. K. – Solnice bude ponecháno stávající zabezpečení pomocí telefonického dorozumívání. Pro tyto potřeby bude nutné v Rychnově n. K. zřídit pozici staničního dozorce, který bude mít za úkol kontrolovat konce vlaků přijíždějících ve směru od Solnice.

Projektant byl upozorněn, že zabezpečení přejezdů v km 1,212 a 9,713 trati Častolovice – Solnice je řešeno samostatnými stavbami. Projekční organizací zpracovávající PD stavby je Projekt Servis.

***Zaznamenal Ing. Petr Nekula***

## **Železniční sdělovací zařízení**

Navrhovaný stav vychází ze skutečnosti, kdy traťový úsek Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice bude realizován od etapy č.2, a tudíž je nutné, vybudovat dispečerské pracoviště pro dálkové ovládání a kontrolu sdělovacího zařízení v žst. Častolovice. V návazných etapách dojde k výstavbě žst. Týniště n. Orlicí a nového technologického objektu a k přesunu dispečerského pracoviště ze žst. Častolovice. K tomuto stavu a pozdějšímu výhledu je nutné navrhnout technologické systémy sdělovacího zařízení.

### **Diagnostický optický kabel**

Pro spojení telekomunikačních a datových zařízení, informačního systému, kamerového systému, rozhlasového zařízení a dalších technologických systémů v jednotlivých železničních stanicích a zastávkách se na řešeném úseku trati navrhuje vybudovat diagnostický optický kabel (dále jen „DOK“).

Trasa kabelů bude vedena na pozemcích ČD a.s. a SŽDC s.o. společně se zabezpečovacími kabely. DOK se navrhuje zafouknout do ochranné trubky HDPE Ø 40/33 mm. Výstavba ochranné trubky HDPE Ø 40/33 mm a DOK 36 vláken bude probíhat následovně:

#### **1. Týniště nad Orlicí – Častolovice (3. etapa výstavby)**

Položení HDPE Ø 40/33 mm a kabelových komor KK v jednotlivých železničních zastávkách bude provedeno v 2. etapě výstavby. HDPE 40/33 bude ukončena na vjezdu do železniční stanice Týniště n. Orlicí v kabelové komoře. Zafouknutí DOK 36 vláken včetně ukončení bude provedeno ve 3. etapě výstavby až po výstavbě technologického objektu v žst. Týniště n. Orlicí. Jedná se o stanice a zastávky:

- žst. Týniště nad Orlicí (vjezd);
- zast. Lípa nad Orlicí;
- zast. Čestice;

#### **2. Častolovice – Rychnov nad Kněžnou (2. etapa výstavby)**

V rámci této etapy výstavby bude položena ochranná trubka HDPE 40/33mm do jednotlivých železničních stanic a zastávek v úseku Častolovice – Rychnov nad kněžnou – Rychnov n. Kn. zastávka. Do této HDPE 40/33 bude zafouknut optický kabel DOK 36 vláken a bude ukončen v OR. Jedná se o stanice a zastávky:

- žst. Častolovice
- zast. Častolovice
- zast. Synkov
- žst. Slemeno
- žst. Rychnov nad Kněžnou
- zast. Rychnov nad Kněžnou – zastávka



### 3. Častolovice – Kostelec nad Orlicí (2. etapa výstavby)

V rámci této etapy výstavby bude položena ochranná trubka HDPE 40/33mm do jednotlivých železničních stanic a zastávek v úseku Častolovice – Kostelec nad Orlicí. Do této HDPE 40/33 bude zafouknut optický kabel DOK 36 vláken a bude ukončen v OR. Jedná se o stanice a zastávky:

- zast. Kostelec n. Orlicí – město
- žst. Kostelec n. Orlicí

Ve všech traťových úsecích se navrhuje položit pouze jednu HDPE 40/33 (vychází z požadavku investora ze zadávacích podmínek), do které bude zafouknut optický kabel DOK. DOK se navrhuje v provedení s 36-ti optickými jednovláknovými vlákny. Na všech vláknech budou provedena příslušná měření včetně měření útlumu svárů jednotlivých vláken.

Kabelová trasa pro trubku HDPE bude společná s kabely pro zabezpečovací zařízení. Zemní práce pro kabelovou trasu v pokládaných úsecích budou téměř v celém úseku řešeny a rozpočtovány v rámci zabezpečovacího zařízení. Rovněž v žst. budou v maximální míře využívány společné trasy s kabely zabezpečovacího zařízení.

#### Traťový kabel TK

Pro připojení zařízení na trati (venkovní telefonní objekty VTO, reléové domky, zařízení TRS a další technologické systémy) se navrhuje vybudovat traťový kabel (dále jen „TK“) v provedení TCEPKPFLEZE 10x4x0,8 (vychází z požadavku investora ze zadávacích podmínek). Tento kabel bude vyváděn v jednotlivých stanicích celým profilem. V železničních zastávkách, do reléových domků a k VTO se navrhuje vyvádět pouze příslušné okruhy pomocí dělicích spojek a přípojných kabelů. Metalické ukončení bude provedeno zářezovou technikou. Na všech kabelech TK i PK bude provedeno měření. Toto měření bude provedeno před a po pokládce.

Vzhledem k etapizaci výstavby se bude pokládka TK řešena stejným způsobem jako u optického kabelu DOK a HDPE trubky 40/33.

#### Místní kabelizace

V jednotlivých žst. se navrhuje nová místní kabelizace. Jednak jsou stávající místní kabely již na konci své životnosti a navíc je nutné provést i nová kabelová propojení do dalších objektů (např. propojení VB a TB) a dále k nově budovaným VTO.

Místní metalické kabely budou ukončeny na zářezových svorkovnicích umístěných v kabelových plastových skříních ve venkovních objektech a v rozvaděčových skříních v 19" provedení umístěných ve sdělovacích místnostech. Místní kabely se navrhuji v provedení TCEPKPFLEZE. Trasy místních sdělovacích kabelů jsou v maximální míře společné se zabezpečovacími kabely.

V rámci místních kabelizací budou též položeny nové trubky HDPE 40/33 jako příprava pro zafouknutí optických kabelů k jednotlivým místům umístění kamerového systému a do dalších požadovaných objektů. Trubky budou ukončeny ve sdělovacích místnostech, příp. zaslepeny v místě, kde budou umístěny jednotlivé kamery. Trubky budou kalibrovány a natlakovány.

#### Přenosový systém

Pro přenos datových toků, telefonních okruhů, videosignálů a pro propojení telefonních IP zapojovačů. (IPTZ) se navrhuje přenosové zařízení SDH.

V rámci řešeného PS se navrhuje:

- SDH v žst. Častolovice
- SDH v žst. Rychnov nad Kněžnou;



- Výstavba datových switchů v železničních stanicích a zastávkách.

Navrhuje se v jednotlivých železničních stanicích přenosový systém typu SDH. Na řešeném úseku tratě se navrhuje vysokokapacitní zařízení s rychlostí až 622 Mbps na úrovni STM-4. Přenosový systém je připravený pro vysokokapacitní přenos jak komutovaných okruhů tak pro širokopásmovou síť Ethernet. Přenosový systém disponuje s modulem 8x10/100BaseT s vnitřním switchem pracujícím na vrstvě L2 s možností jeho vyřazení.

### Telefonní zapojovač

Navrhujeme telefonní zapojovač ve variantě IP. Tato varianta a technologie umožní i snadnější síťovou implementaci jednotlivých traťových TZ a zjednoduší perspektivní přesun dispečerského centra do alternativních lokalit při přechodu na bezobslužné řízení traťového provozu. Technologie IP používá jednotný přenosový paketový formát pro datový i hlasový provoz, čímž se umožní přehledný komplexní dohledový a konfigurační management celé spojovací sítě, zjednodušující a zlevňující běžnou údržbu.

V této variantě jsou v jednotlivých železničních stanicích převodníky MB/IP realizované pomocí směrovačů (routerů) a příslušných interních převodníků analogových rozhraní. Jako ovládací pracoviště se navrhuje IP telefon a IP TouchScreenový terminál. Ve stanicích, kde je potřeba telefonních přípojek do telefonní sítě ČD se navrhuje IP telefony. Připojení do tel. sítě ČD bude v určených bodech pomocí toku E1. Řízení telefonního provozu jak v dopravní síti, tak i pro telefonní přípojky sítě ČD bude prostřednictvím spojovacího prvku CM (Call Manageru). Propojení TZ na řešeném úseku tratě se navrhuje pomocí datové IP sítě vybudované v SDH systému.

Zařízení telefonního zapojovače bude vybudováno v následujících železničních stanicích:

- žst. Častolovice;
- žst. Rychnov nad Kněžnou;

### Náhradní telefonní zapojovač

Součástí řešených telefonních zapojovačů budou i náhradní zapojovače v jednotlivých stanicích, do kterých vzhledem k počtu okruhů budou zapojeny všechny MB okruhy (max. 20MB okr.). Stávající zapojovače a náhradní zapojovač v jednotlivých řešených žst. budou demontovány v rámci PS sdělovacího zařízení.

### Informační zařízení

Pro informování cestujících se navrhuje vybudovat v jednotlivých železničních stanicích informační zařízení pro informování cestujících. IS je moderní informační prostředek pro poskytování informací o vlakových spojích s aktuální situací v žst. ve vizuální a zvukové podobě. Systém je tvořen akustickou částí pro hlášení vlakových spojů a vizuální částí poskytující informace prostřednictvím digitálních informačních panelů a případně monitorů.

Pomocí centrálního počítače je možné dodávat informace o aktuálních dopravních procesech (časy skutečných příjezdů a odjezdů vlaku a z toho vyplývajícího zpoždění), které poskytuje graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení GTN.

Tento systém bude možné obsluhovat dálkově z pracoviště dispečera. Jednotlivé vybrané prvky informačního systému budou doplněny hodinovým a zvukovým zařízením. Současně s informacemi na tabulích budou poskytovány i informace hlasové. Hlášení je možné realizovat manuálně z telefonního zapojovače (TZ) s výstupem na rozhlasové zařízení.

Řízení informačních tabulí bude z PC vybaveného současně softwarem pro hlasová hlášení. Dálkové ovládání bude realizováno pomocí technologické datové sítě LAN do jednotlivých železničních stanic z řídicí stanice.





Informační zařízení v železničních zastávkách nebude vybudováno.

- **ŽST Častolovice**

V žst. Častolovice budou použity následující informační prvky:

- 1x Odjezdová tabule;
- 1x Příjezdová tabule;
- 4x Nástupištní tabule – dvoustranná s hodinami;
- 2x LCD monitor.

- **ŽST Rychnov nad Kněžnou**

V žst. Rychnov nad Kněžnou budou použity následující informační prvky:

- 1x Odjezdová tabule;
- 2x Nástupištní tabule – dvoustranná s hodinami;
- 1x LCD Monitor.

## **Rozhlasové zařízení**

### **Železniční stanice**

Společně s informačním zařízením dojde k vybudování nového rozhlasového zařízení na všech nástupištech, odbavovací hale a prostorech určených k přepravě cestujících v jednotlivých žst. Rozhlasové zařízení bude na bázi IP technologie s integrovanými VoIP vstupy pro přímé připojení do digitální infrastruktury. Rozhlasová ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti v 19" skříni společně se zesilovači. Ovládání rozhlasového zařízení bude probíhat pomocí technologické datové sítě z dispečerského centra v žst. Častolovice (2. etapa) a po té z žst. Týniště n. Orlicí (3. etapa).

### **Železniční zastávky**

Z důvodu neobsazenosti železničních zastávek se navrhuje rozhlasové zařízení, které umožňuje dálkové ovládání z železniční stanice Častolovice resp. Týniště n. O. Ovládání rozhlasového zařízení bude pomocí telefonního zapojovače a automatického ovládání z informačního systému ze stanice Častolovice.

IP Rozhlasová ústředna (zesilovače), interface rozhlasu a další příslušenství bude osazeno do nové venkovní klimatizované skříně v antivandalním provedení instalované v rámci jednotlivých PS rozhlasového zařízení ne do reléových domků společně se zařízením zab. zař.. Rozhlasové reproduktory se navrhuje umístit na samostatné rozhlasové stožáry nebo společně na stožáry s osvětlením (stožáry budou pro umístění reproduktorů připraveny již z výroby). Napájení rozhlasového zařízení je 230V/50Hz.

## **ASHS**

Prostory, kde bude umístěno nové technologické zařízení, budou chráněny proti požáru zařízením autonomním samočinným hasícím systémem (dál jen „ASHS“).

V rámci těchto PS je navrženo chránit místnosti stavebních ústředí v jednotlivých železničních stanicích. V uvedené místnosti bude použit autonomní samočinný hasicí systém („ASHS“) na plyn FM-200. Navržený systém bude obsahovat ústřednu s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové lahve (lahví) s dostatečným množstvím hasiva FM-200 a potrubní rozvod.

Součástí ústředny bude i napájecí zálohovaný zdroj s možností dobíjení. Ústředna bude napájena ze sítě 230V/50Hz. Ústředna ASHS bude připojena na ústřednu EZS pomocí beznapěťových kontaktů NC/NO. Provozní stavy z ústředny ASHS budou směrovány do dohledového pracoviště prostřednictvím ústředny EZS.



Systém ASHS se navrhuje v následujících železničních stanicích:

- žst. Častolovice;
- žst. Rychnov nad Kněžnou;

### **Elektronická zabezpečovací signalizace (EZS)**

Zajištění objektů bude provedeno jako dvojstupňové (plášťová ochrana, prostorová ochrana). Pro plášťovou ochranu se navrhuje zajistit vstupní dveře do hlídaného prostoru objektu dveřními magnetickými kontakty v lehkém nebo v těžkém provedení. Prostorové zajištění střežených objektů budou zajišťovat prostorová duální čidla. Duální čidlo je kombinací čidla PIR (infrapasivního) s čidlem MW (mikrovlnným). V technologických místnostech budou rozmístěny požární hlásiče napojeny na ústřednu EZS. Zabezpečovací ústředna EZS bude umístěna ve sdělovací místnosti. Součástí ústředny bude i napájecí zálohovaný zdroj s možností dobíjení. Ústředna bude napájena ze sítě 230V/50Hz. Provozní stavy ústředen budou přenášeny pomocí přenosového systému do dohledového pracoviště EZS.

Čidla budou umístěna tak, aby byla zajištěna především plášťová ochrana objektu (okna, dveře atd.) a doplněna o ochranu vnitřních prostorů. Na ústřednu EZS bude připojen ovládací panel, který se navrhuje umístit v dopravní kanceláři a u vchodu do objektů (VB, technol. objekt) a propouštěcí zařízení umístěné u vchodových dveří vně objektu. Ústředny se navrhuje připojit pomocí datové sítě LAN a přenosového systému SDH na dohledové pracoviště EZS vybavené příslušným softwarem.

Pracoviště dohledu EZS bude umístěno v žst. Častolovice v rámci 2. etapy výstavby a po té bude přesunuto do Týniště n. Orlicí v rámci 3. etapy výstavby.

Systém elektrické požární signalizace (dále jen „EPS“) nebude vybudován v žádné železniční stanici. V železničních stanicích budou v místnostech s technologií a případně i dalších doplněny požární hlásiče do systému EZS.

### **Kamerový systém**

V jednotlivých železničních stanicích se navrhuje vizuální kontrola pomocí IP kamerového systému. Ve stanicích se navrhuje kamery umístit tak, aby sledovaly nástupištní hrany. Budou použity kamery pro venkovní prostředí, které budou opatřeny povětrnostním krytem. Kamery se navrhuje barevné s možností přechodu v nočních hodinách na černobílý provoz (funkce den/noc).

IP Kamery budou pomocí datové sítě připojeny na dohledový a záznamový server, který umožní záznam na diskové pole. Pro připojení kamer na dohledový server bude v LAN síti (resp. v přenosovém systému SDH) k dispozici kapacita 100Mbit/s. Přenos bude plně zabezpečen zaokružováním přenosového systému SDH po kabelech DOK.

V žst. Častolovice bude dočasně umístěno záznamové a dohledové pracoviště kamerového systému v úseku Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice. Kamerový server bude umístěn ve sdělovací místnosti v 19" skříní společně s převodníky OK/Ethernet a datovým switchem. Dohledové pracoviště bude umístěno na dispečerském pracovišti u dispečera. Dohledové pracoviště se bude skládat z jedné pracovní PC stanice, LCD monitorů a ovládacího pracoviště.

Kamerový systém bude vybudován v následujících stanicích:

- žst. Častolovice;
- žst. Rychnov nad Kněžnou;
- 

### **Traťový rádiový systém**

Stávající traťový rádiový systém (dále jen „TRS“) v úseku Týniště nad Orlicí – Častolovice – Kostelec nad Orlicí zůstane zachován v plném rozsahu a budou na něm provedeny minimální úpravy v podobě výměny



koaxiálních svodů a přepětových ochran. V případě špatného stavu základnových antén bude provedena jejich výměna. Pokud bude nutné v závislosti na stavebních úpravách jednotlivých objektů, dojde k přesunu ovládacích a dalších částí systému do vhodnějších prostor, tak aby byla zachována funkčnost celého systému TRS.

V úseku Častolovice – Rychnov nad Kněžnou – Solnice dojde k vybudování nového traťového rádiového systému TRS. Základnové radiostanice budou umístěny v žst. Rychnov nad Kněžnou a žst. Solnice.

Nahrávání všech rádiových hovorů bude probíhat na nové záznamové zařízení, které bude umístěno v 19" skříní ve sdělovací místnosti umístěné v první fázi výstavby v žst. Častolovice (2. etapa) a po té v žst. Týniště n. Orlicí (3. etapa). Stávající záznamové zařízení bude demontováno.

### **Místní rádiová síť**

Ve všech železničních stanicích v rámci 2. etapy (žst. Častolovice, žst. Rychnov nad Kněžnou) se navrhuje vybudovat nové místní rádiové síť MRS na bázi IP technologie. Navrhujeme systém s dálkovým ovládáním radiostanic pomocí počítačové sítě. Na straně ovládané základnové radiostanice jsou umístěna dvě zařízení. VoIP hlasová brána, která tvoří rozhraní mezi běžnou telefonní linkou a počítačovou sítí, umožňuje kódovat a dekódovat hlas v několika standardních formátech a přenášet ho protokolem pro VoIP komunikaci H.323 (případně SIP). Druhé zařízení (Interface) je speciální zařízení, které umožňuje ovládání radiostanice přes počítačovou síť TCP/IP a upravuje signál mezi VoIP bránou a radiostanicí.

Do jednotlivých železničních stanic v rámci projektovaného úseku navrhujeme jeden rádiový blok osazený jednou základnovou radiostanicí. Řídící server MRS bude umístěn ve sdělovací místnosti v 19" skříní. Ovládání této rádiové sítě bude pomocí zapojovače IP TouchScreenový terminál. Záznam hovorů bude prováděn na záznamové zařízení umístěné v první fázi výstavby v žst. Častolovice (2. etapa) a po té v žst. Týniště n. Orlicí (3. etapa).

### **Sdělovací zařízení**

Provozní soubory sdělovacího zařízení řeší zejména:

- Vnitřní instalaci v jednotlivých objektech VB, TB v železničních stanicích;
- Hodinová zařízení s DCF signálem včetně kabelových rozvodů (hlavní a podružné hodiny);
- Přemístění a úpravy stávajícího sdělovacího zařízení;
- Výstavba centrálního napájecího zdroje 24V;
- Demontáž stávajícího sdělovacího zařízení.

Vnitřní instalace se navrhuje pomocí strukturované kabeláže. Instalace bude ukončena na patchpanelech umístěných ve 19" skříních společně s místními metalickými a optickými kabely nebo v samostatných skříních. Součástí instalace bude i rozvod pro hodinové zařízení.

Sdělovacího zařízení bude v této 2. etapě realizováno v následujících železničních stanicích:

- žst. Častolovice;
- žst. Rychnov nad Kněžnou;

***Zaznamenal Ing. Martin Štrof***





## Silnoproudá technologie a energetická zařízení

V ŽST Častolovice dojde z důvodu navýšení energetické bilance o 89,3kVA (EOV, osvětlení, technologie v TO) bude rekonstruována trafostanice TS 35/0,4kVA v majetku SŽDC. Ve stanici bude doplněn ohřev výměn v rozsahu stanoveném dopravní technologií, odhad příkonu 55,3kVA. Dále bude ve stanici provedena demontáž stávajících stožárů JŽ a navrženo nové osvětlení dle platné ČSN 12464-1 pomocí osvětlovacích věží výšky 20m a stožárů výšky 12m. Do nové technologické budovy bude staženo veškeré napájení a ovládání nové technologie zab.zař., sděl.zař., osvětlení a EOV.

ŽST Rychnov nad Kněžnou bude z důvodu navýšení energetické bilance o 45kVA (EOV, osvětlení, technologie v TO) posílena distribuční přípojka nn ve stanici. Ve stanici bude doplněn ohřev výměn v rozsahu stanoveném dopravní technologií, odhad příkonu 10,6kVA. Dále bude ve stanici provedena demontáž stávajících stožárů JŽ a navrženo nové osvětlení dle platné ČSN 12464-1 pomocí osvětlovacích věží výšky 20m a stožárů výšky 12m. Do nové technologické budovy bude staženo veškeré napájení a ovládání nové technologie zab.zař., sděl.zař., osvětlení a EOV.

Na jednotlivých přejezdech budou na základě požadavku zab. zař. upraveny přípojky nn, tj. stávající kabely mezi přejezdy budou demontovány a nahrazeny novými. Dále budou upraveny nebo doplněny elektroměrové rozvaděče u přejezdů, kde dochází k navýšení požadovaného příkonu. V místech kde dochází ke zrušení PZS, bude zrušeno odběrné místo včetně demontáže elektroměrového rozvaděče.

**Zaznamenal Roman Ďuriš**

## Železniční svršek a spodek, nástupiště, přejezdy

Projektant předložil se Stavební správou Praha předem konzultované návrhy ŽST Častolovice (dvě varianty) a ŽST Rychnov nad Kněžnou:

1. ŽST Častolovice – dle Zadání (délka koleje č.3 - 2 x 321 m už. dl s rozdělením jednoduchou kolejovou spojkou + podchod)
2. ŽST Častolovice – dle Zadání (délka koleje č.3 - 2 x 321 m už. dl s rozdělením jednoduchou kolejovou spojkou + centrální přechod)
3. ŽST Rychnov n. K. – prověření na 321 m už. dl. v koleji. č. 1

Na poradě bylo dohodnuto:

- V ŽST Častolovice bude sledována a dále rozvíjena varianta 2 (2 x 321 m už. dl s vloženou spojkou + centrální přechod + prověření doplnění o 5. kolej), vše bez zásahu do týnišťského zhlaví
- Nástupiště budou sledována dle Zadání, 1x vnější dl. 170 m u koleje č.1, 1 x poloostrovní (170 m u koleje č.2 + hrana 90 m u koleje č.4 pro vlaky směr Solnice), s nástupní hranou ukončenou pro 4. kolej v km 57,829. Přístup na 2. nástupiště v úrovni kolejí od výpravní budovy rampou, v cca 1/3 délky nástupiště. Nástupiště budou bez nástupištních přístřešků.
- Hlavní kolej č. 1 bude bez převýšení, V=80 km/h, kol. č. 2 V=50 km/h
- V ŽST Rychnov n. K. bude dále sledována předložená varianta s už. dl. 1. kol 321m, snesení koleje č.5a. za přejezd a nad uhelnou jámou a napojení 5. koleje na už. dl. minimálně 100 m. Rychlost ve všech kolejích na V=40 km/h.
- Nástupiště budou sledována jako vnější, nevstřícná, s úrovnovým přístupem.

**Zaznamenal Ing. Pavel Utínek**



## Mostní objekty

V rámci stavebních úprav železničního svršku a spodku budou dotčeny následující mostní objekty:

- Most v km 58,157 - TÚ 1302.
  - o Předpokládané úpravy na objektu z důvodu směrového posunu os kolejí:
  - o rekonstrukce říms a zábradlí
  - o izolace nosné konstrukce

Na jednání byla vznesena připomínka ze strany SDC SMT ve věci nevyhovujícího stavu mostních objektů přes řeku Bělá na kosteleckém zhlaví ŽST Častolovice. Zástupcem investora bylo rozhodnuto, že tyto objekty nejsou předmětem stavby. Technické řešení bude uzpůsobeno, tak aby nebyly stavbou tyto objekty dotčeny.

***Zaznamenal Ing. Pavel Horáček***

## Pozemní stavební objekty

Pro potřeby umístění vnitřní technologie zabezpečovacího, sdělovacího a NN zařízení budou zřízeny provozně-technologické objekty v ŽST Častolovice a ŽST Rychnov n/K. V Častolovicích bude součástí objektu i dopravní kancelář. Pro potřeby zaměstnanců zde bude zřízeno i sociální zázemí (WC, šatna, ...). V ŽST Rychnov n. K. bude zřízena pouze nouzová dopravní kancelář. Vzhledem k tomu, že kancelář nebude v budoucnu trvale obsazena, nebude zde zřizováno sociální zázemí. Do doby zřízení nového TZZ v úseku Rychnov n/K – Solnice bude zaměstnanci využíváno stávající zázemí ve výpravní budově.

Dle výsledků hlukové studie budou ve stanicích zřízeny protihlukové stěny. Tyto budou navrhovány pouze v místech stavebních úprav, tzn. v obvodu stanic.

***Zaznamenal Ing. Petr Nekula***



**SUDOP Praha a.s.**

Středisko 208

Ing. Nekula Petr

13080 Praha 3

**SŽDC s.o.**

Stavební správa

Sokolovská 278

190 00 Praha 9

Váš dopis zn./ze dne 12.10.2011

Naše značka 769/2011

Datum 14.10.2011

Přílohy 0

Věc **Stanovisko k návrhu „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice a Rychnov n.K.“**

Vyřizuje

Ing. L. Sejbal

Funkce

Vedoucí ST PJ Česká Třebová

Tel.

+420 972 325 890

Fax

e-mail

Leos.Sejbal@cdcargo.cz

Na základě jednání o návrhu „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice a Rychnov n.K.“, které proběhlo dne 12.10.2011 Vám zasílám stanovisko ČD Cargo PJ Česká Třebová.


K předloženému návrhu máme následující připomínky:

1. S ohledem na předpokládaný rozvoj firmy ŠKODA AUTO Kvasiny a z toho plynoucí požadavky na přepravy po železnici považujeme za důležité a nutné počítat v časovém horizontu vycházejícím ze strategických plánů ŠKODA AUTO s výstavbou koleje č. 5 v ŽST Častolovice. Protože, ale nemáme zájem ohrozit realizaci této plánované stavby, která nepředpokládá výstavbu 5.koleje, neboť tato není součástí územního plánu a navíc je omezena výstavbou cyklostezky, požadujeme bez prodlení začít s projednáváním změny územního plánu a současně připravit i realizaci plánované rekonstrukce ŽST Častolovice ve smyslu možnosti doplnění (výstavby) 5.koleje v následujících etapách (např. při plánované výstavbě výhybny Slemeno).
2. Upozorňujeme, že s ohledem na výše uvedené skutečnosti **je nutno**, aby navrhovaná rekonstrukce zcela bez výjimky obsahovala :
  - automatické hradlo v úseku Častolovice Týniště n.O. a to **ve dvou** prostorových oddílech
  - **zvýšení traťové rychlosti** v úseku Častolovice-Solnice a tím zkrácení jízdních dob
  - **rozdělení koleje č.3. spojkou do koleje č.1**
  - **osazení cestových návěstidel** tak, aby bylo možno využívat poloviny koleje č. 3 nezávisle na sobě
  - **řešení nezabezpečených přejezdů v úseku Rychnov n.Kněžnou - Rychnov n.K.– zastávka instalací PZZ. Dosavadní nezabezpečení těchto přejezdů má zásadní negativní vliv na rychlost předepsanou v tomto úseku a tím i na normu hmotnosti související s následným stoupáním a kritickou rychlostí lokomotivy.**



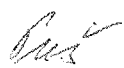





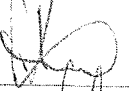






3. Požadujeme v rámci navrhované rekonstrukce vybudovat 5. kolej alespoň v rozsahu maximální možné délky vzhledem k místním omezujícím faktorům, čímž by byla již zapojena do zabezpečovacího zařízení v plnohodnotném rozsahu a v následující etapě zrealizovat pouze její prodloužení a přenesení výhybky a návěstidla.
4. Navrhujeme ponechat 4 kolej v ŽST Častolovice v takové délce, která umožní využití boční rampy u skladiště.
5. Navrhujeme napojení koleje č. 5. V ŽST Rychnov n.K. také na solnickém zhlaví spojkou do koleje č.3. z důvodu urychlení manipulace s vozy a tím minimalizace omezování osobní dopravy.
6. Upozorňujeme, že pro případné výpočty je nutno uvažovat délky souprav již s vozy dlouhými 32-33 m, kterými je vozový park patrových vozů postupně obměňován.

Bc. Miloš Mazura  
ředitel provozní jednotky  
Česká Třebová



*Tento dopis je odeslán pouze v elektronické podobě.*

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 2. Část, rekonstrukce žst. Častolovice Vstupní jednání
DATUM	12. října 2011
MÍSTO	SUDOP Praha, a. s.

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
VLADIMÍR PUS	SUDOP PRAHA a.s.	267 044 389 VLADIMIR.PUS@SUDOP.CZ	
MARTINA HINDRÁKOVÁ	ČD, a.s. RSM Hradec Králové	724 826634 hindrakova@rsm.cd.cz	
Libor Tureček	SZDC SPC SEK HK	229 985 000 turecek@szdc.cz	
Lumír Ruhel	MD	2251 31046 lumir.ruhel@mdcr.cz	
Zdeněk Pouška	ŠKODA AUTO a.s.	404 553 048 zdenek.pouska@skoda-auto.cz	
Vratislav Chaloupka	SZDC REP HKR	724 361 745 chaloupka.v@szdc.cz	
Miroslav Kobříček	ODC 013	602 663 400 miroslav.kobricky@odcagac.cz	
Leos Seibal	CD Cargo PJ ČSTP Praha	602 769 786 leos.seibal@cdcargo.cz	
Jaroslav Plevník	CD Cargo PS ČT. PP Týniště n. O.	423 074418 jaroslav.plevnik@cdcargo.cz	
MILAN ŽEMAN	ŠKODA AUTO a.s.	604 892 160 MILAN.ZEMAN@SKODA-AUTO.CZ	
ZDENEK JOSEFI	ŠKODA AUTO ML. BOLESL	605 293 566 ZDENEK.JOSEFI@SKODA-AUTO.CZ	
Petr Švecl	SZDC - SP PHA	602 659 870 svejda@szdc.cz	
Milan Dvořák	SZDC - SP PHA	606 920 239 dvores@szdc.cz	
Milan Balaň	SZDC - SP Praha	9722 44834 balan@szdc.cz	



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Bohuslav, VASICEK	SZDC S.O. ORCD	602 5872 38 vasicek b@szdc.cz	
Seidllová Lenka	SZDC S.O. SZPLA	9722 4421 seidllova@szdc.cz	
Jiří Sladec	SZDC, Tudec Praha	725 122 904 jiri.sladec@tudec.cz	
Vít Doležal	SZDC - Tudec Praha	424 208 159 vit.dolezal@tudec.cz	
Pavel KONOPASEK	SZDC, OPD-001	602 289 077, 972 424 625 konopasek@szdc.cz	
Milán Filipi	ČD-T	602 620 244 milan.filipi@cdt.cz	
František Píling	SZDC, ST Sp. Pra	726 342 999 pilingf@szdc.cz	
Pavel SLAPAL	—	602 669041 slapal@szdc.cz	
Petr KUNIK	SZDC, SS PRAHA	725 805 757 kunik@szdc.cz	
Karel Fridrich	SZDC Stavopas Praha	602 269 052 fridrich@szdc.cz	
MIROSLAV VELIS	SZDC - OTH	9722 35368 velis@szdc.cz	









<b>NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ</b>	<b>Zvýšení kapacity trati Týniště n.O. – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice</b> Výrobní porada
<b>DATUM</b>	23. listopadu 2011
<b>MÍSTO</b>	SUDOP Praha, a. s.
<b>ÚČASTNÍCI</b>	Dle prezenční listiny
<b>ZAZNAMENAL(A)</b>	Dle textu

Hlavním tématem jednání bylo uzavření kolejového řešení v ŽST Častolovice. Dle dodatku smlouvy ze dne (2. 8. 2011) byly v konceptu stavby odevzdány veškeré podklady k posouzení kolejového řešení ŽST Častolovice s/bez staniční koleje č. 5. Projektantem byly v krátkosti prezentovány dopady zřízení koleje č. 5:

- Navýšení investičních nákladů stavby
- Nutnost výkupu většího rozsahu mimodrážních pozemků
- Nutnost přeložky budované cyklostezky
- Upozornění na skutečnost, že cyklostezka je budována s podporou dotačních programů Evropské unie

Na tomto jednání byla projektantem prezentována dopravní technologie, která nevyžaduje zřízení této koleje a zástupcem investora bylo doporučeno nadále sledovat tuto prezentovanou variantu, tzn. rekonstrukce týnišťského zhlaví ŽST Častolovice čímž vzniká stavební připravenost pro budoucí možné zapojení koleje č. 5 v požadované délce min. 650 m, tuto kolej však stavbou nezřizovat. Definitivní rozhodnutí však bude projektantovi sděleno po řádném posouzení, zejména ze strany Odboru provozování dráhy.

Vzhledem k termínům odevzdání bylo projektantem upozorněno, že toto rozhodnutí musí být ze strany investora předáno v co nejkratší době, tak aby bylo možné jej do dokumentace zapracovat, případně bude nutná úprava dílčích termínů plnění dodatkem smlouvy.

## B.2 Dopravní technologie

Obsah:

- Předpokládaný rozsah osobní dopravy
- Předpokládaný rozsah nákladní dopravy
- Požadované varianty řešení
- Železniční stanice Častolovice
- Zastávka Rychnov nad Kněžnou zast.
- Shrnutí požadavků na infrastrukturu

### **Předpokládaný rozsah osobní dopravy**

Na základě požadavků společnosti OREDO, krajského organizátora veřejné dopravy, byl vytvořen příslušný koncept pro vlaky osobní dopravy.

Vlaky na všech tratích budou provozovány na principech taktového jízdního řádu s jednotnou osou symetrie v minutě 00 při existenci taktového uzlu v žst. Týniště n.O. kolem minuty 30 a přípojových

vazbách (popř. spojování a rozpojování vlaků) v žst. Častolovice kolem minuty 15 a 45. Předpokládá se celodenně 30min takt vlaků, v okrajových částech dne pak s možným omezením až na 1h takt.

Stávající vozidlový park, sestávající především z vozidel 810, 814 a 854+054+954, je pouze dočasným řešením. Do výhledu organizátor předpokládá provoz moderními motorovými vozy na bázi vozidel Regio-Shuttle RS1 (řada 840, resp. 841 ČD), resp. v případě realizace přímých vlaků Rychnov n.K. - Hradec Králové pak trakčně obdobnými vozidly.

Vzhledem k možnosti spojování a rozpojování vlaků v žst. Častolovice je nezbytné, aby SZZ umožňovalo vjezd na obsazenou kolej (minimálně na koleje číslo 1 a 2 ve směru od Rychnova/Doudleb n.O.)

### **Předpokládaný rozsah nákladní dopravy**

Na základě informací od zástupce ŠKODA Auto, a.s. se uvažuje s nárůstem počtu nákladních vlaků pro přepravu automobilů po roce 2015 až na 12 párů vlaků denně. Dále bylo upozorněno i na možnost nakládky šrotu na vlečce Preymesser Lipovka, případně i dovozu svitků plechu tamtéž. Zástupci společnosti ČD CARGO upozornili i na další přepravy v okolí, zejména na významné přepravce ve Vamberku a v Častolovicích (vlečka Orsil).

### **Požadované varianty řešení**

Na jednání projektant seznámil přítomné se zadaným technickým řešením jednotlivých variant a s faktem, že na zadané varianty byly zpracovány návrhy dopravní technologie.

- Varianta minimální
  - Cílem je zajistit uspokojení poptávky nákladní dopravy pro Škoda Auto a. s., závod Kvasiny a současně zvýšit bezpečnost cestujících při nástupu a výstupu v železničních stanicích Týniště n. O., Častolovice a Rychnov n.K.
- Varianta optimální
  - Základem je varianta minimální, která je dále rozšířena o požadavek umožnit realizaci výhledového provozního konceptu spol. OREDO, předpokládající prodloužení Os Častolovice – Rychnov n.K. až do zastávky na Rychnov n. Kn. zast.
- Varianta maximální
  - Vychází z varianty optimální, navíc předpokládá navyšování kapacity pro další rozšiřování produkce Škoda Auto a. s., závod Kvasiny.

### **Železniční stanice Častolovice**

V rámci rekonstrukce žst. Častolovice je zde navržena výstavba nástupišť a změna konfigurace kolejíště tak, aby umožňovalo výhledový rozsah dopravy. Vkládá se ostrovní nástupiště mezi koleje 1 a 2 s úrovnovým přechodem přes kolej č. 2. Kolej č.4 je uvažována jako kusá ve směru od Rychnova, taktéž s nástupištěm. Pro nákladní vlaky (a jejich pobyt v žst.) slouží zejména kolej č.3, rozdělená kolejovou spojkou na dvě části, umožňující rozdělení vlaku cca 600m s 18-ti vozy pro ŠKODA Auto na dvě části a postupné navážení do Solnice. Nákladní vlaky mohou pro průjezd či krátkodobý pobyt využívat i koleje 1 a 2 mimo časy uzlů osobní dopravy.

Zpracovatel dopravní technologie upozorňuje, že při sestavování GVD pro všechny tři variantní scénáře nedošlo k situaci, kdy by byla spojka mezi kolejemi 1 a 3 nutná.

Případné dělení vlaků v žst. Častolovice totiž, vzhledem k předpokládanému provozu osobních vlaků, působí provozní komplikace, neboť ponecháním části vlaku v žst. Častolovice není následně možné křižování s dalším pravidelně vedeným nákladním vlakem ve špičkách osobní dopravy. Zároveň se nevyužívá trasa s minimálním pobytem v žst. Častolovice a celý koncept nákladních vlaků se neúměrně zdržuje a komplikuje. Pokud by však technologie dělení a spojování Mn vlaků do stanice Častolovice byla



přesunuta, bylo by nezbytné realizovat nejen kolejová spojka mezi kolejemi č. 1 a 3, ale také kolej č.5 v plné délce.

Zástupce ČD Cargo navrhuje realizaci koleje č. 5 dočasně alespoň v poloviční délce za účelem zvýšení kapacity pro řešení mimořádností a pro deponování rezervních vozů určených na nakládku na vlečce ŠKODA Auto v Solnici.

Zpracovatel dopravní technologie se ztotožňuje s požadavkem na existenci takové rezervní kapacity, avšak upozorňuje, že v případě realizace v žst. Častolovice nebude možné této kapacity téměř využívat. Tento stav zapříčiňuje, kromě poměrně velké vzdálenosti od žst. Solnice, také požadovaný rozsah provozu osobní dopravy v úseku Častolovice – Rychnov n.K. (resp. Rychnov n.K. zast.), kdy dochází prakticky k vyčerpání volné kapacity tohoto úseku a nebude možné vkládat dodatečné trasy vlaků po dobu téměř celého dne (vždy, když pojedou osobní vlaky v 30min taktu).

Z tohoto důvodu projektant navrhuje realizaci příslušných rezervních kapacit v co nejbližším okolí místa potřeby vozů, a to konkrétně v prostoru „Lipovka“ tak, aby tato rezerva byla kdykoli dosažitelná lokomotivou ze žst. Solnice během přestávek v řadicích pracích.

Projektant i na základě výpočtů kapacity žst. Týniště n.O. neshledává důvod pro realizaci koleje č.5 v žst. Častolovice. Pro uspokojení potřeby dostatečného počtu kolejí navrhuje prodloužit koleje č. 102, 104 a 106 přímo v prostoru žst. Týniště n.O., kde je možné tyto koleje využít nejen pro sestavu a dělení vlaků od/do Solnice (spojování a rozdělování 600m dlouhých vlaků na dva díly), ale i pro ostatní nákladní vlaky.

Zástupce ČD GR O16 navrhuje prověření umístění návěstidla u koleje č.2 před přechodem ve směru Týniště, aby byl umožněn vjezd od Kostelce rychlostí 80 km/h, zároveň upozorňuje na potřebu délky nástupiště pro trať Častolovice – Solnice minimálně 60 metrů.

#### **Zastávka Rychnov nad Kněžnou zast.**

Zástupce OREDO poukázal na záměr zajižďet až do zastávky Rychnov n.K. zast. už od okamžiku, kdy to parametry infrastruktury umožní. Dnes se tak z důvodu nedostatku času nečiní a obrací se již v žst. Rychnov n.K. Poloha zastávky ve městě je však vhodná pro prodloužení vlaků až tam.

Zpracovatel dopravní technologie se ztotožňuje s požadavkem a přítomně upozornil, že k dosažení tarifního bodu Rychnov zastávka bez nárůstu počtu náležitostí je bezpodmínečně nutné zvýšit traťovou rychlost Častolovice – Rychnov na 80 km/h včetně odstranění rychlostních propadů na přejezdech a nasadit výše zmiňovaná vozidla s odpovídající trakční charakteristikou (např. řady 841 ČD).

Zástupce investora upozornil, že zastávku je v případě rekonstrukce nezbytné přesunout až za přejezd se silnicí I/14 v km 9,713. Toto vyvolává, kromě potřeby nově vyřešit zabezpečení přejezdu a rekonstrukce nástupiště, i instalaci návěstidla bezprostředně před přejezdem ve směru Rychnov n.K. vlevo ve směru jízdy přímo na konci nástupiště tak, aby byla zajištěna potřebná dohlednost návěstidla. Takovéto opatření je dle zástupce investora možné.

Zároveň vyvstává otázka anulace přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ), jeho opětovného spouštění pro jízdu opačným směrem a taktéž obsluhu vlakovou četou, např. pomocí pageru přímo ze stanoviště strojvedoucích. Přímá obsluha strojvedoucím z místa mimo vozidlo není z důvodu následujícího nedostatku času na obrat přípustná. I s tímto opatřením vyjádřil zástupce investora rámcový souhlas.

#### **Shrnutí požadavků na infrastrukturu**

Pro všechny zpracovávané varianty řešení byly na základě výstupů z dopravní technologie definovány nezbytné infrastrukturní úpravy v žst. Častolovice a související opatření v navazujících traťových úsecích tak, aby bylo zajištěno splnění definovaných požadavků.



Požadovaný rozsah úprav infrastruktury žst. Častolovice a okolí pro jednotlivé varianty			
Stavba	varianta minimální	varianta optimální	varianta maximální
všechny koleje žst. Častolovice dostupné od Rychnova n.K.	ano	ano	ano
AH s bodem Týniště n.O. – Častolovice (Lípa)	ano	ano	ano
AH s bodem Častolovice - Rychnov n.K. (Synkov)	ano	ano	ano
výhybna v úseku Týniště n.O. – Častolovice (Lípa)	ne	ano	ano
výhybna v úseku Častolovice - Rychnov n.K. (Synkov)	ne	ano	ano
rozdělení kol.č.3 žst. Častolovice	ne	ne	ne

*Zaznamenal Martin Sojka (IKP CE)*

## D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

Na jednání byly prezentovány pracovní verze situačních schémat ŽST Častolovice a ŽST Rychnov n. K. Dle výsledků dopravní technologie bude nově sledováno zřízení výhybny Lípa v traťovém úseku Častolovice – Týniště n. O. a výhybny Synkov v traťovém úseku Častolovice – Rychnov n. K. Tyto výhybny nebudou touto stavbou zřizovány, avšak technické řešení zabezpečovacího zařízení navržené touto stavbou musí umožnit jejich dodatečné zřízení samostatnými stavbami. Zejména musí být navržena dostatečná dimenze kabelizace. Proti prezentovanému návrhu zabezpečení nebyly vzneseny zásadní připomínky.

### **PS 02-01-01-01 Kostelec n.O. – Častolovice, TZZ**

V mezistaničním úseku Kostelec n. O. – Častolovice bude zřízeno automatické hradlo bez hradla na trati, jehož výstroj bude soustředěna do sousedních dopravních úseků. V případě ŽST Kostelec n. O. se předpokládá umístění do prostor stávající SÚ, v případě ŽST Častolovice pak do nových prostor SÚ. Pro indikaci volnosti úseku budou použity úseky počítačů náprav. Jejich vnitřní výstroj bude soustředěna do vybraného reléového domku PZS na trati a současně do SÚ Častolovice. Železniční přejezdy v km 60,587 a 58,440 budou zabezpečeny novým světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Železniční přejezd v km 60,587 se navrhuje zabezpečit zařízením typu PZS 3ZBI, železniční přejezd v km 58,440 pak zařízením typu PZS 3SBI. Na železničním přejezdu v km 60,297 dojde pouze k zavázání do nově zřízeného traťového zabezpečovacího zařízení, neboť tento přejezd byl v nedávné době rekonstruován. Způsob zabezpečení a dalších vyvolaných úprav přejezdů byly projednány s kladným výsledkem s příslušným silničním správním orgánem.

### **PS 02-01-02-01 ŽST Častolovice, SZZ**

V železniční stanici Častolovice bude zřízeno elektronické stavědlo s řídicí částí v místě. Ovládání bude probíhat do doby zřízení dispečerského pracoviště v ŽST Týniště n.O. místně z pracoviště JOP v ŽST Častolovice. Vnitřní část zařízení SZZ bude soustředěna do nové provozně technologické budovy zřízené touto stavbou. Pro indikaci průjezdu vlaku budou použity úseky počítačů náprav. Všechny výhybky do dopravních kolejí budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. Výhybky odbočující do manipulačních kolejí budou zabezpečeny výměnovým a odtlačným zámkem v závislosti na odvrtné výkolejce. Výsledný klíč závislosti bude držen v EZ v místě závislosti. Kolejová spojka na vlečku „Orsil“ bude vybavena elektromotorickými přestavníky. Veškerá návěstidla budou světelná, platná pro příslušnou kolej. Předvěst vjezdového návěstidla ve směru od Rychnova n. K. bude umístěna na zábrzdnu vzdálenost min. 700 m s ohledem na předpokládané zvýšení rychlosti v úseku až na 80 km/h. Pro odjezdy vlaků ve směru do Rychnova n. K. bude u nástupiště č. 1 zřízena samostatná opakovací předvěst, aby se zvýšil komfort při



odjíždění vlaků. Vysunutí odjezdového návěstidla do polohy této opakovací předvěsti na za následek zkrácení užitečné délky koleje, které je v tomto případě dle vyjádření přítomných zástupců dopravy přípustné, avšak vzhledem k potřebě anulačního prvku přejezdu v km 58,272 do vzdálenosti max. 75 m od krajnice přejezdu (ČSN 34 2650) by poté muselo dojít ke zřízení dalšího úseku počítačů náprav. Projektantem je tedy doporučeno sledovat variantu s opakovací předvěstí. Na železničním přejezdu v km 58,262 v současnosti probíhají úpravy s ohledem na blízké zaústění budované cyklostezky. Železniční přejezd bude nově zabezpečen zařízením typu PZS 3ZBI jehož vnitřní výstroj bude součástí SZZ a v místě přejezdu bude zřízena pouze přístrojová skříň. Způsob zabezpečení byl kladně projednán s příslušným silničním správním orgánem.

#### **PS 02-01-03-01 Častolovice – Týniště n.O., TZZ**

V mezistaničním úseku Častolovice – Týniště n. O. bude zřízeno automatické hradlo s hradlem na trati, jehož výstroj bude soustředěna v místě hradla do reléového domku blízkého PZS a uvázána na SZZ vedlejších dopraven. Pro indikaci volnosti úseku budou použity úseky počítačů náprav. Jejich vnitřní výstroj bude soustředěna do RD společně s výstrojí automatického hradla a částečně do přilehlých stanic. Všechny přejezdy budou zabezpečeny novým světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Železniční přejezdy v km 55,850, 54,650, 53,750 a 52,142 se navrhuje zabezpečit zařízením typu PZS 3ZBI a zbývající přejezdy v km 53,277 a 51,449 budou zabezpečeny zařízením typu PZS 3SBI. Způsob zabezpečení a dalších vyvolaných úprav přejezdů byly projednány s kladným výsledkem s příslušným silničním správním orgánem.

Vzhledem ke skutečnosti, že v úseku se předpokládá v budoucnu zřízení výhybny Lípa, musí být tomuto požadavku přizpůsobena i navržená dimenze kabelizace pokládaná touto stavbou, aby se tímto omezily budoucí výkopové práce.

#### **PS 02-01-11-01 Častolovice – Rychnov n.K., TZZ**

V mezistaničním úseku Častolovice – Rychnov n. K. bude zřízeno automatické hradlo s hradlem na trati, jehož výstroj bude soustředěna v SÚ Častolovice a na SZZ vedlejších dopraven. Pro indikaci volnosti úseku budou použity úseky počítačů náprav. Jejich vnitřní výstroj bude soustředěna do vybraného reléového domku PZS na trati a současně do SÚ Častolovice a SÚ Rychnov n.K. Zabezpečení přejezdů v úseku se odvíjí předpokládaného zvýšení traťové rychlosti až na 80 km/h. Stávající způsob zabezpečení pouze výstražnými kříži je z tohoto důvodu již nevyhovující a musí být navržen odpovídající způsob zabezpečení světelným nebo mechanickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Železniční přejezdy v km 2,458, 2,912, 3,755 a 4,259 se navrhuje zabezpečit zařízením typu PZM 2, přičemž výsledný klíč uvolňující zvedací mechanismus závory bude držen v místě přejezdu. Přejezdy v km 5,694 a 7,495 se navrhuje zabezpečit zařízením typu PZS 3SBI. Způsob zabezpečení a dalších vyvolaných úprav přejezdů byly projednány s kladným výsledkem s příslušným silničním správním orgánem.

Vzhledem ke skutečnosti, že v úseku se předpokládá v budoucnu zřízení výhybny Synkov (v předchozím stupni – IZ se předpokládalo zřízení výhybny ve Slemeni), musí být tomuto požadavku přizpůsobena i navržená dimenze kabelizace pokládaná touto stavbou, aby se tímto omezily budoucí výkopové práce.

#### **PS 02-01-12-01 ŽST Rychnov n.K., SZZ**

V železniční stanici Rychnov n.K. bude zřízeno elektronické stavědlo s řídicí částí v ŽST Častolovice. Ovládání bude probíhat dálkově z pracoviště v ŽST Častolovice. Ve stanici bude zřízena pouze nouzová dopravní kancelář, kde bude zřízena kolejová deska, na které bude možné stavět cesty nutné pro křížování vlaků v ŽST. Vnitřní část zařízení SZZ bude soustředěna do nové provozně-technologické budovy zřízené touto stavbou. Pro indikaci průjezdu vlaku budou použity úseky počítačů náprav. Výhybky do dopravních kolejí budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. Výhybky odbočující do manipulačních kolejí budou zabezpečeny výměnovým a odtlačným zámkem v závislosti na odvrátě výkolejce. Výsledný klíč závislosti bude držen v EZ v místě závislosti. V ŽST se bude lámat zábrzdna vzdálenost. Ve směru od Častolovic budou návěstidla umístována min. na zábrzdnou vzdálenost 700 m, ve směru od Solnice budou návěstidla umístována min. na zábrzdnou vzdálenost 400m. Veškerá návěstidla budou světelná, platná pro příslušnou kolej. V obvodu stanice bude nově celkem pět železničních přejezdů. Železniční přejezdy v km 7,960 a 8,859 budou zabezpečeny zařízením typu PZS 3ZBI, železniční přejezdy v km 8,321 a 8,449 budou zabezpečeny zařízením typu PZS 3SBI. Železniční přejezd v km 8,321 nelze doplnit o závorová břevna s ohledem na blízkou křižovatku a na hrozící pád



závorového břevna na kapotu vozidla v případě, že vozidlo přijíždějící z vedlejší komunikace, která se kříží s železniční tratí, bude dávat přednost vozidlům jedoucím po hlavní komunikaci. Výseku mezi Rychnovem n. K. a Solnicí zůstává zachována stávající traťová rychlost a železniční přejezd v km 9,214 může zůstat zabezpečen stávajícím způsobem, tzn. pouze výstražným křížem. Způsob zabezpečení byl kladně projednán s příslušným silničním správním orgánem.

Dále bylo na jednání prezentováno výhledové řešení ŽST Rychnov n. K., které umožní požadovanou jízdu a návrat vlaku na/z zastávku Rychnov n. K. zastávka a současně jízdu vlaku ve směru od Solnice. Řešení s přejezdníky, které je v současnosti sledováno PD samostatné stavby zpracovávané fi. Projekt servis, toto neumožňuje. Řešení spočívá ve vysunutí vjezdového návěstidla od Solnice až před tuto zastávku a v místě zastávky zřízení cestových/odjezdových návěstidel. Toto řešení však není předmětem této PD avšak projektantem je doporučováno. Úzce s tímto však souvisí odstranění snížené rychlosti na železničním přejezdu v km 9,474, jehož zabezpečení světelným zabezpečovacím zařízením není možné bez přijetí atipického způsobu řešení, projednání výjimek z norem ČSN 34 2650 a ČSN 73 6380.

**Zaznamenal Ing. Petr Nekula**

## **D.2 Železniční sdělovací zařízení**

### **Traťový rádiový systém**

Při zpracování projektové dokumentace pro traťový rádiový systém vycházíme ze skutečnosti, že v daném úseku stavby bude obsazena stanice ŽST Častolovice a ostatní stanice nebudou trvale obsazeny.

Dle sdělení odboru řízení dopravy může dojít k situaci (po vybudování dálkového řízení ze ŽST Týniště nad Orlicí), kdy nebude ŽST Častolovice obsazena a navržený traťový rádiový systém TRS musí umožnit ovládání jednotlivých stanic následovně. Z železniční stanice Častolovice bude ovládána základnová radiostanice ZR47 v ŽST Častolovice, základnová radiostanice ZR47 v ŽST Rychnov nad Kněžnou a ŽST Solnice. V případě neobsazenosti ŽST Častolovice bude rádiový provoz přepnut do ŽST Týniště nad Orlicí a všechny ZR47 (ŽST Častolovice, ŽST Rychnov nad Kněžnou a ŽST Solnice) budou ovládány ze ŽST Týniště nad Orlicí. V případě obsazenosti ŽST Častolovice řídícím pracovníkem bude výpravčí v ŽST Častolovice ovládat pouze svoji ZR47 a ostatní budou ovládány z dispečerského pracoviště v Týništi nad Orlicí (budoucí stav). Vybudování ovládání TRS ze ŽST Týniště nad Orlicí bude řešeno v rámci návazných etap.

### **Místní rádiová síť**

V ŽST Solnice dojde v rámci stavby „Rekonstrukce rádiových sítí v pásmu 150 MHz II. etapa v obvodu RCP Hradec Králové“ k vybudování nové základnové radiostanice, která umožní výše popsané funkce a vlastnosti. V rámci této stavby dojde pouze k připojení a začlenění radiostanice do dálkového dohledu a ovládání.

### **Dálková diagnostika a ovládání sdělovacího zařízení**

V rámci tohoto projektovaného úseku trati bude ve 2. etapě vybudováno dispečerské pracoviště v žst. Častolovice. Z hlediska sdělovací profese zde bude vytvořeno centrální dohledové pracoviště, které bude sloužit nejen pro výše projektovaný úsek trati. Po vybudování žst. Týniště n. Orlicí ve 3. etapě bude dohledové pracoviště z žst. Častolovice přesunuto do nového technologického objektu a bude zde provedena příprava pro jeho rozšíření o další návazné úseky. Centrální dohledové pracoviště pro sdělovací a další návazné systémy bude složeno z následujících částí:

- Integrovaný server (koncentrátor)
- Dohledy kamerového systému
- Dohled ASHS, EZS, EO, Osvětlení
- Dohledy ostatních sdělovacích technologií





### **Integrační server**

Pro dohled sdělovacích systémů bude dispečerovi sloužit pro jednoduchost a přehlednost integrační server. Jeho úkolem bude zajistit na dohledovém pracovišti přehled o stavu systémů EZS, kamerového a informačního systému a také systémů EOVS a osvětlení v jednotném prostředí (grafickém, ovládacím atd.).

Integrační server bude umístěn v 19" skříni ve sdělovací místnosti. Server bude na bázi technologického počítače, tzn., že bude vybaven zálohovaným zdrojem a také záložními disky v diskovém poli RAID. K integračnímu serveru budou připojeny komponenty komunikačních modulů jednotlivých systémů. Na integračním serveru bude nahrán příslušný SW, který umožní integraci všech systémů.

### **Dohled kamerového systému**

Pro dohled kamer z jednotlivých žst. bude dispečerovi k dispozici klientská pracovní stanice se dvěma LCD monitory. Pracovní stanice bude vybavena příslušným SW pro ovládání a dohled kamer. SW musí umožňovat SW vymezení např. přístupových ploch a v případě porušení musí být dispečer na tuto skutečnost upozorněn.

### **Dohled EPS, EZS, EOVS, Osvětlení**

Pro dohled ostatních sdělovacích a ostatních systémů bude dispečerovi sloužit klientská pracovní stanice, která bude přijímat již integrovaná data z integračního serveru a zobrazovat je na dané stanici v jednotném prostředí a formátu.

Ostatní sdělovací zařízení zůstávají v rozsahu daném zadávacími podmínkami investora a vstupním jednáním konaného dne 12. 10. 2011.

***Zaznamenal Ing. Martin Štrof***

## **D.3 Silnoproudá technologie**

### **PS 02-03-02-01 ŽST Častolovice, rekonstrukce příhradové TS 35/0,4kV**

Byl představen návrh rekonstrukce transformovny TS35/0,4kV. Nosná ocelová konstrukce příhradové transformovny bude zachována. Stávající elektrovýzbroj transformovny bude demontována, ocelová konstrukce bude mechanicky očištěna a bude proveden nový základový nátěr včetně krycí barvy odolné proti povětrnostním podmínkám. Bude provedeno revizní měření zemního odporu.

V rámci rekonstrukce bude kompletně vyměněna veškerá elektrovýzbroj, v rozsahu od pojistkové konzole VN s omezovači přepětí, přes transformátor 160kVA až po skříň měření. Ve skříni měření bude provedena výměna MTP za přítomnosti pracovníků ČEZ měření.

***Zaznamenal Roman Ďuriš***

## **E.1 Inženýrské objekty**

Na poradě projektant prezentoval situace obou stanic v měřítku 1:1000, charakteristické řezy a podélný profil v ŽST Rychnov nad Kněžnou

Bylo dohodnuto následující:

- 1) Železniční svršek, ŽST Častolovice
  - Na základě doporučení technologa a všeobecného souhlasu všech přítomných bude



přípravná dokumentace dále sledována ve verzi **bez 5. koleje**. PD bude ovšem zpracována v takovém řešení, které budoucí zapojení 5. koleje nevylučuje. (Tzn. možnost vložení křížovatkové výhybky v km 58,350 a **přestavba týnišťského zhlaví** a částečně vlečky ORSIL.

- Kolej č. 5 bude v dokumentaci zobrazována pouze jako stavební připravenost, bez konstrukčních návazností (podkladní vrstvy, odvodnění)
  - Schválená koncepce železničního svršku:  
kol č. 1, č. 2. tvaru S49, 0,30 m KL, pružné bezpodkladnicové upevnění, BK, (v místech, kde to předpis S3/2 umožní)  
Ostatní koleje tvar S49, 0,30 m KL, nové koleje na bet pražcích, tuhé upevnění.  
V úsecích, kde není upevnění rozponovými svěrkami, tvar S 49 znovuužitý, ojedinělá výměna svěrek, ojedinělá výměna pražců, BK.  
Kolejový rošt s rozponovými podkladnicemi bude použit do koleje č. 6.
  - Všechny výhybky budou tvaru S49, 2. generace, bet. pražce, výjma výhybek na vlečce ORSIL a č. 9.
  - Stávající kolejové lože bude odtěženo, vzhledem k nepříznivým výsledkům průzkumu (kolejové lože znečištěné nebo silně znečištěné) uvažováno se znovupoužitím v následujícím rozsahu: 20% k regeneraci zpět do spodních vrstev KL, 40% k regeneraci pro použití v podkladních vrstvách a pro zásyp těl nástupišť, 40% odpad.
- 2) Železniční spodek, ŽST Častolovice
- Koncepce návrhu PP a ZKPP bude převzata z návrhu pražcového podloží (kombinace štď a stabilizace, **bez** geosyntetika) ZKPP kombinace štď a MZK a geosyntetika. (Projektant navrhuje použití separačních geotextilií pro zabránění vniku jemné frakce ze zlepšených zemin do štěrkokodrtě a následně do kolejového lože a vzniku blátivých míst – toto řešení bylo schvalovatelem odmítnuto)
  - Ve stanici byla odsouhlasena koncepce vodorovné pláně železničního spodku a skloněné zemní pláně 5%
  - Zadavatel souhlasí v odůvodněných případech použití trativodů se sklonem 3 promile.
  - Demolice přejezdu bude součástí SO spodku
- 3) Nástupiště, ŽST Častolovice
- Zadavatel souhlasí s předloženým řešením konstrukcí a polohou nástupišť. Ukončení poloostrovního nástupiště bude probíhat dále za výhybku č. 9 a tento prostor nebude klasifikován jako nástupní hrana.
  - Zadavatel souhlasí s předloženým návrhem centrálního přechodu i šikmými přístupy na nástupiště.
  - Zadavatel požaduje zábradlí na vnější straně vnějšího nástupiště z důvodu ochrany před náhlým vstupem do kolejiště.
- 4) Železniční svršek, ŽST Rychnov nad Kněžnou
- Zadavatel souhlasí s návrhem GPK
  - Schválená koncepce železničního svršku:  
kol č. 1, č. 3. tvaru S49, 0,30 m KL, pružné bezpodkladnicové upevnění, BK, (v místech, kde to předpis S3/2 umožní)  
Kol. č. 5 tvar S 49 znovuužitý, bet pražce, 0,30 m KL, tuhé upevnění.
  - Všechny výhybky budou tvaru S49, 2. generace, bet. pražce.
- 5) Železniční spodek, ŽST Rychnov nad Kněžnou
- Koncepce návrhu PP a ZKPP bude převzata z návrhu pražcového podloží (kombinace štď a stabilizace, **bez** geosyntetika) ZKPP kombinace štď a MZK a geosyntetika.
  - Ve stanici byla odsouhlasena koncepce vodorovné pláně železničního spodku a skloněné zemní pláně 5%
  - Odvodnění stanice bude sledováno trativodním systémem 3‰ zaústěným do řeky Kněžna
- 6) Nástupiště, ŽST Rychnov nad Kněžnou
- Zadavatel souhlasí s předloženým řešením konstrukcí a polohou nástupišť.
  - Zadavatel souhlasí s předloženým návrhem centrálního přechodu i šikmými přístupy na nástupiště.
  - Zadavatel požaduje zábradlí na vnější straně vnějšího nástupiště č. 2 z důvodu ochrany



před náhlým vstupem do kolejiště.

- Plocha za demolovaným objektem skladu a rampy u nástupiště č. 1 bude řešena v SO demolice

**Zaznamenal Ing. Pavel Utínek**

### **E.1.10 Protihlukové objekty**

PhS je hlukovou studií navržena pouze v železniční stanici Častolovice a to před rodinným domem v cca km 57,455 vlevo u týnišťského zhlaví. PhS je navržena v celkové délce 28 m a výšce 2,5 – 3,0 m à 0,5 m. Konstrukčně je PhS navržena jako členěná – tvořena nosnými sloupky a jednostranně pohltivými protihlukovými panely. PhS se předpokládá ze železobetonových prefabrikovaných nebo ocelových sloupků tvaru H a do nich vkládaných panelů s tvarovanou pórovitou pohltivou vrstvou. Panely musí splňovat kategorii zvukové pohltivosti min. A3 ( $DL_{\alpha} = 8-11$  dB). Osová vzdálenost sloupků je 4 m. Nosné sloupky panelů budou kotveny do vrtaných železobetonových monolitických pilot. Umístění PhS je navrženo ve vzdálenosti 3,5 m od osy koleje.

**Zaznamenal Jaroslav Soumar**

### **E.2 Pozemní stavební objekty**

#### **Pozemní objekty budov**

V ŽST Častolovice a ŽST Rychnov nad Kněžnou jsou navrženy nové jednopodlažní provozně-technologické objekty sloužící pro umístění technologického zařízení a k zajištění provozu železniční dopravy. Objekty budou zděné, jednoduchého obdélníkového tvaru se sedlovou střechou. Rozměry objektů jsou minimalizovány a dispozice jsou plně podřízeny navrhované technologii. Vzhledem k tomu, že budova v Častolovicích bude dočasně (do doby zprovoznění centrálního dohledového pracoviště v ŽST Týniště nad Orlicí) sloužit k řízení železniční dopravy a bude trvale obsazená, je zde na rozdíl od rychnovské provozně-technologické budovy, která slouží pouze nouzově, navrženo sociální zázemí vč. šatny.

#### **Demolice**

V ŽST Častolovice dojde k demolici zděného jednopodlažního přístavku výpravní budovy a v ŽST Rychnov nad Kněžnou bude zdemolován sklad a boční rampy. Důvodem k demolici výše zmíněných objektů je kolize těchto objektů s novým kolejovým řešením.

**Zaznamenal Jaroslav Soumar**

### **E.3 Trakční a energetická zařízení**

#### **SO 02-18-02-01 ŽST Častolovice, EOV**

Na základě požadavku dopravní technologie, v případě tříkolejného uspořádání žst. Častolovice, bude zřízen ohřev na výměnách č. 1, 2a, 3, 6, 7, 8, 11 a 13. Celkem 8ks. Požadavek na příkon EOV bude 56,5kW.

V případě čtyřkolejného uspořádání, doplnění dopravní koleje č. 5, bude zřízen ohřev výměn navíc u č. 2b, 12 (při vjezdu a výjezdu na 5. kolej). Celkem 9ks, neboť dojde ke změně, sloučení křížovatkové výměny 2ab. Požadavek na zvýšený příkon EOV bude 71,7kW.

Napájení EOV bude provedeno z hlavního rozvaděče RH1 v nové technologické budově, umístěné v Dopravní kanceláři. V rozvaděči RH1 budou připraveny měřené vývody pro tři rozvaděče: řídicí rozvaděč REOV1 na týnišťském zhlaví, rozvaděč REOV2 na zhlaví střed a řídicí REOV3 na rychnovském zhlaví.



Oba řídicí rozvaděče budou vybaveny čidly pro zajištění vypnutí a zapnutí ohřevu v závislosti na povětrnostních podmínkách.

Místní ovládání obsluhou bude z ovládacího rozvaděče ROV v DK. Rozvaděč ROV bude vybaven prvky pro ovládání a signalizaci společnými pro EOv a venkovního osvětlení. Rozvaděč ROV bude vybaven moduly pro místní a dálkové ovládání EOv. Přenos povelů a signalizace do vzdáleného dispečerského pracoviště (např. Týniště nad Orlicí) bude zajištěn propojením ovládacích prvků s technologickým zařízením sdělovacího zařízení a dále po přenosové cestě v rámci optického kabelu DOK.

#### **SO 02-18-12-01 ŽST Rychnov nad Kněžnou, EOv**

Na základě požadavku dopravní technologie bude zřízen ohřev na výměnách č. 1 a 4. Celkem 2ks. Požadavek na příkon EOv bude 12,8kW.

Napájení EOv bude provedeno z hlavního rozvaděče RH v nové technologické budově, umístěné v Dopravní kanceláři. V rozvaděči RH bude připraven měřený vývod pro rozvaděč REOV. Rozvaděč REOV bude vybaven čidlem pro zajištění vypnutí a zapnutí ohřevu v závislosti na povětrnostních podmínkách.

Místní ovládání obsluhou bude z ovládacího rozvaděče ROV v DK. Rozvaděč ROV bude vybaven prvky pro ovládání a signalizaci společnými pro EOv a venkovního osvětlení. Rozvaděč ROV bude vybaven moduly pro místní a dálkové ovládání EOv. Přenos povelů a signalizace do vzdáleného dispečerského pracoviště (např. Týniště nad Orlicí) bude zajištěn propojením ovládacích prvků s technologickým zařízením sdělovacího zařízení a dále po přenosové cestě v rámci optického kabelu DOK.

#### **SO 02-19-01-01 Kostelec-Častolovice, kabel. rozvody, osvětlení, přípojky PZS**

- PZS v km 58,966 bude napájen ze zásuvkové skříně, s měřením odběru PZS (elektroměr+jistič) osvětlovací věže OV11 (poslední na rychnovském zhlaví) kabelem AYKY 4x25mm<sup>2</sup> v délce v délce 720m, přes most řeky Bela, v souběhu v trase se sdělovacím vedením. Zde bude zakončen v reléovém domku. Bude provedena instalace pilíře rozvaděče PZS, dodávka a uložení kabelu.
- PZS v km 60,297 bude zachován rezervovaný příkon 3x40A z TS Ferodo. Bude provedena instalace pilíře s elektroměrovým rozvaděčem RE pro odběr PZS. Zastávka bude vybavena novým rozvaděčem RO opatřeným dálkovou diagnostikou pro přenos informací na dispečink o provozu a poruše osvětlení.
- PZS v km 60,587 bude napájen z odběrného místa v km 60,297 kabelem AYKY 4x25mm<sup>2</sup> v délce v délce 320m, v souběhu v trase se sdělovacím vedením. Zde bude zakončen v novém pilíři rozvaděče PZS.

#### **SO 02-19-02-01 ŽST Častolovice, kabelové rozvody nn a úprava osvětlení**

Ve stanici bude postavena nová technologická budova, do které bude staženo veškeré napájení a ovládání stanice. V dopravní kanceláři bude umístěn nový hlavní rozvaděč RH1 s podružným měřením pro EOv a osvětlení stanice, dále hlavní rozvaděč RH2 pro stavědlovou ústřednu a sdělovací zařízení. Odběr zab.zař. a sděl.zař. bude měřen v novém rozvaděči RH2.

Stávající osvětlení stanice stožáry JŽ včetně kabeláže budou demontovány. Nové osvětlení stanice bude provedeno jednak pomocí osvětlovacích věží výšky 20m a jednak pomocí sklopných osvětlovacích stožárů výšky 5,5 a 12m. Osvětlení kolejiště bude osvětleno na úroveň  $E_m \geq 10$  lx, osvětlení nástupiště, přechodu a přejezdu na úroveň  $E_m \geq 20$  lx. Návrh byl proveden dle ČSN 12464-1 osvětlení pracovních ploch.

Nástupiště budou osvětlena pomocí 12ks sklopných stožárů výšky 5,5m s výbojkami 70W a 150W. Koleje č.1 a č.3 ve středu stanice budou dosvětleny pomocí 3ks osvětlovacích stožárů výšky 12m s výbojkou 150W. Kolejiště bude osvětleno pomocí 11ks (z toho 2 stávající) osvětlovacích věží výšky 20m a 11ks stožárů výšky 12m s výbojkami 150W.

Místní ovládání obsluhou bude z ovládacího rozvaděče ROV v DK. Rozvaděč ROV bude vybaven moduly pro místní a dálkové ovládání EOv. Přenos povelů a signalizace do vzdáleného dispečerského



pracoviště (např. Týniště nad Orlicí) bude zajištěn propojením ovládacích prvků s technologickým zařízením sdělovacího zařízení a dále po přenosové cestě v rámci optického kabelu DOK.

#### **SO 02-19-03-01 Častolovice - Týniště n.O., přípojky nn pro PZS**

- PZS v km 51,449 bude napájen novou kabelovou přípojkou nn z PZS v km 52,142, kabelem AYKY 4x35mm<sup>2</sup> v délce 705m. Trasa bude vést v souběhu s kabely zab.zař., s prostorovým oddělením.
- PZS v km 52,142 bude navýšen rezervovaný příkon na 3x25A, odběrné místo bude společné pro zab.zař. a osvětlení zastávky Lípa nad Orlicí. Dojde k přepojení napájení RD na odběr z ČEZ Distribuce. Bude provedena instalace pilíře s elektroměrovým rozvaděčem RE2 pro odběr PZS. Zastávka bude vybavena novým rozvaděčem RO opatřeným dálkovou diagnostikou pro přenos informací na dispečink o provozu a poruše osvětlení.
- PZS v km 53,277 bude napájen novou kabelovou přípojkou nn z TS Rašovice, kabelem AYKY 4x25mm<sup>2</sup> v délce 460m. Trasa bude vést v souběhu s kabely zab.zař., s prostorovým oddělením.
- PZS v km 53,750 bude napájen novou kabelovou přípojkou nn z TS Rašovice, kabelem AYKY 4x25mm<sup>2</sup> v délce 60m. Trasa bude vést v souběhu s kabely zab.zař., s prostorovým oddělením. Bude upravena výzbroj skříně měření RST v TS Rašovice pro napojení sousedních měřených vývodů PZS v km 53,277 a v km 54,650.
- PZS v km 54,650 bude napájen novou kabelovou přípojkou nn z TS Rašovice, kabelem AYKY 4x25mm<sup>2</sup> v délce 920m. Trasa bude vést v souběhu s kabely zab.zař., s prostorovým oddělením.
- PZS v km 55,850 je napájen přípojkou nn se stávajícím rezervovaným příkonem 3x25A z ČEZ Distribuce. Bude provedena instalace pilíře s elektroměrovým rozvaděčem RE2 pro odběr PZS.

#### **SO 02-19-11-01 Častolovice–Rychnov n.K., kabel. rozvody, osvětlení, PZS**

- Zastávka Častolovice v km 1,221. Stávající osvětlení bude nahrazeno osvětlením na sklopných stožarcích (4ks nové) výšky 5,5m. Ovládání osvětlení bude dálkové přes datovou síť. Zastávka bude vybavena novým rozvaděčem RO opatřeným dálkovou diagnostikou pro přenos informací na dispečink o provozu a poruše osvětlení.
- Zastávka Synkov v km 3,776. Přípojka pro zastávku Synkov bude vedena z odběrného místa v obci Synkov, s povoleným rezervovaným příkonem 3x20A. Délka přípojky 360m kabelem 1-AYKY 3x70+50mm<sup>2</sup>. Kabel bude zakončen v elektroměrovém pilíři na zastávce Synkov. Trasa povede na cizích pozemcích. Stávající osvětlení zastávky bude nahrazeno osvětlením na sklopných stožarcích (5ks nové) výšky 5,5m. Ovládání osvětlení bude dálkové přes datovou síť. Zastávka bude vybavena novým rozvaděčem RO opatřeným dálkovou diagnostikou pro přenos informací na dispečink o provozu a poruše osvětlení.
- Zastávka Slemeno v km 5,675. Přípojka pro zastávku Slemeno bude vedena z odběrného místa obce Tutleky, s povoleným rezervovaným příkonem 3x20A. Délka přípojky 350m kabelem 1-AYKY 3x35+25mm<sup>2</sup>. Kabel bude zakončen v elektroměrovém pilíři na zastávce Slemeno. Trasa povede na cizích pozemcích. Stávající osvětlení bude nahrazeno osvětlením na sklopných stožarcích (5ks nové) výšky 5,5m. Ovládání osvětlení bude dálkové přes datovou síť. Zastávka bude vybavena novým rozvaděčem RO opatřeným dálkovou diagnostikou pro přenos informací na dispečink o provozu a poruše osvětlení.
- PZS v km 5,694 bude napájen ze zastávky Slemeno novou kabelovou přípojkou nn AYKY 4x16mm<sup>2</sup> v délce 60m. Trasa bude vést v souběhu s kabely zab.zař., s prostorovým oddělením. Bude provedena instalace pilíře rozvaděče PZS, dodávka a uložení kabelu.
- PZS v km 7,495 bude napájen novou kabelovou přípojkou nn ze sousedního přejezdu PZS v km 7,960, kabelem 1-AYKY 4x25mm<sup>2</sup> v délce 490m. Trasa bude vést v souběhu s kabely sděl.zař., s prostorovým oddělením. Bude provedena dodávka a uložení kabelu.



- PZS v km 7,960 je v současném stavu napájen z distribuce ČEZ. Stávající rezervovaný příkon 1x10A bude navýšen na 3x25A z důvodu napájení sousedního přejezdu v km 7,495. Bude provedena výměna elektroměrového rozvaděče RE a instalace pilíře pro odběr PZS.
- Zastávka Rychnov nad Kněžnou v km 9,676. Stávající osvětlení bude nahrazeno osvětlením na sklopných stožarcích (5ks nové) výšky 5,5m. Ovládání osvětlení bude dálkové přes datovou síť. Zastávka bude vybavena novým rozváděčem RO opatřeným dálkovou diagnostikou pro přenos informací na dispečink o provozu a poruše osvětlení.

#### **SO 02-19-12-01 ŽST Rychnov nad Kněžnou, kabel. rozvody, úprava osvětlení**

Ve stanici bude postavena nová technologická budova, do které bude staženo veškeré napájení a ovládání stanice. V dopravní kanceláři bude umístěn nový hlavní rozvaděč s podružným měřením pro EOVS, osvětlení stanice, stavědlovou ústřednu a sdělovací zařízení.

Stávající osvětlení stanice stožáry JŽ včetně kabeláže budou demontovány. Nové osvětlení stanice bude provedeno jednak pomocí osvětlovacích věží výšky 20m a jednak pomocí sklopných osvětlovacích stožárů výšky 12m. Pro osvětlení stanice je navrženo 5ks osvětlovacích věží výšky 20m se světlomety osazených vysokotlakovými sodíkovými výbojkami 250W a 400W a 2ks osvětlovacích sklopných stožárů výšky 12m s výbojkami 150W. Kolejiště bude osvětleno na úroveň  $E_m \geq 10$  lx, osvětlení nástupišť, přechodu a přejezdu na úroveň  $E_m \geq 20$  lx. Návrh byl proveden dle ČSN 12464-1 osvětlení pracovních ploch.

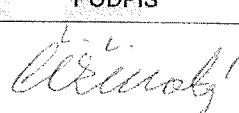



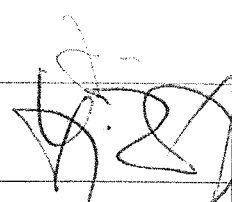
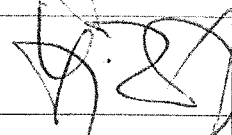
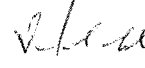
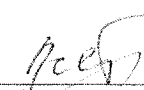
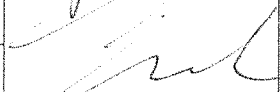




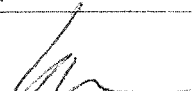
Místní ovládání obsluhou bude z ovládacího rozvaděče ROVS v DK. Rozvaděč ROVS bude vybaven prvky pro ovládání a signalizaci společnými pro EOVS a venkovního osvětlení. Rozvaděč ROVS bude vybaven moduly pro místní a dálkové ovládání EOVS. Přenos povelů a signalizace do vzdáleného dispečerského pracoviště (např. Týniště nad Orlicí) bude zajištěn propojením ovládacích prvků s technologickým zařízením sdělovacího zařízení a dále po přenosové cestě v rámci optického kabelu DOK.

**Zaznamenal Roman Ďuriš**





NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 2. Část, rekonstrukce žst. Častolovice Výrobní porada
DATUM	23. listopadu 2011
MÍSTO	SUDOP Praha, a. s.

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
JIRÍ ČIŽINSKÝ	ČDT	725 779 676 jiri.cizinsky@cdt.cz	
JIŘÍ ČECH	SŽDC HZ Správa	602 436 910 cechj@szdc.cz	
MARTINA HINDRÁKOVÁ	ČD, a.s. RSM HK	724 8266 34 hindrakova@rsm.cd.cz	
Libor Trnčík	SŽDC, SDC, SEE Hradec Králové	724 985 000 trnclibor@szdc.cz	
Václav Jelínek	SŽDC, a.s. OPE	372 235 572 jelinek@szdc.cz	
ZALUDSKÝ	SŽDC - OAH	222 333 389 zaludsky@szdc.cz	
JAN PANCHARTEK	SŽDC OTH	972 235 470 panchartek@szdc.cz	
MIROSLAV BALCIN	SŽDC, SS PHA	972 244 834 balcin@szdc.cz	
EVUNT	SŽDC, SS PHA	972 244 733 evunt@szdc.cz	
JARMILA HELTOVÁ	SŽDC OTH	972 235 679 heltova@szdc.cz	
DUŘIŠ ROMAN	SUDOP PRAHA	267 094 389 roman.duris@sudop.cz	
VLADIMÍR PUŠ	SUDOP PRAHA	267 094 389 vladimir.pus@sudop.cz	
DRAHOVÍRA KOTROUSOVÁ	SŽDC OEK	972 235 214 kotrousova@szdc.cz	
JAROSLAV SOUTAR	SUDOP PRAHA	267 094 154 jaroslav.soutar@sudop.cz	



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Radek JASANSKY	SZDC BIP HRABEC KRALOVÉ	725 500 143 jasanskyp@szdc.cz	
Miroslav HAJEK	SZDC RCP H. KRALOVÉ	745 741 225 hajekj@szdc.cz	
MARTIN SUDEJ	SZDC ORCP	472233093 sudejm@szdc.cz	
DEJR KUMIK	SZDC SS PRAHA	572 24 851 kumik@szdc.cz	
Marek BINKO	ČD, a.s. GR 016	724 584 003 binko@gr.cd.cz	
Karel OTTAVIA	MD 0130	602 777 308 karel.otavio@mdcr.cz	
Pavel PILNY	SZDC, a.s. OPD	Linka SZDC, CZ. 372/325/463	
František PILNY	SZDC, s.o. Har. sp. Praha	pilnyf@szdc.cz 724 342 999	
PETR ŠVEJK	ŘEŠ. SP. PHA	mejle@szdc.cz 602 659 440	
Miroslav HALAMA	IKP CE, s.r.o.	603 218 003 miroslav.halama@ikpce.com	
Jiří POSTPIŠIL	IKP CE, s.r.o.	732 249 680	
Martin SOJKA	IKP CE, s.r.o.	732 513 107	
Pavel Ušinec	SUDOP PRAHA HRABEC KRAL.	PAVEL.UTINEC@SUDOPHC.CZ 605 229 091	
MARTIN ŠTROF	SUDOP PRAHA	MARTIN.STROF@SUDOPHC.CZ 267 094 144	









Správa železniční dopravní cesty

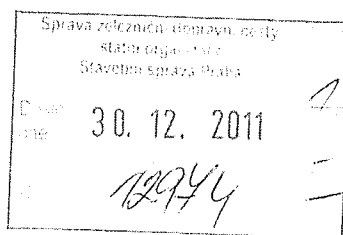
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 11555/2011-SS PHA-ÚT  
Ze dne: 24.11.2011  
Naše zn.: 57866/2011-OPD  
Vyřizuje: Ing. Ondruška  
Telefon: 972 241 036; 972 741 224  
Mobil: 602 435 577  
E-mail: ondruska@szdc.cz  
Datum: 22.12.2011



Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Stavební správa Praha  
náměstek ředitele pro techniku  
Sokolovská 278/1955  
190 00 Praha 9

VT  
Rifky - SS  
kopie Kuvák  
2/1 F

**Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice, stanovisko k realizaci staniční koleje č. 5**

Po projednání v rámci úseku provozování dráhy a zvážení všech skutečností vyplývajících z Vaší žádosti č.j. 11555/2011-SS PHA-ÚT a předložených částí vypracovaného návrhu konceptu přípravné dokumentace sdělují:

Na požadavku uvedeném ve stanovisku č.j. 35648/11-OŘ ze dne 2.8.2011 týkající se vybudování nové koleje č. 5 v ŽST Častolovice určené pro potřeby nákladní dopravy **trváme**. Kolej je z provozního hlediska potřebná pro odstavení prázdných vozů (vozové zálohy) co nejbližší místa nakládky, aby mohlo být reagováno na aktuální požadavky přepravce týkající se přístavby vozů na vlečku a případné nepravidelnosti v dopravě v provozně velmi zatíženém úseku Hradec Králové – Týniště n.O. – Častolovice nevedly k případnému omezení nakládky na vlečce ŠKODA AUTO, závod Kvasiny.

Z Vaší žádosti vyplývá, že vybudování této koleje je technicky reálné, ovšem za podmínky záboru (odkupu) mimodrážních pozemků, překládky v současnosti budované cyklostezky a dále změny územního plánu městysu Častolovice. Jsme si vědomi, že veškeré záležitosti týkající se změny územního plánu jsou časově náročné a vzhledem k předpokládanému financování výše uvedené investiční akce z prostředků OPD by bylo velmi ohroženo její zahájení do konce roku 2013. Vzhledem k růstové strategii železniční dopravy ŠKODY AUTO na vlečce Kvasiny nutno bezpodmínečně zajistit taková opatření, aby od roku 2015 bylo možno plně realizovat požadavky ŠKODY AUTO v oblasti nákladní dopravy a dále v rámci osobní dopravy i požadavky objednavatele regionální dopravy. Vzhledem k tomu, že tyto požadavky nelze splnit dopravně-technologickými opatřeními, nutno je řešit cestou investičních opatření, která jsou navrhována v současnosti zpracovávanou přípravnou dokumentací a studií proveditelnosti.

Aby bylo možno dokončit přípravu stavby a zahájit realizaci do konce roku 2013 navrhujeme:

- v rámci projekčně připravované rekonstrukce ŽST Častolovice sledovat výstavbu části koleje č. 5, které nebrání stávající územní plán a stavba cyklostezky na obecních pozemcích,
- kolej č. 5 napojit v souladu s cílovým stavem do týnišťského zhlaví a přechodně ji ukončit cca v km 57,950 zářezem, tj. v kilometru, kde začínají obecní pozemky a na nichž probíhá realizace cyklostezky (přechodná délka kusé koleje č. 5 cca 430 m),
- kolej č. 5 zabezpečit jako kolej dopravní,
- projednat zábor (odkoupení) části pozemků firmy Saint-Gobain Isover Častolovice cca v km 57,630-57,830, což je podmínkou možné realizace části koleje č. 5. Ve výše uvedeném kilometru je situování nové koleje navrženo vzhledem k prostorovým možnostem na hranici pozemků ČD a uvedené firmy.

Na rychnovsko/kosteleckém zhlaví požadujeme sledovat takové kolejové řešení, které umožní po změně územního plánu (cca od km 57,950 do 58,350) bez podstatných následných zásahů do nově vybudovaného zařízení infrastruktury napojení dopravní koleje č. 5 v ŽST Častolovice do cílového stavu.

S pozdravem

Ing. Jaromír Kadlec  
náměstek generálního ředitele  
pro provozování dráhy

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
Praha 1, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00  
IČ: 709 94 234, DIČ: CZ70994234

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

zapsaná v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384

www.szdc.cz

Sídlo: Dlážděná 1003/7,

IČ: 709 94 234

DIČ: CZ 709 94 234







NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Zvýšení kapacity trati Týniště n.O. – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice Závěrečná výrobní porada
DATUM	9. února 2012
MÍSTO	SUDOP Praha, a. s.
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	Dle textu

Hlavním tématem jednání bylo projednání připomínek vznesených k odevzdané přípravné dokumentace. Projektantovi byly do data projednání doručeny připomínky od následujících organizací:

- SŽDC, s. o.; Stavební správa západ
- SŽDC, s. o.; Odbor provozování dráhy
- SŽDC, s. o.; Odbor řízení regionálních center provozu
- SŽDC, s. o.; Odbor operativního řízení provozu
- SŽDC s. o.; Odbor automatizace a elektrotechniky
- SŽDC s. o.; Odbor traťového hospodářství
- SŽDC s. o.; SDC severovýchodní Čechy
- ČD, a. s.; O31 GŘ
- ČD Cargo, a. s.

Na jednání bylo dohodnuto:

- Dokumentace se zapracovanými připomínkami bude označena textem „PD po zapracování připomínek 02/2012“.
- Termín odevzdání je dle smlouvy, tedy 29.2.2012

Dále byli vyzváni jednotliví připomínkující a byly diskutovány z jejich pohledu nejzásadnější připomínky (viz. následující text). Způsob vypořádání všech připomínek pak bude součástí samostatné přílohy tohoto zápisu.

## Dopravní technologie

### Technické řešení zastávky Rychnov n.K. zastávka

Projektant seznámil s řešením zastávky Rychnov n.K. zastávka. Zastávka je na základě vstupního jednání nově umístěna v km 9,762 za přejezdem silnice I/14 v km 9,713. Zastávka je tvořena nástupištěm délky 68m. Větší délka nástupiště je vyvolána dřívějším požadavkem na délku nástupiště 60m, nutným posunutím místa pro zastavení vlaku, tak aby byla dodržena viditelnost návěstidla 8m a vytvořením přístupu na nástupiště do chodníku z ulice Jiráskova. Cestové návěstidlo je zřízeno z důvodu krytí přejezdu 3m od kraje přejezdové konstrukce, tj. včetně chodníku. Nástupiště je šířky 2,5m. Jelikož konec nástupiště již zasahuje do přechodnice navazujícího směrového oblouku o poloměru R=180m s převýšením D=50mm je nutné stanovit výšku nástupní hrany 380mm nad TK a ne s dříve uvažovanou výškou 550mm, nad TK. Pro realizaci zastávky je nutné vytvoření přístupu z komunikace na pozemku 1786/3, kterou je nutné přeložit, tak aby byla zaústěná před výstražníky přejezdu 4m od osy koleje. Ve stávajícím stavu je komunikace zaústěná až za výstražník.





Situování nového nástupiště délky 60m do polohy před přejezd v km 9,713 je sice možné, avšak nástupiště je situováno na vnitřní stranu směrového oblouku o poloměru  $R=182\text{m}$  s převýšením  $D=92\text{mm}$ . Umístění nástupiště před přejezdem by mělo příznivý dopad na plynulost provozu na komunikaci nespouštěním výstrahy přejezdu při obracení os. vlaku. Při šířce nástupiště 2,5 m a vzdálenosti 3m od přejezdové konstrukce však také vyvolává zásah do pozemků 1594/1 a 2989.

**Závěr:** Nástupiště zastávky Rychnov n.K. zastávka je uvažováno v poloze za přejezdem v km 9,713 s výškou nástupní hrany 380 mm nad TK.

#### Problematika obracení osobních vlaků na zastávce Rychnov n.K. zastávka

V dokumentaci navržený obrat osobních vlaků na zastávce Rychnov nad Kněžnou zastávka v délce 2,5 min byl zpochybňován složkami SŽDC. Projektant uvedl několik příkladů krátkého obratu vlaků:

- na síti SŽDC se stávajícími vozidly: motorový vůz řady 810 ČD v Dolním Žlebu 2 minuty (před zavedením průjezdného konceptu do Bad Schandau), dvoudílná jednotka řady 814 ČD v Příkopicích 3 minuty (aktuální GVD), souprava ČD 843+043+954.2 v Uničově 3 minuty (aktuální GVD),
- příklady ze zahraničí: Ve stanici Friedrichshafen Stadt obrací společnost Bayerische Oberlandbahn (BOB) vozidla RegioShuttle za 3 minuty (jedoucí ovšem ve dvojité trakci), ve stanici Stolberg (Rheinl) Hbf společnost DB Regio NRW GmbH úvratňuje vozidlo řady DB643 (třídílná dieselová jednotka Talent) za 1 nebo 3 minuty dle časové polohy ostatních vlaků.

Projektant je názoru, že nová vozidla by měla dopravu zrychlit mimo jiné i umožněním krátkých dob obratu. Krátká doba obratu 2,5 min. vychází z nízké cestovní rychlosti na trati, která i přes částečné zvýšení rychlosti v úseku Častolovice – Rychnov n.K. zast. až na 80 km/h neumožňuje delší dobu pro obrat. Obrat na zastávce Rychnov n.K. zast. je podmíněn nasazením moderních vozidel s lepší dynamikou jízdy (uvažováno vozidlo RS-1 řady 840 ČD) nebo obdobné, neboť jednotky ř. 814+914 nejsou schopny krátké jízdní doby stíhat. Při nasazení vozidel ř. 814 by bylo nutné obrat na zast. Rychnov n.K. zast. řešit křížováním v žst. Rychnov n.K. a v případě jízdy Mn vlaku je nutný návrat soupravy do žst. Rychnov, nebo vybudování odstavné koleje cca v km 10,0 pro uvolnění traťové koleje pro jízdu Mn vlaku. Tato opatření ale vyvolávají nutnost nasazení dalšího vozidla do oběhu.

Pro výpočty dopravní technologie bylo uvažováno vozidlo Regioshuttle RS-1 řady 840, resp. 841 ČD z důvodů lepší dynamiky jízdy než u stávajících vozidel ř.814. Pro zkrácení jízdní doby je uvažováno při půlhodinovém taktu os. vlaků se střídavou obsluhou zastávek Synkov a Slemeno, což znamená obsluhu těchto zastávek v intervalu 1h.

Ze strany SŽDC je poukazováno na výnos ČD a.s. č.j. 302/2010-12/1-Rek o provozu nových vozidel, který požaduje minimální dobu obratu 3 min pro vozidla ř. 810 a 5 min pro jednotky ř. 814.

**Závěr:** Je požadováno stanovisko organizátora regionální dopravy v Královéhradeckém kraji OREDO, zda je požadováno obracení osobních vlaků na zastávce Rychnov n.K. zastávka a za jakých podmínek, např. za cenu projíždění zastávek Synkov a Slemeno z důvodu nutného krácení jízdních dob.

Zastávka Rychnov nad Kněžnou zastávka je dnes umístěna v km 9,676 s nástupištěm rozděleným před a za přejezd v km 9,713. Část před přejezdem je ve směrovém oblouku  $R=182\text{m}$ , což je z hlediska případné rekonstrukce nástupiště nevyhovující stav.

Zástupce investora upozornil, že v případě rekonstrukce nástupiště, je nutné umístit nové nástupiště do přímého úseku za přejezd. To vyvolává otázku anulace přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) a jeho opětovného spouštění pro jízdu opačným směrem. V dnešním stavu je možná místní obsluha PZZ vlakovou četou pomocí klíče od výpravního v žst. Rychnov nad Kněžnou. Ve stávajícím GVD není obsluha zastávky možná z důvodu dlouhých jízdních dob v úseku Častolovice – Rychnov n.K.



Zástupce OREDO poukázal na výhledový záměr zajíždět až do zastávky Rychnov n.K. zastávka, nečiní se tak právě z důvodu nízké cestovní rychlosti. Vzhledem k poloze zastávky vůči městu je zajíždění žádoucí.

Ve výhledovém stavu je nutné vyřešit zabezpečení přejezdu v km 9,713 a jeho obsluhu vlakovou četou, např. pomocí pageru přímo ze stanoviště strojvedoucího. Zajíždění Os na zastávku je podmíněné také zkrácením jízdních dob. V předložené DT je uvažováno se obracením Os vlaků až v maximální variantě. V minimální a optimální variantě se s rekonstrukcí zastávky neuvažuje.

#### Problematika železničních přejezdů v Rychnově n.K.

Ze strany investora byla vznesena připomínka na obtížně realizovatelné zvýšení rychlosti přes přejezdy v km 9,214 a 9,474. Důvodem je nenormová vzdálenost křižovatek od přejezdu a obtížné zabezpečení přejezdů.

Projektant zabezpečovacího zařízení PD „Zvýšení kapacity trati Týniště n/O - Častolovice - Solnice, 2.část, rekonstrukce žst. Častolovice“ uvedl, že byla zkoumána možnost zabezpečení přejezdů. Přejezd v km 9,474 nelze zrušit, lze zabezpečit PZS za podmínek odlišného situování výstražníků pro souběžnou komunikaci a projednání s DÚ.

Přejezd v km 9,214 je možno ponechat zabezpečený výstražnými kříži z důvodů max. traťové rychlosti 50 km/h, je nutné zajištění rozhledových poměrů, zejména vykácením keřů na soukromém pozemku. Vykácení je možné vyžadovat, neboť se nacházíme v ochranném pásmu dráhy.

Řešení nedostatečné vzdálenosti přejezdu od křižovatky ul. Jiráskova (sil. I/14) a Na Dubince je možné řešit zrušením odbočovacího pruhu vlevo z ul. Jiráskova ve směru k přejezdu a vytvořením jednosměrného odbočovacího a připojovacího pruhu, který vytvoří dostatečný prostor pro vyčkávání vozidel před i za přejezdem v ul. Jiráskova.

**Závěr:** Řešení zabezpečení přejezdů bylo akceptováno.

*Zaznamenal Ing. Tomáš Hartman (IKP CE, s. r. o.)*

#### **PS 02-03-02-01 ŽST Častolovice, rekonstrukce příhradové TS 35/0,4kV**

Byl představen návrh rekonstrukce transformovny TS35/0,4kV.

Nosná ocelová konstrukce příhradové transformovny bude zachována. Stávající elektrovýzbroj transformovny bude demontována, ocelová konstrukce bude mechanicky očištěna a bude proveden nový základový nátěr včetně krycí barvy odolné proti povětrnostním podmínkám. Bude provedeno revizní měření zemního odporu.

V rámci rekonstrukce bude kompletně vyměněna veškerá elektrovýzbroj, v rozsahu od pojistkové konzole VN s omezovači přepětí, přes transformátor 160kVA až po skříň měření. Ve skříni měření bude provedena výměna MTP za přítomnosti pracovníků ČEZ měření.

*Zaznamenal Roman Ďuriš*

#### **PS 02-01-02-01 ŽST Častolovice, SZZ**

Pro zvýšení rychlosti mezi vjezdovým návěstidlem a úrovnovým přechodem přes kolej č. 2 v ŽST Častolovice bude před výhybkou č. 6 zřízeno cestové návěstidlo namísto navrženého seřadovacího návěstidla. Neuvažuje se tedy se zřízením návěstidla přímo před přechodem ani se snížením rychlosti pomocí rychlostníků. Při tomto řešení se však doporučuje i vysunutí vjezdových návěstidel ve směru od



Kostelce n.O. a Rychnova n.K. proti uvažovanému. Zkrácení koleje č. 2 posunutím odjezdového návěstidla L2 před úrovněový přechod bude případně řešeno v následujícím stupni dokumentace.

***Zaznamenal Ing. Petr Nekula***

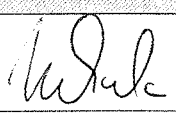
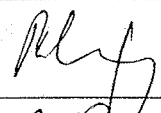
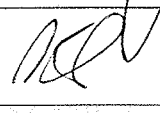
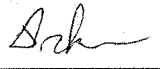
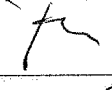


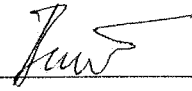
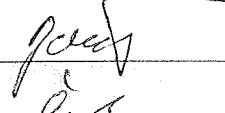

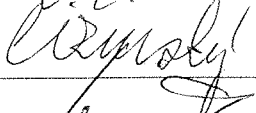
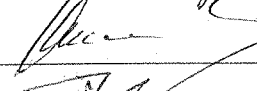


Na poradě proběhla debata týkající se realizace nových provozně-technologických budov v ŽST Častolovice a v ŽST Rychnov nad Kněžnou. Debata byla vyvolána dopisem č.j. 1367/2012-O31 Odboru správy nemovitostí GR ČD s negativním stanoviskem vůči výstavbě nových provozně-technologických budov. Po přednesení argumentů (špatný technický stav stávajících VB, problémy s osazením klimatizačních jednotek na fasády VB, byty nad prostory s umístěnou technologií, podsklepenost VB a časová tíseň na provedení stavebně-technických průzkumů a následné změny projektového řešení) ze strany projektanta a investora vůči požadavku O31 GR na umístění nové technologie do stávajících výpravních budov bylo dohodnuto, že navrhované provozně-technologické budovy budou zachovány.

***Zaznamenal Jaroslav Soumar***


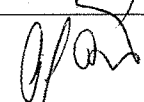
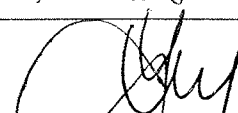
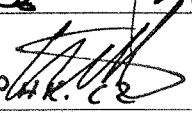
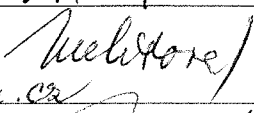
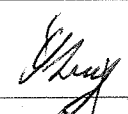
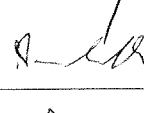
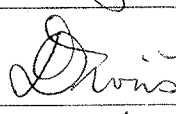
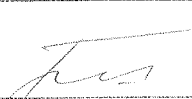


# PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice Projednání připomínek
DATUM	9. února 2012
MÍSTO	SUDOP Praha, a. s.

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
PETR NEKULA	SUDOP PRAHA, a. s.	267 094 153 petr.nekula@sudop.cz	
František Pilný	SŽDC, SSv OI	725 342 999 pilnyF@s2dc.cz	
PETR KUNIK	SŽDC SS VAPRO	972 244 851 kunik@s2dc.cz	
Vojtěch PRKNA	SŽDC, SS ZÁPAD	972 244 850 prkna@s2dc.cz	
Karel Fridrich	— " —	972 244 833 fridrich@s2dc.cz	
DAVID ŠLAPAL	— " —	602 00 00 41 slapalD@s2dc.cz	
ALENA HEINISOVÁ	SŽDC OI	222 335 528 HEINISOVA@S2DC.CZ	
Milan Beneš	SŽDC, SSZ	972 244 825 benes@s2dc.cz	
Milan BALÁŇ	SŽDC, SSZ	972 244 834 balan@s2dc.cz	
PETR ŠVEJL	— " —	602 659 870 svejl@s2dc.cz	
JIRÍ ČIZINSKÝ	ČDT	725 779 676 jiri.cizinsky@cdt.cz	
Vít DOLEŽAL	SŽDC, TUDC	724 208 199 vit.dolezal@tude.cz	
Michal BENEŠ	ČD, GR031	724 835 767 honeskf@gr.cd.cz	
VANDA ŠIMÁNKOVÁ	ČD GR031	simankova@gr.cd.cz 425 813 615	



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Karel OTAVA	MD 0130	602 777 208 karel.otava@md0130.cz	
Bobuslav VASÍČEK	SZDC ORCP	602 384238 VASICEK.B@SZDC.CZ.	
PAVEL ŮHA	SZDC OPD	942/385/863 hila@szdc.cz	
KAREL KOHOUT	CD, RSH HK	602 456 922 KOHOUT@RSH.CD.CZ	
LEOS SEJBAL	CD CARGO Ć	602 764 786 leos.sejbal@cdcargo.cz	
PAVEL UTINEK	SUDOP PRAHA HK.	605 229 091 PAVEL.UTINEK@SUDOPHK.CZ	
JAROSLAV ĆERVENKA	SUDOP PRAHA HK	498 555 982 JAROSLAV.CERVENKA@SUDOPHK.CZ	
PAVEL MICHL	SUDOP PRAHA HK	491 655 914 pavel.michl@sudophk.cz	
ALENA MELISOVA	AQUATHERM PROJECT, HK	606 769 732 alenamelizova@xnanu.cz	
ZUNT	SZDC SSZ	972 244 733 ZUNT@SZDC.CZ	
ĽTROF	SUDOP PRAHA	267 094 144 HARTIN.ITROP@SUDOP.CZ	
ZAHRADEK	SZDC-OAG	222335269 zahradu@szdc.cz	
JAN PANCHARTĚK	SZDC OTH	972235470 panchartek@szdc.cz	
Vojtěch Jelínek	SZDC OAG	972355572 Jelínek@szdc.cz	
ĽURIS Roman	Sudop Praha	267 094 389 roman-duris@sudop.cz	
JAROSLAV SOUMAR	SUDOP PRAHA	267 094 154 jaroslav.soumar@sudop.cz	
LILLOVA Terezie	SZDC SDC; SEE SVĆ	724 985 003 lilova.t@szdc.cz	



[illegible]



<b>NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ</b>	<b>Zvýšení kapacity trati Týniště n.O. – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice</b> Vypořádání připomínek k PD
<b>DATUM</b>	28. února 2012
<b>MÍSTO</b>	-
<b>ÚČASTNÍCI</b>	-
<b>ZAZNAMENAL(A)</b>	-

V rámci projednání přípravné dokumentace byly vzneseny připomínky od níže uvedených organizací. Tyto připomínky byly vypořádány jednotlivými zpracovateli na jednání uskutečněném dne 9.2.2012, případně dalšími samostatnými jednáními s výsledkem dle tohoto dokumentu.

SŽDC, s. o.; Stavební správa západ.....	2
SŽDC, s. o.; Odbor provozování dráhy (Ing. Říha).....	17
SŽDC, s. o.; Odbor řízení regionálních center provozu (Vašíček / Ing. Hájek).....	20
SŽDC, s. o.; Odbor operativního řízení provozu (Ing. Křemen) .....	22
SŽDC s. o.; Odbor traťového hospodářství .....	24
SŽDC s. o.; SDC severovýchodní Čechy .....	30
Připomínky Ministerstva dopravy ČR (Ing. Otava).....	34
ČD, a. s.; O31 GR (Ing. Šimánková / Ing. Jelínková) .....	35
ČD Cargo, a. s. (Ing. Sejbal).....	36
SOUPIS VŠECH OBDŘZENÝCH PŘIPOMÍNEK.....	38



## SŽDC, s. o.; Stavební správa západ

### **Železniční svršek, spodek, pozemní stavby (Ing. Fridrich)**

- Na rozpiskách objednatele uvádějte celým názvem „Správa železniční dopravní cesty, státní organizace“, obdobně i v textu v identifikačních údajích (dále už lze zkratku). V rozpisce musí být uveden (též) vedoucí zpracovatelského týmu podle nabídky, resp. smlouvy o dílo. Dále žádáme vypustit poznámku pod rozpiskou.

*Použitá zkratka „SŽDC, s. o.“ je zavedenou zkratkou. V textových částech bude u identifikačních údajů stavby použito plnohodnotné označení objednatele. Vedoucí zpracovatelského týmu je uveden v souladu uzavřenou smlouvou o dílo. Poznámka pod rozpiskou je v souladu s platnými zákony ČR, zejména zákonem č. 121/2000 Sb. - Autorským zákonem.*

- Chybějící části E.1.6 Potrubní vedení, G Náklady a ekonomické hodnocení, H.2, H.3 a I

*Uvedené části dokumentace budou doplněny.*

#### **A Průvodní zpráva:**

- A.1 „charakter stavby“ popsat tak, aby bylo srozumitelné pro nedrážní pracovníky v územním řízení; doplnit, že jde o obsahem o dokumentaci pro územní řízení (oboje i v jiných částech PD).

*Bude zpracováno.*

- A.2.1.2 místo TPP je správně TTP.

*Bude zpracováno.*

- A.2.1.3 první dvě věty posledního odstavce nejsou příliš srozumitelné, upravit tak, aby bylo jasné, že stavba obsahuje zábory mimodrážních pozemků vč. ZPF.

*Bude zpracováno.*

- A.2.2 i v Častolovicích jsou nástupiště vnější, jazykové a poloostrovní, nikoliv ostrovní.

*Bude zpracováno.*

- A.2.3.1 tab. „úspora provozních pracovníků“ v Rychnově zůstane dozorce výhybek, ale v rozšířené pracovní době (bude zajišťovat kontrolu konce vlaků v úseku do Solnice s telefonickým způsobem dorozumívání); tab. „propustnosti“ uvádět stav po popisované stavbě (tj. s AH vč. oddílů v mezistaničních úsecích Týniště – Častolovice a Častolovice – Rychnov), nikoliv s výhledovými výhybnami. Doplnit technické kapacitní údaje (rekonstruovaných staničních zab. zař., TZZ, PZS, délky kolejí, počty nástupišť a výhybek..., zábory).

*Bude zpracováno.*

- A.2.4 kapitulu přepsat vzhledem k neschválení IZ, změně pravidel pro schvalování IZ a nutnosti zpracovat SP tak, že se odkáže na souběžně zpracovávanou „Studii proveditelnosti zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice“ (IKP CE, 2012).

*Kapitola se opírá o technické zadávací podmínky pro zpracování PD. Zpracovaná SP bude uvedena v podkladech pro zpracování PD.*



- A.3 do podkladů doplnit TES, u použitých dokumentací (IZ, TES) doplnit zpracovatele a rok zpracování.

*Bude zpracováno.*

## **B.1 Souhrnná technická zpráva:**

- B.1.3.1 v Častolovicích budou zřízena dvě nástupiště, jedno poloostrovní (bez podchodu) u 1. SK s přístupem přes centrální přechod, jedno jazykové mezi 2. a 4. SK. Obě provozně technologické budovy (text pod odrážkami) budou po stavbě trvale obsazeny.

*Bude zpracováno. Trvale obsazena bude pouze provozně technologická budova v ŽST Častolovice. V ŽST Rychnov n/K se předpokládá, že zaměstnanec kontrolující konce vlaků ve směru ze Solnice bude po dokončení stavby užívat stávající DK. Toto vychází ze skutečnosti, že v novém technologickém objektu není potřebné sociální zázemí pro trvale sloužící personál.*

- B.1.3.2.4.1 nástupiště v Častolovicích viz výše. Popis častolovického kolejíště není přesný – hlavní podmínkou pro návrh tvaru kolejíště bylo vytvoření dvou kolejí pro nákladní vlaky délky alespoň 321 m, odvozenou od délky kolejí vlečky Škoda Auto a. s. v žst. Solnice; těmito kolejemi jsou 3. a 3a. SK. Doplnit dále zdůvodnění návrhu 5. SK (s určením pro odstavení vozů pro vlečku Škoda Auto a. s.) požadavkem SŽDC NP, včetně odkazu na stanovisko. Kolej 6a. není výtažná, ale odstavná.

*Bude upraveno i v STZ*

- B.1.3.2.4.2 v Rychnově nad Kněžnou bude spolu jedním vnějším nástupištěm vybudováno jedno poloostrovní nástupiště.

*Bude upraveno i v STZ*

- B.1.3 chybí přehled dotčených cizích sítí (napojení vodovodu technologické budovy Častolovice, napojení kanalizací obou pozemních staveb, zaústění odvodnění žst. Častolovice) a stanoviště vlastníků sítí k navrženému řešení.

*Seznam správců inženýrských sítí je součástí samostatné části dokumentace. Seznam dotčených správců sítí, včetně jejich souhlasu s napojením nových provozně technologických objektů je součástí příslušných SO zabývajících se touto problematikou.*

- v celé STZ není uvedeno, že stavba předpokládá zásah do vlečky Orsil a. s. s přemístěním dvou výhybek a hlavně snesení vlečky severně od kolejíště žst. Častolovice. Protože před snesením vlečky musí proběhnout zrušení vlečky Drážním úřadem, o něž musí požádat její (neznámý) majitel, nutno již v tomto stupni dořešit způsob zrušení vlečky.

*Zásahy do vlečky Orsil budou zdůrazněny v kapitolách zabývajících se železničním svrškem a spodkem v ŽST Častolovice. Dále budou uvedeny v Majetkoprávní části dokumentace.*

- B.1.4 doplnit tabulku ploch záborů (trvalých, dočasných; ZPF, PUPFL, ostatní) s členěním po katastrálních územích.

*Bude zpracováno.*

- B.1.7 viz k A.2.4. Zde ale mají být uvedeny také požadavky na doplňující průzkumy (radonový pro budovy, geotechnický pro pražcového podloží a vsakování) a podobně.

*Bude doplněno.*

### **B.1.1 Geotechnický průzkum:**



- Podle tab. 3 se v sondě KS6 neprováděla statická zatěžovací zkouška, podle přílohy provedena byla. Rozložení sond není optimální a pro nemalé části stanic neposkytuje informace.

*Bude doplněno*

- Chybí průzkum v místě navržených vsakovacích žebířů v žst. Častolovice, nutný pro doložení funkčnosti navrženého řešení. Návrh je založen na jediné kopané archivní sondě, což je nedostatečné.

*Bude prověřeno zpracovatelem návrhu pražcového podloží*

#### **H.1 Doklady z výrobních porad.**

- Doplňte stanovisko SŽDC NP k návrhu 5. SK v žst. Častolovice z 12. 2011.

*Bude doplněno.*

#### **E.1.1, E.1.2 Železniční svršek, spodek, nástupiště**

- SO 02-11-02-01 ŽST Častolovice, železniční svršek. TZ: kap. 3.1.1 Častolovice leží na trati 021, nikoliv 031. Kap. 3.1.3 v 1. SK dnes není upevnění KS.

*Bude upraveno*

- SO 02-11-02-01 ŽST Častolovice, železniční svršek. TZ: Kap. 5.1.1.1 hlavní podmínkou pro navržený tvar kolejí bylo vytvoření dvou kolejí pro nákladní vlaky délky alespoň 321 m, odvozenou od délky kolejí vlečky Škoda Auto a. s. v žst. Solnice; těmito kolejemi jsou 3. a 3a. SK. Doplňt dále zdůvodnění návrhu 5. SK (s určením pro odstavení vozů pro vlečku Škoda Auto a. s.) požadavkem SŽDC NP, včetně odkazu na stanovisko.

*TZ bude přeformulována a doplněna*

- SO 02-11-02-01 ŽST Častolovice, železniční svršek. TZ: Kolej 6a. není výtažná, ale odstavná. Kap. 5.1.1.2 u 3.+3a. SK uvést navíc i celkovou délku koleje mezi návěstidly L3 a S3a.

*Bude upraveno a kordinováno se ZZ*

- SO 02-11-02-01 ŽST Častolovice, železniční svršek. TZ: Kap. 5.1.1.3 v PD uvažovat z nového kolejového roštu (49E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním) i 3.+3a. SK, protože vyzískaný rošt z jediné koleje nebude stačit ani pro kusé a manipulační koleje.

*Bude upraveno a kordinováno s POV*

- SO 02-11-02-01 ŽST Častolovice, železniční svršek. TZ: Tabulka výhybek: není uvedeno, jaké tvaru jsou vyjmuté výhybky vlečky Orsil a. s. a zda je lze použít zpět v posunuté poloze; pokud to možné není, navrhnout nové výhybky 1. generace.

*Viz výše, bude upraveno a prověřeno*

- SO 02-11-02-01, Situace: prodloužit ponechávanou část 6. SK až ke koncovému styku trhané výh. 8, aby se za rampu vešly alespoň dva vozy.

*Bude upraveno*

- SO 02-11-02-01, Situace: Oblouk v 6a. SK upravit na nejméně R=190 m. Viz také k nástupištím.

*Bude prověřeno a upraveno*



- SO 02-11-02-01, Situace: Charakteristické příčné řezy: CH1 výh. 6S popsaná jako „užitá“, v rozporu se situací a TZ. CH2 stezku mezi 2. a 6. SK navrhnout ve sklonu 12 %, i tak ale je rozdíl nivelet TK při dané osové vzdálenosti velký. Tloušťka kolejového lože v 1. a 3.+3a. SK má být 0,35 m.

*Bude prověřeno a upraveno*

- SO 02-11-02-02 ŽST Častolovice, železniční spodek. TZ kap. 5.1.2 sklon trativodů 3 ‰ doplnit souhlas OTH s tímto řešením (alespoň odkazem na projednání na poradě, popř. i konferenčním projednáním). Charakteristické příčné řezy: vzhledem ke sklonu trativodu 3 ‰ nebudou trativodní trubky ve většině řezů uloženy do písku, ale na betonové lože.

*Bude upraveno*

- SO 02-11-02-02, Návrh pražcového podloží: doplnit popis úseků včetně uvažované charakteristické hodnoty modulu přetvárnosti, doplnit výpočet únosnosti (nejen návrh). Výpočet promrznání (tab. 6) je pro jeden z typů sanace chybný, při návrhu zlepšené zeminy nelze uvažovat s promrznutím zeminy tl. 0,40 m. Dimenzování na 20/40 MPa se ale vztahuje jen k hlavní (1.) a předjízdě (nejspíš 3.+3a.) koleji, ostatní koleje (5., 2., 4.) mají být dimenzovány na 15/30 MPa (ZKPP 50 MPa).

*Bude upraveno zpracovatelem návrhu PP*

- SO 02-11-02-02, Návrh pražcového podloží: V CH1 je pod vlečkou navrženo vodorovných 0,15 m šterkodrti, s čímž souhlasíme, ale tento návrh není v TZ ani v Návrhu pražc. podloží.

*Bude upraveno zpracovatelem návrhu PP*

- SO 02-11-02-02, Návrh pražcového podloží: V Podélném profilu chybí ZKPP mostu v KÚ (směr Rychnov n. Kn./Kostelec n. O.).

*Bude upraveno*

- SO 02-12-02-01 ŽST Častolovice, nástupiště. TZ kap. 4.1.1 rozpor mezi popisem zábradlí u poloostrovního nástupiště v TZ (ochranné) a v řezu (příčné řezy), pokud není výškový rozdíl přes 0,5 m, nechat trojmadlové.

*Bude upraveno*

- SO 02-12-02-01 ŽST Častolovice, nástupiště. V TZ by mělo být uvedeno, že jedno nástupiště je jazykové a druhé poloostrovní. Situace: čelo jazykového nástupiště musí mít šířku 3,2 m i v případě, že je jako nástupní uvažována jen jedna hrana (u nenástupní hrany bude místo „sloučené linie“ varovný pás a mezi pásy musí být 1,6 m).

*Bude prověřeno a upraveno – GPK je upraveno na os. Vzd. 3.0m, - dopad do vyhybky č.9, záboru pozemku.*

- SO 02-12-02-01 ŽST Častolovice, nástupiště. Charakteristické příčné řezy (a situace): vzdálenost hran u 2. a 4. SK má být 1680 mm.

*Bude upraveno*

- SO 02-11-12-01 ŽST Rychnov n. Kn., železniční svršek. TZ kap. 5.2.1.3 vkládaný rošt do 5. SK bude regenerovaný (ve VV je uvedeno).

*Bude upraveno*

- SO 02-11-12-01 ŽST Rychnov n. Kn., železniční svršek. Situace: výh. 1 je Obl-j.

*Bude upraveno*



- SO 02-11-12-01 ŽST Rychnov n. Kn., železniční svršek. Podélný profil: niveleta v začátku a konci úseku mimo rozsah vyrovnání koleje se nebude měnit.

*Bude upraveno*

- SO 02-11-12-01 ŽST Rychnov n. Kn., železniční svršek. Příčné řezy: tloušťka kolejového lože v 1. a 3. SK má být 0,35 m; CH4 v 3. SK má být dle TZ pružné upevnění.

*Bude upraveno*

- SO 02-11-12-02 ŽST Rychnov n. Kn., železniční spodek. TZ kap. 5.2.2 sklon trativodů 3 ‰ doplnit souhlas OTH s tímto řešením (alespoň odkazem na projednání na poradě, popř. i konferenčním projednáním). Charakteristické příčné řezy: vzhledem ke sklonu trativodu 3 ‰ nebudou trativodní trubky uloženy do písku, ale na betonové lože.

*Bude upraveno*

- SO 02-11-12-02, Návrh pražcového podloží: doplnit popis úseků včetně uvažované charakteristické hodnoty modulu přetvárnosti, doplnit výpočet únosnosti (nejen návrh). Výpočet promrznání (tab. 6) je chybný, při návrhu zlepšené zeminy nelze uvažovat s promrznutím zeminy tl. 0,40 m. Ke zvážení, zda s ohledem na výsledky geotechnického průzkumu (obě měřené zatěžovací zkoušky jsou vyšší než 15 MPa) zlepšení zeminy nevypustit a nenahradit separační (popř. v části stanice výztužnou) geotextilií. Podle příčných řezů pod 5. SK konstrukce pražcového podloží neuvedená v TZ ani v „Návrhu pražcového podloží“.

*Bude upraveno zpracovatelem návrhu PP*

- SO 02-12-12-01 ŽST Rychnov n. Kn., nástupiště. TZ kap. 4.2.1: nástupiště u 3. SK je poloostrovní jednostranné, nikoliv vnější. Situace: vzdálenost hran kótovaná 1,68 m v rozporu s příčnými řezy (kde je správných 1,67 m).

*Bude upraveno*

- V ŽST Rychnov n. Kn. by byly možné úspory použitím regenerovaného kolejového roštu a výhybek v plném rozsahu, vypuštěním rekonstrukce přímé části manipulační 5. SK, zúžením obou nástupišť na šířku 2,5 m a vypuštěním zábradlí podél vnějšího nástupiště u 1. SK.

*Bude prověřeno*

- CÚ bude opravena.
- Po dohodě s investorem nebude nástupiště u přejezdu nijak upravováno.

### **E.1.3 Železniční přejezdy**

- SO 02-13-01-01 Kostelec n. O. – Častolovice, železniční přejezdy. U přejezdu ev. km 60,297 bude zrušena část nástupiště východně od přejezdu? VV: CÚ 2010 není aktuální.

*CÚ bude opravena.*

*Po dohodě s investorem nebude nástupiště u přejezdu nijak upravováno.*

- SO 02-13-11-01 Častolovice – Rychnov n. Kn., železniční přejezdy. Přejezdy mimo řešený úsek z dokumentace vypustit. Na přejezdech bez PZS má být zakreslen rozhledový trojúhelník dosažený, ne fiktivní (přejezdy ev. km 9,474 a 9,850) pro vyšší než dosaženou rychlost.

*Přejezdy ev. km 9,214, 9,474 a 9,850 budou vypuštěny.*

### **E.2 Pozemní stavební objekty**

- SO 02-16-02-01 ŽST Častolovice, provozně-technologický objekt, SO 02-16-12-01 ŽST Rychnov nad Kněžnou, provozně-technologický objekt. TZ, identifikační údaje: chybné vymezení „místa stavby“ a





pro územní řízení není vhodně formulován „charakter stavby“. Kap. 3.2.1 budova v Rychnově n. Kn. bude trvale obsazena dopravním zaměstnancem (staničním dozorcem) do doby realizace traťového zabezpečovacího zařízení v úseku Rychnov n. Kn. – Solnice a mělo by být uvedeno, jak pro něj bude v té době zajištěno sociální zařízení (v původní výpravní budově). Chybí str. 11 TZ. S vlastním stavebním návrhem obou objektů souhlasíme.

*Místo stavby a charakter stavby v TZ bude upraven.*

*Do kapitoly 3.2.1 bude doplněno zajištění sociálního zařízení pro staničního dozorce.*

*Str. 11 bude doplněna.*

## **Mostní objekty (ing. Seidlová)**

### **E.1.10 Protihlukové objekty**

- sloupky požadujeme navrhnout betonové

*Sloupky budou navrženy jako betonové.*

- kap. 6 - uvedeny objekty, které s PHS nesouvisí

*Uvedené související objekty budou redukovány.*

- výška PHS neodpovídá Hlukové studii

*Výška PhS je navržena dle hlukové studie (str. 13, tabulka 6.1.1.2) tzn. výška 2,5 – 3m*

- řez neodpovídá architektonickému pohledu

*Pohled bude upraven dle řezu (založení na pilotách, členění panelů)*

### **E.1.4 SO 02-14-02-01 ŽST Častolovice, most v km 58,157**

- Technická zpráva; kap. 2 - prostorové uspořádání nejasné - ve stávajícím stavu je ke kol. 4 a 3

*Bude opraveno a doplněno*

- Technická zpráva; kap. 3.2 - na co jiného most nevyhovuje, kromě prostorové průchodnosti

*Bude opraveno, dochází k posunu kolejí*

- Technická zpráva; kap. 5.2.1 - most požadujeme na VMP 3,0 – stanice

*Bude opraveno*

- Technická zpráva; kap. 7.1.1.1 - stupeň korozního namáhání je C 5-I (ne 1)

*Bude opraveno*

- Technická zpráva; kap. 7.1.1.1 - poslední odstavec se zřejmě netýká tohoto SO

*Bude opraveno*

- Technická zpráva; kap. 8.1.1 - chybný název

*Bude doplněno*

- Technická zpráva; kap. 8.1.1 - přechody do trati a terénní úpravy chybí na výkresech

*Bude doplněno*



- Technická zpráva; kap. 8.1.1 - na výkresech chybí dělení prací  
*Bude doplněno*
- Technická zpráva; kap. 8.1.3 - letopočet požadujeme vlysem  
*Bude doplněno*
- Technická zpráva; kap. 9.1 - chybí na výkresech  
*Bude doplněno*
- Technická zpráva; kap. 9.1 - chybí pažení pojížděné koleje - i ve výkazu výměr  
*Bude doplněno*
- Technická zpráva; kap. 11.1 - uvedeny neplatné předpisy  
*Bude opraveno*
- příl. 2.1 - chybí čísla souvisejících SO a PS  
*Bude doplněno*
- příl. 2.2 - požadujeme doplnit příčný řez a půdorys  
*Bude doplněno*
- příl. 2.2 - výška terénu vůči římse zřejmě chybně vykreslena  
*Bude doplněno*
- příl. 2.3 - požadujeme doplnit související SO a PS - vč. Popisu  
*Bude doplněno*
- příl. 2.3 - požadujeme vykreslit přechody, drenáže, zábradlí, rozhodující kóty (osa koleje -zábradlí),  
terénní úpravy, sanace koryta  
*Bude doplněno*
- příl. 2.3 - drenáže požadujeme vyvést na terén na obou stranách
  - Bude doplněno
- příl. 2.4 - požadujeme dodržet VMP 3,0  
*Bude opraveno*
- příl. 2.5 - požadujeme doplnit dělení SO  
*Bude doplněno*
- příl. 2.6 - chybí pažení  
*Bude doplněno*
- příl. 2.6 - nivelační značky požadujeme vypustit  
*Bude doplněno*



- příl. 2.6 - nerezové potrubí chybí na ostatních přílohách

*Bude doplněno*

## **Provozní a dopravní technologie, POV (Ing. Kuník)**

### **Část B:**

- Kap 2.2.1 Traťová technologie, osobní doprava: Nejsou uvedeny vlaky Os Týniště n.O. – Doudleby n.O. zahušťující takt ve špičkách pracovních dnů na 30 minut.

*Bude opraveno.*

- kap. 2.3 Staniční technologie a výchozí stav žst. Častolovice: U zastávek by bylo vhodné zmínit, zda je možný bezbariérový nástup do vlaku za předpokladu, že je tento nízkopodlažní (tj. výšku hran 550 mm nad TK a ostatní).

*Bude doplněno.*

- kap. 2.4 Staniční technologie a výchozí stav žst. Rychnov nad Kněžnou: U zastávek by bylo vhodné zmínit, zda je možný bezbariérový nástup do vlaku za předpokladu, že je tento nízkopodlažní (tj. výšku hran 550 mm nad TK a ostatní).

*Bude doplněno.*

- kap. 2.5 Zhodnocení výchozího stavu: Upřesnit, že dopravu v potřebné kvalitě a s rezervou zajistí počet dopravních kolejí v žst. Častolovice, ale nikoliv jejich konfigurace, resp. dostupnost z jednotlivých traťových kolejí. Přestavování vlaků od/do Solnice nelze považovat za „kvalitní dopravu“.

*Bude upřesněno v duchu připomínky.*

- kap. 4.1 ŽST Častolovice: V tištěné dokumentaci chybí str. 28.

*Bude upraveno.*

- kap. 4.2.2 ŽST Rychnov nad Kněžnou, potřeba dopravních kolejí: Užitečná délka 3. SK je též 329 metrů.

*Chybný údaj bude opraven.*

- kap. 4.2.2 ŽST Rychnov nad Kněžnou, potřeba dopravních kolejí: V poslední odrážce týkající se nového ZZ vypustit „z CDP“.

*Bude opraveno.*

- kap. 4.2.3 ŽST Rychnov nad Kněžnou, úspora pracovníků: K úspoře pracovníků v celém uváděném rozsahu dojde až po případném dokončení další stavby zahrnující TZS Rychnov nad Kněžnou – Solnice. Do té doby bude stanice obsazena zaměstnancem zjišťujícím konce vlaků od Solnice.

*Bude upřesněno v duchu připomínky.*

- Chybí část B.6 Organizace výstavby!! Obecné informace v kapitole 6 jsou zcela nedostatečné.

*Bude zpracováno*



**Část D1.13:**

- žst. Častolovice: Bylo by vhodné dopracovat též výhledový stav (obdobně jako u žst. Rychnov n. K.) s kompletní 5. SK.

*Bude zapracováno*

- žst. Častolovice: Návěstidlo L2 posunout před přechod na 2. nástupiště tak, aby na vjezdu od Kostece n. O. na 2.SK byla umožněna rychlost 80 km/h (návěstění jen horním světlem).

*Zvýšení rychlosti mezi vjezdovým návěstidlem a přechodem na 2. nástupiště bude docíleno změnou seřadovacího návěstidla před výhybkou č. 6 na cestové.*

**Zabezpečovací zařízení (Ing. Zunt)****PS 02-01-02-01 ŽST Častolovice, SZZ**

- Řídící část elektronického stavědla žst. Častolovice musí být připravena pro budoucí rozšíření o SZZ žst. Kostelec nad Orlicí.

*Zařízení umožní budoucí rozšíření o SZZ v ŽST Kostelec n/O. Konkrétní úpravy (SSW, ASW, SW ZPC, ...) SZZ Častolovice musí být řešeny stavbou SZZ v ŽST Kostelec n/O.*

- Napájení elektronického stavědla v žst. Častolovice nutno dimenzovat s ohledem na umístění řídicí části SZZ, která bude společná pro další stanice (Rychnov nad Kněžnou, Kostelec nad Orlicí a výhledová výhybna Slemeno).

*V dokumentaci bude tento požadavek zdůrazněn.*

- V žst. Častolovice s ohledem na přístup cestujících na 2. nástupiště zvažte možnost zřízení cestového návěstidla u 2K.

*Zřízení cestového návěstidla nemá oporu v žádných platných normách a předpisech. Na koleji se nepředpokládá rychlost vyšší než 50 km/h.*

- V situačním schéma žst. Častolovice je pro výhledový stav uvedena nesprávná zábrzdňá vzdálenost 400 m.

*Bude zapracováno*

- Pro včasnou anulaci PZS P4031 v km 58,262 by bylo vhodné doplnit počítací body (nebo jiný detekční prvek pro anulaci) přímo u přejezdu.

*Umístění anulačních prvků PZS je v souladu s ČSN 34 2650.*

- V TZ bod 3.2.3.5 Kabelová lávka - upravte poslední odstavec tak, aby byl srozumitelný.

*Bude zapracováno*

- V TZ není věnována dostatečná pozornost provizornímu zabezpečovacímu zařízení.

*Provizornímu zabezpečovacímu zařízení je věnována pozornost v rozsahu přípravné dokumentace. Je zde deklarována možnost úprav stávajícího zařízení.*

**PS 02-01-11-01 Častolovice – Rychnov n.K., TZZ**

- V TZ je uvedena nesprávná kilometrická poloha umístění výstroje hradla Synkov.

*Bude prověřeno a uvedeno v soulad.*



**PS 02-01-12-01 ŽST Rychnov n.K., SZZ**

- TZ neřeší, jakým způsobem bude kontrolována celistvost vlaku s ohledem na skutečnost, že v úseku Rychnov n.K – Solnice zůstane stávající TZZ 1. kategorie - telefonické dorozumívání.

*Bude zapracováno*

**Přejezdy:**

- U všech dotčených přejezdů nutno a splnit podmínky TS 3/2007-Z „Dálkově ovládaná zvuková signalizace pro nevidomé doplňující přejezdové zabezpečovací zařízení.“

*Zvuková signalizace je navržena pouze u vybraných přejezdů s ohledem na předpokládaný pohyb chodců.*

- Nově budované PZS musí být v reléovém provedení s elektronickými prvky a v souladu s ČSN 34 2650 ed. 2.

*Bude respektováno následujícím stupněm dokumentace*

- Pro všechny dotčené přejezdy nutno doložit rozhledové poměry.

*Dokladováno v části E.1.3*

- Pro přejezdy, u nichž se mění rozsah zabezpečení nutno doložit Rozhodnutí DÚ o změně zabezpečení.

*V dokumentaci budou doložena doručená souhlasná vyjádření dotčených organizací. Je zde dále přiložen záznam z jednání, které proběhlo mezi zpracovatelem a jednoúčelovými obecními úřady. Samotná změna zabezpečení (projednání s DÚ) bude řešena následujícím stupněm dokumentace.*

- U přejezdu P4033 v rámci stavby nutno řešit úpravu nástupiště včetně zamezení pohybu osob mezi výstražník a kolej.

*Demontáž nástupiště byla v rámci projednání připomínek k PD vypuštěna. Na přejezdu dojde pouze k zavázání zařízení PZS do TZZ.*

**Sdělovací zařízení (Ing. Švejk)****Stávající kabelizace**

- stávající dálkový kabel je nutné ukončit v novém technologickém objektu a zrušit výpich ve výpravní budově

*Bude zapracováno a doplněno.*

- doplňte ochranu a případně přeložku stávajících dálkových kabelů SŽDC a optického kabelu ČD-T

*Bude zapracováno a doplněno.*

**4.1.1 Diagnostický optický kabel (DOK)**

- ukončení optického kabelu bude v souladu s pokynem SŽDC č.j. 44764/09-OAE ze dne 31. 8. 2009 – doplnit do technické zprávy

*Bude zapracováno a doplněno.*

- do výkazu výměr doplnit kabelovou knihu plánů (pokud tam již není) – platí i pro TK

*Bude zapracováno a doplněno.*



#### 4.2. Místní kabelizace

- v přehledovém schématu MK chybí v žst. Častolovice a Rychnov nad Kněžnou propojovací kabel mezi technologickým objektem a výpravní budovou

*Bude zapracováno a doplněno.*

#### 4.3.1 Přenosový systém

- navržené přenosové zařízení bude začleněno pod stávající dohledový a konfigurační nástroj sítě – CTM (Cisco Transport Manager) – doplnit do technické zprávy

*Bude zapracováno a doplněno.*

- do výkazu výměr doplnit příslušný počet licencí pro začlenění navržených uzlů SDH do CTM

*Bude zapracováno a doplněno.*

#### 4.5. Informační zařízení pro informování cestujících

- doplňte do technické zprávy a výkazu výměr kolikařádkové budou informační tabule

*Bude zapracováno.*

#### 4.10.1 Traťový rádiový systém

- doplňte blokové schéma TRS

*Bude zapracováno a doplněno.*

- Chybí výkaz výměr.

*Bude doplněno.*

### Elektro, silnoproud (Balán)

#### Část E 3.6. Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovl. odpojovačů

##### SO 02-19-01-01 Kostelec - Častolovice, kabel. rozvody, osvětlení, přípojky PZS

- v textu techn. zprávy je údaj o „osvětlení zastávky Kostelec nad Orlicí“, dále však z popisu není patrné, zda úpravy vlastního osvětlení zastávky jsou předmětem náplně tohoto SO

*Bude doplněno. V zastávce Kostelec n.O. bude v rozvaděči RO provedena pouze úprava na DOOS, stávající osvětlení zastávky bude zachováno beze změn. SO 02-19-02-01 Žst. Častolovice, kabelové rozvody nn a úprava osvětlení*

- platnost přiloženého stanoviska ČEZ Distribuce, a.s. k navýšení rezervovaného příkonu č. 4120527297 ze dne 15. 1. 2010 byla ukončena 15. 1. 2011 – nutno požádat distributora o prodloužení platnosti

*podána nová žádost o prodloužení platnosti p. Andršem z odboru SŽE HK*

- v textu techn. zprávy se nesprávně uvádí, že návrh osvětlení stanice je proveden dle ČSN 12464-1 (tato norma platí pro vnitřní pracovní prostory)

*Puř: Číslo normy bude opraveno. Jedná se o překlep.*

- dokumentace uvádí nedostatečné parametry navrhovaného venkovního osvětlení – údaje doplnit a upřesnit s odkazem na požadavky příslušné normy a předpisu SŽDC E11

*Požadované údaje budou doplněny*





- v rámci přípravné dokumentace musí projektant ve spolupráci s provozovatelem dráhy zajistit zpracování protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu SŽDC E11

*Protokol o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu SŽDC E11 bude doplněn.*

#### **SO 02-19-03-01 Častolovice – Týniště n.O., přípojky nn pro PZS**

- PZS v km 52,142 - není uvedena hodnota stávajícího jističe před elektroměrem, chybí stanovisko ČEZ Distribuce, a.s. k navýšení rezervovaného příkonu

*Bude doplněno. Zastávka Lípa n.O. a PZS v km 52,142 mají společný stávající rezervovaný příkon 3x25A, který bude zachován.*

- PZS v km 53,277; PZS v km 53,750; PZS v km 54,650 - z textu techn. zprávy ani z jiné části dokumentace není patrné situování TS Rašovice ani jiný jakýkoliv údaj o této TS (majetek ČEZ Distribuce, a.s. nebo SŽDC s.o.) a zda se bude jednat o rozšíření stávajícího nebo zřízení nového odběrného místa pro PZS

*Stávající napájení z TS Rašovice bude zrušeno a nahrazeno napájením z NN distribuční sítě z bývalého výhybkářského stanoviště v km 53,277 trati Týniště n.O. – Letohrad. V současné době je podána žádost o navýšení příkonu 3x25A na ČEZ Distribuci p. Andršem SŽE HK.*

- PZS v km 55,850 - z textu techn. zprávy ani z jiné části dokumentace není patrný rozsah úpravy resp. výměny elektroměrového rozvaděče RE, nového rozvaděče RE2 a jejich situování

*Bude doplněno.*

- PZS v km 55,850 - v textu techn. zprávy se uvádí údaje o „osvětlení zastávky Čestice“, dále však z popisu není patrné, zda jsou předmětem náplně tohoto SO nějaké úpravy vlastního osvětlení zastávky

*Bude doplněno. V zastávce Čestice bude v rozvaděči RO provedena pouze úprava na DOOS, stávající osvětlení zastávky bude zachováno beze změn.*

#### **SO 02-19-11-01 Častolovice – Rychnov n.K., kabel. rozvody, osvětlení, PZS**

- z textu techn. zprávy ani z jiné části dokumentace není patrné, zda stávající odběrné místo zůstane bez úprav, zda dojde či nedojde k navýšení rezervovaného příkonu, není zmíněno situování nového rozvaděče RO

*Zastávka Častolovice v km 1,212 má ve stanovisku ze dne 21. 4. 2011 ČEZ Distribuce, a.s. odsouhlaseno navýšení příkonu 3x20A. Probíhá zde jiná stavba.*

- zpracování zmiňovaného protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy (nástupišť) v rámci přípravné dokumentace musí zajistit projektant ve spolupráci s provozovatelem dráhy

*Protokol o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu SŽDC E11 bude doplněn.*

- Zastávka Synkov v km 3,776 - dokumentace neobsahuje doklad o projednání návrhu přípojky nn s provozovatelem DS ČEZ Distribuce, a.s. a jeho stanovisko k navrhovanému navýšení rezervovaného příkonu v odběrném místě

*Bude doplněno. Podána nová žádost o prodloužení platnosti p. Andršem z odboru SŽE HK. V předchozím stanovisku bylo ČEZ Distribuce, a.s. odsouhlaseno navýšení příkonu.*

- Zastávka Synkov v km 3,776 - zpracování zmiňovaného protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy (nástupišť) v rámci přípravné dokumentace musí zajistit projektant ve spolupráci s provozovatelem dráhy

*Protokol o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu SŽDC E11 bude doplněn.*



- Zastávka Slemeno v km 5,675 - zpracování zmiňovaného protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy (nástupiště) v rámci přípravné dokumentace musí zajistit projektant ve spolupráci s provozovatelem dráhy

*Protokol o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu SŽDC E11 bude doplněn.*

- PZS v km 7,495; PZS v km 7,960 - dokumentace neobsahuje doklad - stanovisko provozovatele DS ČEZ Distribuce, a. s. k navrhovanému navýšení stávajícího rezervovaného příkonu v odběrných místech

*Bude doplněno. Ve stanovisku ze dne 7.12.2011 bylo ČEZ Distribuce, a.s. odsouhlaseno navýšení příkonu 3x25A.*

- Zastávka Rychnov nad Kněžnou v km 9,676 - z textu techn. zprávy ani z jiné části dokumentace není patrné zda stávající odběrné místo zůstane bez úprav, zda dojde či nedojde k navýšení rezervovaného příkonu, není zmíněno situování nového rozvaděče RO

*Bude doplněno. V zastávce Rychnov n.Kn. bude zachován stávající rezervovaný příkon 3x25A.*

- Zastávka Rychnov nad Kněžnou v km 9,676 - zpracování zmiňovaného protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy (nástupiště) v rámci přípravné dokumentace musí zajistit projektant ve spolupráci s provozovatelem dráhy

*Protokol o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu SŽDC E11 bude doplněn.*

#### **SO 02-19-12-01 ŽST Rychnov nad Kněžnou, kabelové rozvody nn a úprava osvětlení**

- dokumentace nepojednává o problematice související s navýšením rezervovaného příkonu (chybí stanovisko ČEZ Distribuce, a.s.) – není patrné zda dojde k úpravě měřícího místa (obchodního měření) ve vztahu k ČEZ Distribuce, a.s. a jakým způsobem bude napojena nová technologická budova

*Podána nová žádost o prodloužení platnosti p. Andršem z odboru SŽE HK*

- v textu techn. zprávy se nesprávně uvádí, že návrh osvětlení stanice je proveden dle ČSN 12464 -1 (tato norma platí pro vnitřní pracovní prostory)

*Číslo normy bude opraveno. Jedná se o překlep.*

- dokumentace uvádí nedostatečné parametry navrhovaného venkovního osvětlení – údaje doplnit a upřesnit s odkazem na požadavky příslušné normy a předpisu SŽDC E11

*Požadované údaje budou doplněny*

- v rámci přípravné dokumentace musí projektant ve spolupráci s provozovatelem dráhy zajistit zpracování protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu SŽDC E11

*Protokol o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu SŽDC E11 bude doplněn.*

#### **Elektro, silnoproud (Ing. Beneš)**

##### **Část D.3.5**

##### **PS 02- 03- 02- 01 Žst. Častalovice, rekonstrukce příhradové transformovny TS 35/0,4 kV**

- Jedná se o stožárovou trafostanici 35/0,4 kV s hermetizovaným transformátorem o instalovaném příkonu 160 kVA . Technickou zprávu, schéma zapojení a výkaz výměr je nutné doplnit o údaje týkající se uzemnění stožárové trafostanice /stávající i nově rekonstruované/. Uzemnění je třeba nově obnovit! Do dokumentace je nutné doplnit modem pro přenos údajů obchodního měření energetických



veličin na energetický dispečink SŽDC SŽE s. o. v Hradci Králové. V dokumentaci chybí rovněž údaje o způsobu řešení kompenzace /stávajícího i nového řešení/.

*Připomínka bude zapracována.*

- Chybí protokol o určení prostředí a seznam použitých elektrotechnických norem.

*Bude doplněno v dalším stupni dokumentace.*

- V dokumentaci není řešen přechodový stav napájení elektrickou energií v době, kdy stávající trafostanice bude demontována a nové zařízení trafostanice po montáži zprovozněno.

*Připomínka bude zapracována. Po dobu rekonstrukce bude pro napájení použit mobilní dieselaagregát. Položka bude doplněna do výkazu výměr a do technické zprávy.*

- V dokumentaci chybí koordinační situace s umístěním trafostanice.

*Zákres je proveden v celkové koordinační situaci.*

- V dokumentaci ani v technické zprávě není doloženo, zda trafostanice se nachází na pozemcích ve vlastnictví SŽDC s. o.

*Do TZ bude doplněno č.parcelní a majitel pozemku. Trafostanice se nachází na pozemku č.parc. 1158/23 ve vlastnictví ČD a.s.*

- Dokumentace není označena číslem provozního souboru.

*Připomínka bude zapracována.*

- Chybí vyjádření ČEZ Distribuce a. s. o možnostech navýšení příkonu elektrické energie a ve výkazu výměr není uvedena položka zahrnující náklady vyplývající z vyhlášky ERÚ č. 81/2010 Sb. O podmínkách připojení k veřejné energetické soustavě.

*Připomínka bude zapracována. Stanovisko bude doplněno. Podána nová žádost o prodloužení platnosti p. Andršem z odboru SŽE HK*

## SO 02- 16- 02- 01 ŽST Častolovice, provozně - technologický objekt

### 3.2.2 Elektroinstalace

- V nově technologickém objektu – dokumentace zcela chybí, chybí energetická bilance, chybí uzemnění objektu vnitřní i vnější, chybí umístění rozvaděče s podružným měřením včetně hodnot jistících prvků. Chybí rovněž výkaz výměr týkající se elektroinstalace. Chybí protokol o určení prostředí. Není řešeno napojení technologie na dohledové centrum /dle TS 2/2008/, ačkoliv v technické zprávě se uvádí, že zde bude umístěn integrační server pro technologie sdělovací a informační včetně ASHS, klimatizace a vytápění! V technologickém objektu je navržena samostatná baterie pro napájení technologie sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Není řešeno další technologické zařízení jako automatické nabíječe či UPS pro řešení záskoku ele. energie při výpadku napájení z veřejné distribuční sítě. Chybí seznam platných norem včetně TKP týkající se uvedené problematiky.
- Umístění elektrického agregátu pro nouzové napájení je nutné řešit pod uzamykatelným přístřeškem popřípadě v odděleném prostoru v technologické budově.
- V dokumentaci ani v technické zprávě není doloženo, zda technologická budova se nachází na pozemcích ve vlastnictví SŽDC s.o.

*Samostatná část elektroinstalací není v tomto stupni projektové dokumentace řešena. Elektroinstalace je popsána v TZ stejně jako ostatní profese (VZT, ZTI, vytápění) a to včetně uzemnění a umístění rozvaděče s podružným měřením. Hodnoty jistících prvků budou uvedeny v dalším stupni dokumentace. Výkaz výměr vychází v tomto stupni z obestavěného*



prostoru objektu. Samostatný VV za elektroinstalace bude řešen v dalším stupni. Energetická bilance a napojení technologie je řešeno v části E.3.6 - Rozvody vn, nn, osvětelní a dálkové ovládání odpojovačů. Řešení zásoku el. Energie další technologie je řešeno v samostatné části dokumentace D. Seznam platných norem, TKP a protokol o určení měření bude uveden v dalším stupni. Pro umístění elektrického agregátu nouzového napájení bude vně budovy umístěna ocelová uzamykatelná klec se stříškou.

## **Životní prostředí (Ing. Karnecká / Ing. Kolářová)**

### **Souhrnná část – Souhrnná technická zpráva – Hluková studie B.1, př.č.2**

- Str. 2 kap. 1.1 Hygienické limity hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru – opravit definici těchto prostorů přesně dle zákona č. 258/2000 Sb. – správně – s výjimkou lesních a zemědělských pozemků.

*Bude upraveno.*

- Str. 6 kap. 1.5 Nejistota výpočtu – opravit dle nového nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

*Bude upraveno.*

- Str. 13 kap. 6. Vyhodnocení situací a návrh protihlukových opatření – chybí měřicí body, alespoň dva (jeden u RD, kde je navržena PHS). Vypočtené hodnoty by pak měly větší vypovídající hodnotu.

*Hluková studie byla konzultována s hygienou a měření nebylo požadováno. Proto měření nebyla provedena. Bude třeba měření udělat před realizací stavby, pravděpodobně v průběhu zpracování dokumentace pro stavební řízení.*

- Provéřit použití staré hlukové zátěže.

*Bylo prověřeno. Vzhledem k výraznému navýšení zatížení trati i hlukové zátěže nebylo možné jít na starou hlukovou zátěž.*

- Z jakého důvodu uvádíte v závěru této kapitoly použití bokovnic?

*Chyba, bude vypuštěno.*

### **Souhrnná část Vliv stavby na životní prostředí B.3**

- Str. 10 kap. 4 Vliv na mimolesní zeleň: tato kapitola je převedena do dalšího stupně – projektu stavby, jak bude probíhat odhad nákladů na kácení a náhradní výsadbu, když není proveden dendrologický průzkum? Jak se budou tyto náklady stanovovat v dalších stupních?

*Obvykle se v DUR podrobný dendrologický průzkum u drážních staveb neprovádí, protože vlastní povolování kácení probíhá na základě dokumentace pro stavební povolení těsně před stavbou (došlo by k výrazné časové prodlevě, která by znamenala hodně chyb). Odhad nákladů byl proveden na základě technického řešení jednotlivých stavebních objektů (jedná se o minimální množství kácené zeleně, především pro zajištění rozhledových poměrů, bude v DSP upraveno a dendrologický průzkum proveden).*



**SŽDC, s. o.; Odbor provozování dráhy (Ing. Říha)****Obecné připomínky**

- V celé předložené dokumentaci požadujeme používat terminologii zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění.

*Bude prověřeno a uvedeno v soulad.*

- Z hlediska prostorové průchodnosti tratí nutno dodržet ČSN 736320 a 734959.

*Dokumentací respektováno.*

- V celém dokumentu požadujeme stavbou dotčené tratě uvádět dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální, nikoliv podle jízdního řádu pro cestující (KJŘ).

*Bude prověřeno a uvedeno v soulad.*

- V dokumentaci požadujeme používat Slovník dopravní terminologie vydaný v roce 2009 Ministerstvem dopravy ČR (<http://www.slovníkdopravy.cz/>) a to hlavně z důvodu jednoznačného výkladu a pochopení dokumentace různými profesními skupinami (např. železniční stanice není totéž co výhybna).

*Bude prověřeno a uvedeno v soulad.*

- V celém dokumentu požaduje uvádět formálně správné názvy platných dokumentů a předpisů Správy železniční dopravní cesty, státní organizace tak, aby problematika byla jednotně chápána všemi profesními skupinami.

*Bude prověřeno a uvedeno v soulad.*

- Za úsek náměstka GŘ pro provozování dráhy platí stanovisko č.j. 57866/2011-OPD ze dne 22.12.2011 i pro tuto předloženou přípravnou dokumentaci.

*Dokumentací respektováno.*

- V celé dokumentaci požadujeme názvy zaústěných drah (vleček) uvádět dle ÚP vydaných Drážním úřadem Praha a na styku drah požadujeme vyřešit majetkoprávní vztahy. Upozorňujeme na skutečnost, že projektantem uváděný termín „mimo provoz“ není v souladu s žádným platným zákonem.

*Bude prověřeno a uvedeno v soulad.*

**Průvodní zpráva**

- Strana 7 – tabulka „Úspora provozních pracovníků“ – doporučujeme přejmenovat na „Úspora dopravních zaměstnanců“ a požadujeme uvést jejich skutečnou úsporu. Úspora 37,498 zaměstnanců v této připravované stavbě není reálná.

*Bude zapracováno.*

- Názvy Synkov a Lípy požadujeme sjednotit – není totéž železniční stanice a výhybna – viz výše.

*Bude zapracováno.*



- Správce hmotného investičního majetku SŽDC - žádáme aktualizovat názvy – viz výše.

*Bude zapracováno.*

### **Souhrnná technická zpráva**

- Místo stavby (strana 5) – připomínky - viz výše.

*Bude zapracováno.*

- Strana 10 – popis ŽST Častolovice - z dopravně technologického hlediska se neslučuje poloostrovní nástupiště s podchodem (mimo úroveň koleji) – žádáme opravit dle ČSN 73 4959.

*Bude zapracováno.*

- Strana 13 – při popisu PS 02-01-12-01 se zřejmě omylem píše o ŽST Častolovice – požadujeme opravit, ve stejném bodě se píše o „kontrolu celistvosti vlaku“. Tento pojem žádáme upřesnit ve smyslu předpisových ustanovení.

*Bude zapracováno.*

- Strana 32 – upozorňujeme na skutečnost, že Hasičská záchranná služba (HZS) je součástí SŽDC, s.o.

*Bude zapracováno.*

### **Provozní a dopravní technologie**

- Požadujeme formálně správně pojmenovat (podle přílohy č. 1 ke Směrnici generálního ředitele č. 11/2006)) jednotlivé části – například bod B.6 – organizace výstavby.

*Bude zapracováno.*

- Bod 2.3 – tratě žádáme značit dle Prohlášení o dráze – viz požadavek výše. V tabulce „Vlečky“ na straně 10 – žádáme vlečky značit dle ÚP DÚ Praha a popsat jejich stav v souladu s platným zákonem, s užitím pojmu „t.č. mimo provoz“ nesouhlasíme – viz výše.

*Bude opraveno na prohlášení o dráze celostátní (regionální) a bude upřesněn stav na vlečkách.*

- Poslední tabulku na straně 12 dole – žádáme upřesnit, resp. doplnit a uvést zdroj dat.

*Bude aktualizováno, zdrojem dat jsou údaje z TTP 513C, účinnost od 15.1.2010, jiné nemáme.*

- V bodě 2.4 (strana 13) – tabulka vlečky na trati – ve sloupci „Poznámka“ – nesouhlasíme s pojmem „mimo provoz“, stav žádáme upřesnit – viz výše.

*Bude upřesněno. Drážní úřad i ČDCargo byli požádáni o upřesnění a aktualizaci.*

- Strana 14 - Tabulka „ Koleje“ uváděná délka koleje č. 5a neodpovídá současnému stavu a popis postradatelných zařízení není pro ŽST Rychnov nad Kněžnou aktuální.

*Bude opraveno. Délka kol.č.5a převzata ze staničního řádu 1.změna s účinností od 2.5.2011.*

- Strana 21 – bod 4.1.1 koncept žádáme doplnit o položení části koleje č. 5 a možnost zřídit plnohodnotnou kolej v dalších etapách.

*Bude doplněno. O plnohodnotnosti lze však mluvit až při oboustranném zapojení do obou zhlaví.*





- Strana 27 – tabulka kolejí – žádáme doplnit o část dopravní koleje č. 5.

*Požadavek na 5. kolej byl vznesen až po odevzdání dokumentace. Bude doplněno*

- Bod 4.2.3 - údaje o úspoře dopravních zaměstnanců je v celé dokumentaci nutné sjednotit, uspořít v Rychnově nad Kněžnou 6,122 zaměstnanců vidíme jako nereálné – viz níže.

*Bude doplněno.*

- PDT a Přílohy PDT žádáme provázat s textem jednotlivých dokumentací – např. schéma ŽST Častolovice – navrhovaný stav není v souladu se Souhrnnou technickou zprávou, strana 22, SO 02-11-02-02 (železniční svršek ŽST Častolovice). Realizaci části dopravní koleje č. 5, která bude v rámci této stavby ukončená zarážedlem v km, 57,946 **požadujeme** (č.j. 57866/2011-OPD ze dne 22.12.2011), v tomto smyslu žádáme upravit text v celé PDT – viz výše.

*Bude doplněno. Dopravní technologie byla zpracována ještě před rozhodnutím o vložení části kol.č.5.*

- Již v rámci této stavby **doporučujeme**, odchýlně od zadávacích podkladů, zahrnout zastávku Rychnov n. K. do obvodu ŽST Rychnov n. K., aby bylo možno bez provozních problémů zajistit avizovaný požadavek objednavatele regionální dopravy vést osobní vlaky až na zastávku Rychnov n. K.

*Ve variantě minimální není navrženo zvýšení rychlosti v úseku Častolovice-Rychnov n.K., které je nutnou podmínkou pro umožnění rychlého obratu na zastávce Rychnov n.K. zastávka. Bez zvýšení rychlosti není požadavek využitelný.*



## ŠZDC, s. o.; Odbor řízení regionálních center provozu (Vašíček / Ing. Hájek)

### **Provozní a dopravní technologie (PDT)**

- Strana 13 – tabulka personálního obsazení – žádáme aktualizovat, současná personální potřeba v ŽST Častolovice je 4,975 výpravčích.

*Bude opraveno. Použitá personální potřeba byla převzata z IZ*

- Strana 15 – tabulka personálního obsazení – žádáme aktualizovat = současná personální potřeba v ŽST Rychnov nad Kněžnou je 3,743 výpravčích a 3,684 dozorce výhybek.

*Bude opraveno. Použitá personální potřeba byla převzata z IZ*

- Požadujeme prověřit, zda při nové konfiguraci kolejiště bude možno uskutečňovat vykládku uhlí na manipulační koleji č. 5 jako v současnosti (při vykládce provádí přepravce posun s vozy vrátkem směrem do nesnesené části koleje č. 5a).

*Kolej č.5 byla z větší části již snesena těsně za stáv. výh. č. 5! Naviják býval umístěn za vykládacím bunkrem. V novém stavu je možný posun jen k výkolejce v úrovni konce panelové plochy u kol. č.5, stávající výhybka č.5 bude snesena*

- Z navrženého grafikonu vlakové dopravy není možno bez odhlášky z ŽST Rychnov nad Kněžnou do ŽST Solnice v časové poloze 6 hod a 14 hod uskutečnit jízdu následného Os vlaku z ŽST Solnice za Mn vlakem.
- Řešením tohoto problému je:
  - vybudovat traťové zab. zařízení v úseku Rychnov n.K. - Solnice
  - upravit GVD a vést následný osobní vlak až po odhlášce z ŽST Častolovice do ŽST Solnice
  - zajistit odhlášku z ŽST Rychnov n.K. (obsadit ŽST Rychnov n. K. zaměstnancem se zkouškou D02, popř. D03)
  - případně po dohodě s dopravcem zajistit při průjezdu ŽST Rychnov nad Kněžnou „vlak vjel celý“ do ŽST Častolovice
- V časové poloze 18:00 doporučujeme Mn vlak vést do ŽST Solnice po dojezdu vlaku Pn do ŽST Častolovice.
- V časové poloze 22:30 doporučujeme vést Pn vlak z ŽST Solnice po dojezdu vlaku PN do ŽST Častolovice.

*Bude zpracováno*

### **Zabezpečovací zařízení**

#### **Příloha 13 – Situační schéma ŽST Častolovice**

- U dopravní koleje č. 2 doporučujeme před centrálním přechodem zřídit cestové návěstidlo Lc2 z důvodu možnosti navázání na (případně) výstražné zařízení zřízené na přechodu.

*Zřízení cestového návěstidla nemá oporu v žádných platných normách a předpisech. Na koleji se nepředpokládá rychlost vyšší než 50 km/h a není tedy důvod zde zřízovat žádné výstražné zařízení.*

- Návěstidlo Se v km 57,486 na vlečce „A“ nezahrnovat do stavby (posun by si měl zajišťovat vlečkař).

*Seřaďovací návěstidlo je zřízeno z důvodu boční ochrany ústředně stavěných posunových cest na vlečku. V případě stavění posunových cest na vlečku pouze prostřednictvím PSt není nutné návěstidlo zřízovat. Bude dále řešeno v následujícím stupni dokumentace.*



- Označení výhybky na vlečce doporučujeme A1.

*Bude zapracováno*

- Chybí dopravní program z 3. staniční koleje na kolej 1a + doplnění dopravního programu na koleji 1a.

*Bude upraveno i s ohledem na následující připomínku.*

- Navržené seřaďovací návěstidlo před výhybkou č. 6 doporučujeme změnit na cestové.

*Bude zapracováno*

- Ve výhledovém stavu u TK směr Rychnov nad Kněžnou opravit zábrzdnu vzdálenost na 700m.

*Bude zapracováno*

#### **Příloha 15 – Situační schéma Čatolovice – Rychnov nad Kněžnou**

- Vzdálenost mezi návěstidly PŘLo a Lo – Synkov - (950 m) a PŘL a L ŽST Rychnov nad Kněžnou (1110 m) uvést do souhlasu s TNŽ 34 2620 čl. 4.5.1 (více než dvojnásobek zábrzdne vzdálenosti).

*Návěstidla jsou navržena na výhledovou zábrzdnu vzdálenost 700m (viz. předchozí připomínka). Článek 4.5.1 se vztahuje pouze na hlavní návěstidla a u těchto pouze nedoporučuje zřizování návěstidel na vzdálenost větší než 2000m.*

#### **Příloha 17 – Situační schéma ŽST Rychnov nad Kněžnou – navrhovaný stav**

- U dopravní koleje č. 1 doporučujeme před centrálním přechodem zřídit cestové návěstidlo Lc1 z důvodu navázání na (případné) výstražné zařízení zřízené na přechodu

*Zřízení cestového návěstidla nemá oporu v žádných platných normách a předpisech. Na koleji se nepředpokládá rychlost vyšší než 50 km/h a není tedy důvod zde zřizovat žádné fikpvystražné zařízení.*

- Při předání EMZ na solnickém zhlaví v ŽST Rychnov nad Kněžnou dojde ke spuštění výstrahy na PZS v km 8,859. V blízkosti EMZ umístit i skříňku pro místní ovládání tohoto PZS.

*Uvolněním klíče z EZ nedochází ke spuštění výstrahy na PZS. Ke spuštění výstrahy na přejezdu dochází až po rozsvícení povolujícího znaku na návěstidle L3. Při uvolnění klíče z EZ dojde pouze ke zhasnutí pozitivního signálu na PZS. Skříňka místní obsluhy bude zřízena v blízkosti PZS na přístrojové skříni.*

#### **Příloha 18 – Situační schéma ŽST Rychnov nad Kněžnou – výhledový stav**

- navržený dopravní program a zvolený druh a označení návěstidel ve směru na Solnici neodpovídají

*Bude prověřeno a uvedeno v soulad.*

### **Sdělovací zařízení**

#### **Trat'ový rádiový systém**

- Přípravná dokumentace počítá pouze s obsazením výpravčím ŽST Čatolovice. Po ukončení této stavby se počítá s obsazením výpravčím i ŽST Solnice. Projekt musí řešit i ovládání TRS výpravčím ŽST Solnice.

*Bude zapracováno a doplněno dle technických možností systému TRS.*



## SŽDC, s. o. ; Odbor operativního řízení provozu (Ing. Křemen)

### **Provozní a dopravní technologie (PDT)**

- Přístavba koleje č. 5 – v odrážkách výhody a nevýhody projektant uvádí, že tato varianta vyžaduje nasazení většího počtu hnacích vozidel a zavádí další místo manipulací s vozy, zajištění vozidel, zkoušku brzdy, což však není nijak zdůvodněno ani popsáno v popisu technologie práce Mn vlaku v ŽST Častolovice. Vzhledem k tomu, že z hlediska technologie je tato varianta podobná variantě s využitím stávající 3. koleje, oproti které se ale ušetří jeden posun za označník, považujeme uvedené body (nutný vyšší počet hnacích vozidel, další místo manipulací s vozy, svěšování vozidel, zkouška brzdy atd.) v odstavci výhody a nevýhody za zcela bezpředmětné (svěšování a zajištění vozidel i odpovídající zkouška brzdy je potřeba i ve variantě s využitím stávající 3. koleje). Naopak zde chybí srovnání této varianty s variantou využití stávající 3. koleje.

*Technologie spojování / dělení na 5. koleji je téměř shodná (až na chybějící spojku mezi 5. a 3. kolejí) s technologií na 3. koleji, je ale rozdílná s variantou přesunu technologie do žst. Týniště n.O. Proto 5. kolej nic nového pozitivního v minimální a optimální variantě nepřináší.*

- Vložení kolejové spojky do poloviny 1. a 3. SK – v odrážkách výhody a nevýhody projektant uvádí jako nevýhodu obtížné hledání mezer mezi vlaky osobní dopravy pro vjezd Mn vlaků od Rychnova na staniční kolej 1a v Častolovicích. Takto formulovaný bod považujeme za bezpředmětný. Mn vlaky nebudou vjíždět pouze na kolej 1a, ale budou vjíždět, resp. odjíždět na/ze 3. koleje přes kolej 1a, takže problém je především v obsazení rychnovsko-kosteleckého zhlaví Mn vlakem při vjezdu a odjezdu od/do Rychnova, což je ale ve všech variantách de facto stejné, tzn. nijak to tuto variantu neznevýhodňuje. Naopak zde opět chybí srovnání s předchozími variantami kolejového řešení ŽST Častolovice (varianta se spojkou mezi 1. a 3. SK např. nebude vyžadovat posun za označník a umožní podstatně rychlejší manipulaci s loženými a prázdnými vozy v obvodu ŽST Častolovice).

*Nejedná se pouze o vhodnou trasu pro vjezd do žst. Častolovice, ale o chybějící trasy v úseku Častolovice – Rychnov n.K. Je třeba si uvědomit, že lokomotiva bude k dispozici v Týništi n.O. nebo v Solnici a vozy, které by měly nahradit zpožděný Mn vlak v Solnici, budou BEZ lokomotivy v Častolovicích. Je tedy třeba mít k dispozici pár tras pro nájezd Lv vlaku a následně jízdu Mn vlaku. Případně v obráceném pořadí pro odstavení ložených vozů. Takové trasy v GVD k dispozici nejsou.*

- Vyhodnocení a doporučení – odrážka výhled (10 – 12 párů Mn pro Škoda Auto za den); s ohledem na požadavek dostavby 5. SK doplnit s jakou technologií práce se počítá v Častolovicích u Mn vlaků; v případě, že by i nadále jezdily z Týniště n. Orl. vlaky o 18 vozech a bylo nutné jejich dělení v ŽST Častolovice, bude při jakémkoliv využití 5. SK nutný posun za označník na týnišťském zhlaví. Z tohoto důvodu požadujeme zvážit již v této stavbě vysunutí vjezdového návěstidla S od Týniště n. Orl. včetně označníku tak, aby při posunu na tomto zhlaví nebylo nutné sjednávat PMD, tzn. aby se mezi krajní výhybku, resp. příslušné seřaďovací návěstidlo a označník vešlo alespoň požadovaných 9 vozů a hnací vozidlo.

*Bude zapracováno.*



- Technologický postup Vn/Mn v ŽST Týniště n. Orli. – projektant uvádí nutnost vykonání úplné zkoušky brzdy, což však není v tomto případě potřeba. Vzhledem k tomu, že předpokládáme příjezd uceleného vlaku vozů pro nakládku automobilů, dojde v ŽST Týniště n. Orlicí pouze k přepřahu, který úplnou zkoušku brzy nevyžaduje. Dále doporučujeme, aby již v během odbavení vlaku v Týništi n. Orli. byla připravena zpráva o brždění pro dva samostatné vlaky, na které bude původní vlak rozdělen v Častolovicích a nebylo tedy nutné zprávu o brždění znovu sepsávat až v Častolovicích.
- Technologický postup Mn vlaku při rozdělení soupravy v ŽST Častolovice – projektant uvádí nutnost provedení jednoduché zkoušky brzdy, což po odvěšení jednoho vozu nebo skupiny vozů na konci vlaku není potřeba. Sepsání zprávy o brždění provést již v ŽST Týniště n. Orli.
- Technologický postup Mn vlaku po příjezdu 1. dílu ložených vozů a před odjezdem 2. dílu prázdných vozů – projektant uvádí nutnost vykonání úplné zkoušky brzdy, kterou je však nutné provést pouze v případě, že by vozy byly odstaveny déle než 24 hodin, což není tento případ, tzn. úplná zkouška brzdy pouze zbytečně prodlužuje technologii práce. Sepsání zprávy o brždění provést již v ŽST Týniště n. Orli.
- Technologický postup Mn vlaku po příjezdu 2. dílu do Častolovic a spojení před odjezdem – zprávu o brždění doporučujeme sepsat již v předstihu.
- Technologický postup Mn/NEx vlaku v ŽST Týniště nad Orlicí – projektant opět uvádí nutnost vykonání úplné zkoušky brzdy, což v tomto případě považujeme za zbytečné. ÚZB bude muset proběhnout u obou částí vlaku při jejich sestavě po nakládky v Solnici, tzn. další ÚZB již není nutná.

*Doplníme, že ÚZB není potřeba a je to rezervní doba v procesu – nic neměnit.*

- Kapitola 4.1.4 Potřeba kolejí celkem a návrh úpravy kolejíšť – Ohřev výměn
- Po případné výstavbě 5. SK v celé délce předpokládáme osazení EOv i na výhybku č. 14 v ŽST Častolovice. Veškerá technologická zařízení ŽST Častolovice tak požadujeme dimenzovat tak, aby vyhověla případné budoucí dostavbě 5. SK na kosteleckém zhlaví a nebyly tedy nutné úpravy, tzn. další investice do technologických zařízení (zabezpečovací zařízení, elektrotechnická zařízení apod.).

*Je respektováno.*

- Projektant uvádí, že sestava modelového GVD je převzata z rozpracované SP Týniště n. Orli. – Častolovice – Solnice. Modelový GVD v uvedené SP však nepočítá s možnou technologií dělení vlaků pro Škodu Auto v ŽST Častolovice. Z tohoto důvodu požadujeme doplnit variantu modelového GVD pro celý úsek Týniště n. Orli. – Častolovice – Solnice pro variantu, kdy budou vlaky pro Škodu Auto děleny v ŽST Častolovice (modelový GVD alespoň pro špičkovou část dne).

*GVD pro variantu dělení v Častolovicích doplnit nelze, protože při dělení vlaků v žst. Častolovice nelze splnit požadavky Škoda Auto a.s. a OREDO co se rozsahu dopravy týče.*

### **Dopravní opatření po dobu realizace stavby**

- Požadujeme doplnit jednotlivé stavební postupy. Návrh stavebních postupů požadujeme zpracovat následujícím způsobem:
  - veškeré stavební práce vyžadující nepřetržitě výluky traťových kolejí sloučit do jedné nepřetržité výluky v celém úseku Týniště n. Orli. – Častolovice – Solnice, která bude realizována v době celozávodní dovolené ve Škodě Auto, tato skutečnost však omezuje možnost realizace výluky v této podobě pouze na období letních prázdnin;
  - pro případ, kdy nebude možné realizovat stavbu tak, aby proběhla pouze jedna nepřetržitá výluka v době celozávodní dovolené v závodě Škoda Auto, požadujeme navrhnout variantně stavební postupy tak, aby veškeré práce vyžadující nepřetržitě výluky byly realizovány pouze o víkendech (v neděli nakládka na vlečce Škoda Auto neprobíhá).

*Dopravní opatření po dobu realizace stavby budou zpracována v rozsahu přípravné dokumentace, tak aby bylo prokázáno, že při stavebních úpravách železničních stanic bude zajištěna obsluhovatelnost výrobního závodu Škoda Auto, resp. bude minimalizováno omezení jeho provozu. Dle požadavku v připomínce.*



## SŽDC s. o.; Odbor traťového hospodářství

### **Železniční svršek, spodek, nástupiště, přejezdy (Ing. Parchantek)**

- Průvodní zpráva (str. 6) – projektant chybně uvádí, že v žst. Častolovice budou vybudována ostrovní nástupiště. Popis nových nástupišť musí být v souladu s ČSN 73 4959.

*Bude zapracováno*

- Průvodní zpráva (str. 7) – nejsou nám zřejmé výpočty v tabulce úspory provozních pracovníků.

*Bude zapracováno*

- Souhrnná technická zpráva (str. 10) – projektant chybně uvádí, že přístup na nástupiště v žst. Častolovice bude podchodem. Ve skutečnosti má být zřízen centrální přechod.

*Bude zapracováno*

- Souhrnná technická zpráva (str. 21) – projektant uvádí tloušťku kolejového lože 0,3 m pod ložnou plochou betonového pražce. U hlavní staniční a předjízdne koleje to však musí být 0,35 m (připomínka se týká i str. 22).

*Tloušťka kolejového lože bude sjednocena na 0,35m*

- Souhrnná technická zpráva (str. 22) – nástupiště u koleje č. 1 v žst. Častolovice bude poloostrovní, nikoliv vnější.

*Bude upraveno i v STZ*

- Souhrnná technická zpráva (str. 22) – v žst. Častolovice je chybně popsáno napojení koleje č. 2 do koleje č. 2. Správně má být do koleje č. 1.

*Bude upraveno i v STZ*

- Souhrnná technická zpráva (str. 23) – nástupiště č. 2 v žst. Rychnov n.K. bude poloostrovní.

*Bude upraveno i v STZ*

- Souhrnná technická zpráva (str.23) – nástupiště č. 2 v žst. Častolovice nemůže být ze strany od koleje č. 1 opatřeno zábradlím. Dále nám není zřejmé, proč by nástupiště u koleje č. 4 mělo být formálně ukončeno dříve, než fyzicky končí. Požadujeme prověřit možnost směrové úpravy koleje č. 4 tak, aby na konci nástupiště byla dodržena minimální předepsaná šířka.

*Ukončení nástupiště tímto způsobem byl projednáno na profesních poradách a je navrženo z toho důvodu, že u něj je výhybky č. 9. Hrana u kol. č. 4 již tak nebude využívána pro nástup a nástupiště pokračuje pouze u kol. č.2 šířkou min. 3.0 m. Návrh GPK v tomto místě je právě podřízen minimální šířce nástupiště na konci, polohou výhybky č. 9 a co nejmenším záborem pozemku u domu. Bude prověřeno rozšíření na 3,2m.*

- Souhrnná technická zpráva (str. 24) – nástupiště u koleje č. 3 v žst. Rychnov n.K. není vnější.

*Bude upraveno*





- Souhrnná technická zpráva (str. 26, protihlukové stěny v žst. Častolovice) – předpokládáme, že text byl okopírován z jiné stavby (není nám nic známo o trakčních sloupech a návěsních lávkách v této žst.).

*Text bude upraven.*

- TZ žel. svršku a spodku – na str. 3 je chybně uvedeno číslo tratě podle JŘ (031). Správně má být 021.

*Bude upraveno, překlep*

- TZ žel. svršku a spodku – traťové třídy zatížení jsou popsány chybně. Správně má být Letohrad – Týniště n.O. C3 (20 t / 7,2 t) a Častolovice – Solnice C2 (20 t / 6,4 t).

*čerpáno z veřejných podkladů, bude upraveno*

- TZ žel. svršku a spodku (str. 7) – nástupiště u koleje č. 1 v žst. Častolovice není vnější.

*Bude upraveno na poloostrovní*

- TZ žel. svršku a spodku (str. 7) – v žst. Častolovice je chybně popsáno napojení koleje č. 2 do koleje č. 2. Správně má být do koleje č. 1.

*Překlep, bude upraveno*

- TZ žel. svršku a spodku (str. 7) – předpokládáme, že kolej č. 6a v žst. Častolovice bude sloužit pro odstavování souprav, nikoliv jako výtažná.

*Bude upraveno*

- TZ žel. svršku a spodku (str. 7) – pro potřeby VNVK bude sloužit v žst. Častolovice kolej č. 6.

*Bude upraveno*

- TZ žel. svršku a spodku (str. 8) – u koleje č. 4 v žst. Častolovice je uvedena užitečná délka 103 m, v situaci je však uvedeno jednou 103 m a jednou 266 m. Požadujeme opravit.

*Bude upraveno*

- TZ žel. svršku a spodku (str. 8) – u koleje č. 2 v žst. Častolovice je uvedena užitečná délka 414 m, ve skutečnosti je však tato kolej kratší.

*Bude upraveno*

- TZ žel. svršku a spodku (str. 8) – u koleje č. 1 v žst. Častolovice je uvedena užitečná délka 414 m, ve skutečnosti je však tato kolej kratší.

*Bude upraveno*

- TZ žel. svršku a spodku (str. 8) – v textu je uvedeno, že výhybky tvaru S49 druhé generace budou v žst. Častolovice vloženy do koleje č. 1 (resp. 2). Podle tabulky výhybek jsou však všechny vkládané výhybky tvaru S49 druhé generace. Požadujeme uvést do souladu. Dále nesouhlasíme s vložením nových výhybek tvaru S49 druhé generace do vlečky Orsil.

*Bude upraveno a prověřeno, zdali vlečkové výhybky nejdou vložit zpět*

- TZ žel. svršku a spodku – v žst. Častolovice je chybně navržena jednotná tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou betonového pražce 0,3 m.

*Tloušťka kolejového lože bude sjednocena na 0,35m*



- TZ žel. svršku a spodku (str. 10) – u ZKPP je uvedena konstrukční vrstva ze šterkodrti tloušťky 0,14 m. Minimální přípustná tloušťka je však 0,15 m.

*Bude upraveno, překlep*

- Příloha č. 5 žel. svršku a spodku – návrh pražcového podloží v žst. Častolovice je navržen jednotně pro všechny koleje. Je nutné rozlišovat koleje hlavní, předjízdne a ostatní.

*Bude zkoordinováno se zpracovatelem návrhu pražcového podloží*

- TZ žel. svršku a spodku (str.12) – nástupiště č. 2 v žst. Častolovice nemůže být ze strany od koleje č. 1 opatřeno zábradlím. Dále nám není zřejmé, proč by nástupiště u koleje č. 4 mělo být formálně ukončeno dřívě, než fyzicky končí. Požadujeme prověřit možnost směrové úpravy koleje č. 4 tak, aby na konci nástupiště byla dodržena minimální předepsaná šířka.

*Viz připomínka ze STZ*

- Podélný profil žst. Častolovice – poloměry zaoblení lomů sklonů nivelety koleje neodpovídají polůmům uvedeným v situaci stavby.

*Bude upraveno*

- Podélný profil žst. Častolovice – podélný profil je všech kolejích shodný? Pokud ano, tak lom koleje v km 57,670 je ve výhybce č. 10, přičemž jeho poloměr je pouze 2000 m.

*Bude doplněno výškové řešení ostatních rozhodujících kolejí*

- Častolovice – požadujeme prověřit možnost umístění odjezdového návěstidla u koleje č. 2 ve směru na Týniště n.O. před centrální přechod tak, aby bylo možné vjíždět na kolej č. 2 rychlostí 80 km/h od Kostelce n.O. (možná bude nutné vložit před výhybku č. 6 cestové návěstidlo pro možnost spojování souprav – zkrácení úseku koleje pojížděné podle rozhledových poměrů).

*Bude prověřeno se zpracovatelem zabezpečovacího zařízení*

- Častolovice – v koleji č. 6a je uvedena rychlost 40 km/h, poloměr 175 m pro tuto rychlost však nevyhoví.

*Polměr bude upraven na  $V=40$  kmh*

- Častolovice – kolej č. 5 nemá zřízeno odvodnění.

*Odvodnění bude doplněno*

- Častolovice (příčné řezy) – chybně navržena tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou betonového pražce (pro hlavní a předjízdne koleje musí být navrženo minimálně 0,35 m).

*Viz.předchozí*

- Častolovice (příčné řezy) – je nutné opravit vzdálenost nástupních hran od os přilehlých kolejí v obloucích s poloměry menšími než 1500 m.

*Vzdálenosti nástupních hran budou upraveny*

- Častolovice – na nástupišti č. 2 požadujeme navrhnout zábradlí městského typu.

*Bude upraveno*



- Častolovice (příčný řez č. 3) – návrh skloněné plochy (8,33 %) směrem k budově považujeme za nevhodné řešení. Projektant prověří možnost řešit tento prostor vhodnějším způsobem.

*Kombinace skloněné zborcené plochy a schodiště se jeví jako jediná možná (vytažení šikmého přístupového chodníku z boku by přineslo oddálení CP od přirozené osy proudu pěších od ulice. Na konferenčním projednání připomínek bylo dohodnuto ponechání stávajícího návrhu.*

- Častolovice (příčný řez č. 4) – k čemu slouží osvětlení zřízené vpravo od koleje č. 5?

*Slouží k osvětlení manipulační části kolejíště, jako doplně k osvětlovacím věžím. Podrobnosti viz zpracovatel osvětlení.*

- Častolovice – plastová trativodní potrubí ve sklonu menším než 5‰ musí být uložena na betonový podklad.

*Bude upraveno a dodáno projednání*

- Častolovice (příčný řez č. 6) – stavební dílec U3 není nutné navrhovat.

*Použití U3 bylo projednáno napředchozích poradách pro minimalizaci záborů*

- Častolovice – v situaci stavby je uvedena křižovatková výhybka (v případě realizace koleje č. 5 v celé délce) jako první generace. Požadujeme opravit na druhou generaci.

*Bude upraveno*

- Častolovice – v dalším stupni dokumentace požadujeme prověřit takové úpravy kolejíště, aby nebylo nutné mít v koleji č. 2 protisměrné oblouky a u oblouků v koleji č. 1 doplnit u oblouků bez přechodnic přechodnice.

*V dalším stupni PD bude prověřeno*

- Rychnov n.K. (TZ str. 13) – nástupiště č. 2 není vnější.

*Bude upraveno*

- Rychnov n.K. (TZ str. 13) – v článku 5.2.1.2 je uvedena kolej č. 4. V žst Rychnov n.K. však žádná kolej č. 4 nebude.

*Bude upraveno*

- Rychnov n.K. (TZ str. 14) – chybně navržena tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou betonového pražce (pro hlavní a předjízdne koleje musí být navrženo minimálně 0,35 m).

*Bude upraveno*

- Rychnov n.K. (TZ str. 14) – navržena tloušťka konstrukční vrstvy ze štěrkodrti (ZKPP) neodpovídá návrhu v příloze č. 5.

*Bude upraveno*

- Rychnov n.K. – plastová trativodní potrubí ve sklonu menším než 5‰ musí být uložena na betonový podklad.

*Bude upraveno*



- Rychnov n.K. – na nástupišti č. 2 požadujeme navrhnout zábradlí městského typu.

*Bude upraveno*

- Nástupiště (obecně) – v dalším stupni dokumentace musí být řešeny prvky pro osoby se sníženou schopností orientace.

*V situacích nástupišť jsou již tyto prvky naznačeny*

- Přejezd km 5,694 – odstraněna bude část nástupiště ve směru do Rychnova n.K.

*Bude opraveno.*

- Přejezd km 8,321 – vozidlo jedoucí od přejezdu musí dát přednost vozidlům jedoucím po hlavní komunikaci. V tu chvíli zůstane stát v nebezpečném pásmu přejezdu.

*Vzhledem rozdílnému významu obou komunikací (silnice II/318 a místní obslužná komunikace) není vhodné upravovat přednost v křižovatce, tak aby byla komunikace vedoucí přes přejezd hlavní. Komunikace slouží pouze pro příjezd vozidel k hřbitovu a intenzity dopravy jsou tak velmi nízké. Zachování stávajícího stavu se tudíž jeví jako jediné možné. V dalším stupni PD možno omezit vjezd nákladních vozidel na přejezd značkou B4 „Zákaz vjezdu nákladních vozidel“.*

- Přejezd km 8,859 – není řešeno odvedení vody z komunikace svažující se k přejezdu.

*Bude doplněna prahová vpust'.*

- Přejezd km 55,850 – nástupiště se zkracuje ve směru do stanice Častolovice. Dále je nutné doložit, že délka nástupiště bude i po zkrácení vyhovující.

*Bude opraveno. Zůstane zachováno nástupiště v délce 142 m.*

- Přejezd km 58,262 – kam je odvodněna kolej, která je v řezu chybně označena jako kolej č. 2?

*Odvodněna bude do trativodu, bude doplněno.*

- Přejezd km 60,297 – jak bude řešena bezpečnost cestujících při vystupování z vlaku, když se zkracuje část stávajícího nástupiště, které je již tak nevhodně rozděleno pozemní komunikací?

*Část stávajícího nástupiště bude odstraněna právě kvůli bezpečnosti cestujících, tak aby byli směřováni před výstražník. Zůstane zachována délka nástupiště min. 80 m.*

- Přejezd km 60,587 – bude možné odbočit od přejezdu do ulice Za Drahou? Pokud ano, je toto nutné prověřit vlečnými křivkami.

*Bude doplněna SDZ C2a „Přikázaný směr jízdy přímo“.*

## **Protihlukové objekty (Ing. arch Andršt)**

### **SO 02-15-02-01 ŽST Častolovice, protihlukové stěny**



- V dokumentaci není možno (s ohledem na dopis náměstka pro modernizaci dráhy č. j. 17038/11-OI ze dne 8. 4. 2011) stanovit materiál protihlukové stěny bez řádného zdůvodnění. Doporučujeme stanovit u PhS její technické parametry (tj. rozměry, umístění a akustické vlastnosti), dále architektonické řešení, pokud je zdůvodnitelné a nezpochybnitelné. Materiálové řešení navrhne až zhotovitel stavby, toto materiálové řešení po případné konzultaci s projektantem a architektem stavby schválí technický dozor investora stavby (za předpokladu použití systému PhS schváleného odborem traťového hospodářství ředitelství SŽDC).

*Je splněno. V dokumentaci jsou stanoveny technické parametry PhS bez materiálového řešení (vyjma sloupků – ty budou betonové – viz. připomínka Ing. Seidlové)*

- Vzhledem k charakteru stavby a umístění PhS doporučujeme doplnit protihlukovou stěnu postupnými náběhy (možno využít i terénní úpravy nebo materiály bez deklarovaných akustických vlastností). Naopak nejsme přesvědčeni o nutnosti použití transparentních prvků u takto krátké stěny.

*PhS bude v místech změny výšky v horní části doplněna zkosenými náběhovými panely  
Transparentní prvky budou vypuštěny*

### Pozemní stavby (Ing. Heltová)

- Upozorňujeme na značný nesoulad textových částí A. Průvodní zpráva a B. Souhrnná technická zpráva. Např.: v části A je uvedeno, že v ŽST Častolovice budou vytvořena ostrovní nástupiště, v části B poloostrovní nástupiště. Dále je chybně uvedeno v bodu B.1.3., že v ŽST Častolovice bude přístup na nástupiště zajištěn mimoúrovňově – podchodem, ale v popisu SO 02-12-02-01 ŽST Častolovice nástupiště je uveden úrovňový centrální přechod.

*Bude zapracováno.*

- V části B je popis objektu SO 02-16-11-01 zast. Synkov, provozně technologický objekt, který však chybí v části E.2.1. Pozemní stavební objekty – není ani v technické zprávě ani ve výkresové části. V rozporu v části B a E.2.1. jsou také rozměry objektů SO 02-16-02-01 ŽST Častolovice, provozně-technologický objekt a SO 02-16-12-01 ŽST Rychnov nad Kněžnou, provozně-technologický objekt - v části B a v části E.2.1.

*SO 02-16-11-01 zat. Synkov, provozně-technologický objekt byl zrušen. Obě části budou uvedeny do souladu.*

### Mostní objekty (Ing. Nečekal)

- OTH OMT požaduje, aby do přípravné dokumentace byl doplněn příčný řez stávajícího stavu mostního objektu. Do výkresu příl. 2.4 – doplnit osové vzdálenosti kolejí a posuny kolejí, provedené změny barevně odlišit. Při provedení ochranné vrstvy SVI a podkladu pod drenáž lze využít min. tř. betonu C25/30 – ve výkresu příl. 2.5 je uvedena tř. betonu C30/37. Přechodovou oblast řešit v souladu s předpisem S4 příloha 24. Součástí předložené přípravné dokumentace nebyly finanční náklady stavby. Další stupeň projektové dokumentace musí být zpracován v souladu se směrnicí generálního ředitele SŽDC č.11/2006 pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních a předložen k posouzení na SŽDC.

*Dokumentace bude doplněna a opravena dle připomínek.*



## SŽDC s. o.; SDC severovýchodní Čechy

### **Správa tratí (Čech)**

- Ve stavební části E.1.3 str. 15 – 17 souhrnné údaje o žel. přejezdech neodpovídají skutečnosti  
*Bude opraveno.*

### **Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (Tomek)**

Ve studii je uvedeno u SZZ žst. Častolovice, že byla provedena v roce 2004 komplexní rekonstrukce tohoto zařízení, pro upřesnění v tomto roce byla provedena pouze rekonstrukce částí venkovního zařízení sudého zhlaví – výměny č. 8,10,11,12 s čelistovým závěrem a náhrada KO 25 Hz SSSR za KO 275 Hz.

*Bude zpracováno.*

Připravovaná **samostatná PD** rekonstrukce PZS km 1,212 a 9,713 trati Častolovice – Solnice je z našeho pohledu vhodná vzhledem ke stáří a nevhodnosti systému na silnicích první třídy. Je pouze nutné tyto projekty přizpůsobit této PD, jednoznačně stanovit způsob obsluhy osobní dopravy na zastávku Rychnov n/Kn a zpět do žst. Rychnov n/Kn a upravit takto projekt rekonstrukce tohoto přejezdu.

*Přípravnou dokumentací je doporučeno PZS zřídit touto stavbou, tak aby byla zajištěna snadná koordinace staveb zejména při pokládce kabelizace. Sloučení staveb se rovněž doporučuje vzhledem k snížení nákladů z pohledy nutných úprav PZS při zavazování do zřizovaného SZZ nebo TZZ.*

**Doporučujeme kontrolu celistvosti obou břevnen uvažovaných závor PZM2.**

*Dokumentace uvažuje se zřízením kontroly celistvosti závorového břevna pouze u jedné se závor, neboť při neoprávněném užití přejezdu musejí být přeráženy obě závorová břevna. Indikace otevřeného přejezdu je tedy zajištěna i při kontrole celistvosti pouze jednoho břevna. Blíže bude řešeno následujícím stupněm dokumentace.*

### **Správa mostů a tunelů (Ing. Šíp)**

2. Technická zpráva str. 4 – správcem objektu nejsou „České dráhy a.s.“.

*Bude opraveno*

3. Technická zpráva str. 5 – není zřejmé, zda uvedená traťová třída zatížení D4 je již pro nový stav, stávající třída zatížení je C3.

*Bude doplněno, most je v novém stavu přechodný pro D4 / 80 a tím i pro C3*

4. Technická zpráva – na str. 5 je uvedena volná výška 3,5 m, na str. 6 je 3,45 m.

*Bude opraveno*

5. Technická zpráva odst. 5.2.1 – nesprávně použitá zkratka MPP, platné je označení VMP jak je uvedeno dále v textu.

*Bude opraveno*

6. Technická zpráva str. 9 – v odst. 7 se uvádí mj. i „protikorozní ochrana hlavních nosníků“, a „nezabetonovaných částí ocelových výztužných nosníků“. Ty se ovšem na této stavbě nevyskytují.

*Bude opraveno*





7. Technická zpráva str. 13 – uvedeny i nesouvisející podklady č.17 a č.18.

*Bude opraveno*

8. Příloha 2.4 Příčný řez – při jednostranném sklonu příčných drenáží za opěrami a šířce mostu 15,77 m narůstají značně výkopové práce a plocha SVI. Vhodnější je provést střechovitý sklon s vyústěním na obě strany mostu.

*Jednostranný sklon bude zachován s vyústěním na obě strany se zavičkováním na vtok.*

9. Dle ČSN 736201 čl. 4.2.11 musí být pro rychlost menší než 120 km/h ve stanici uplatněn VMP 3,0 s rezervou 125 mm dle čl. 5.2.1. Na výkrese Příčného řezu je uveden VMP 2,5 a v případě levé strany (římsový nosník) není ani splněna podmínka rezervy. Taktéž je chybný VmP 2,5 uveden i v Technické zprávě odst. 5.2.1.

*Dle našeho názoru podle směrnice SŽDC č.32 Zásady rekonstrukce regionálních drah je na stávajících mostech ve stanici povolena vzdálenost překážek 2500mm. Nicméně bylo dohodnuto dodržet VMP 3,0 a proto bude připomínka zapracována.*

10. Příloha 2.5 Podélný řez – přechodová oblast včetně ZKPP není navržena v souladu s předpisem SŽDC S4, příloha 24, čl. 5 a 8, obr. 1a a 4. Resp. obr. 6 byla-li zjišťována únosnost v přechodové oblasti geotechnickým průzkumem.

*Bude opraveno*

11. Příloha 2.5 Podélný řez – šipka s odkazem na ZKPP směřuje do oblasti štěrkového lože, uvedená skladba ZKPP - štěrkodrt' 150 mm a minerální směr 400 mm nekoresponduje s kótami na řezu 200 + 300 mm.

*Bude opraveno*

12. Příloha 2.6 Výkaz výměr – v pol. 15 je uvedena „měkká“ ochrana izolace geotextilií, v TZ a na výkresech je uvedena „tvrdá“ ochrana betonem.

*Na nosné konstrukci je tvrdá ochrana v aktual.výkazu odd.4 pol.13, na ostatních částech měkká.*

### **Správa elektrotechniky a energetiky (Ing. Truneček)**

- Vhodnost umístění čidla ovládání EOv v žst. Rychnov nad Kněžnou na častolovickém zhlaví doložit písemně.

*Potvrzeno písemně p. Fojtíkem, dozorčí provozu RCP Hradec Králové:*

*„Doporučujeme ho umístit na zhlaví Častolovickém někde v blízkosti výhybky č. 1 a 2. Zdůvodňujeme to tím, že na tomto zhlaví dochází v odpoledních hodinách k částečnému stínění a to od budov neb porostů“*

- Zajistit přenos dat o technickém a provozním stavu EOv datovou sítí (v případě její realizace) na pracoviště elektrodispečinku SEE SVČ do Hradce Králové.

*Bude zapracováno*



- Napájení PZZ v km 58,966 trati Častolovice – Kostelec n.O. provést přímo z nového technologického objektu za měření pro zab. zařízení jako PZZ v km 50,262 (současně s ním). Napojení ze zásuvkové skříně rozvaděče pro osvětlovací věž OV 11 z důvodu možných poruch a z důvodu nasazení náhradního zdroje je nežádoucí.

*Bude zapracováno*

- V žst. Častolovice je navrhována rekonstrukce stávající stožárové TS. Ve studii proveditelnosti zvýšení kapacity trati Týniště n.O.- Častolovice – Solnice je navrhována nová TS a VN přípojka pro výhybnu Synkov a výhybnu Rašovice. V obou případech jsou z důvodu instalovaného příkonu tyto stavby zbytečné. Navíc v blízkosti uvažované výhybny Rašovice již trafostanice SŽDC stojí. Místo zbytečné investice do obou uvedených trafostanic se jako nejvhodnější jeví investovat do nové trafostanice v žst. Častolovice, kompaktní betonové (např. Betonbau) místo rekonstrukce stávající stožárové.

*Na závěrečné poradě bylo rozhodnutí, o záměně stožárové TS za kompaktní betonovou TS, investorem přesunuto do dalšího stupně dokumentace.*

- Při umístění peronních stožárků na nástupiště upozorňujeme na nutnost dodržení vzdálenosti od hrany nástupiště dle ČSN 73 49 59 – min. 2 m.

*Je s tím uvažováno.*

- Požadujeme přehodnotit návrh jedenácti sklopných osvětlovacích stožárů délky 12 m a pokusit se je nahradit osvětlovacími věžemi délky 20 m. Jako problematický se ukázal přístup k uvedeným stožárům se sklápěcím zařízením, pokud jsou umístěny v kolejišti. V zimním období se sněhovou pokrývkou je to nemožné.

*V žst. Častolovice je uvažováno 7 stožárů, v žst. Rychnov jsou uvažovány 2 stožáry na solnickém zhlaví. Jedná se o úsek kolejiště s 1-2 kolejemi, kde není efektivní použití osvětlovacích věží.*

- Peronní sklopné stožárky 5,5 m požadujeme v provedení bez potřeby sklápěcího zařízení.

*Typ stožáru závisí na max. vrchol. zatížení stožáru, použitým typu svítidel a požadavku na umístění rozhlasu na stožáru. Na oboustranném nástupišti při osazení 2 svítidel na stožáru a reproduktoru nelze požadavek zaručit z důvodu možného přetížení stožáru typu Radek výšky 5,5m při osazení svítidel vyšší hmotnosti. Dle sdělení výrobce musí při vyšším zatížení stožáru sklápění a zvedání stožáru provádět 2 osoby.*

- Osvětlení kolejiště v žst. Častolovice musí být navrženo dle EN ČSN 12 464 – 2, nikoliv ČSN 12 464 – 1.

*Číslo normy bude opraveno. Jedná se o překlep.*



- Napájení PZS v km 53,277 a dalších v km 53,750 a 54,650 trati Týniště n.O. – Letohrad ze stávající stožárové trafostanice SŽDC v km 53,277 se jeví jako nevhodné a z hlediska instalovaného příkonu i zbytečné a to i s přihlédnutím k případnému napájení výhybny Rašovice. Uvedená stávající trafostanice SŽDC se nachází na soukromém pozemku s velmi složitými podmínkami přístupu. Jde o podmáčenou louku, která někdy zcela přístup znemožní. V blízkosti uvedené TS se nachází i soukromý rybník. Díky těmto vlivům dochází k postupnému narušování statiky základu stožáru TS. Jako řešení se nabízí přemístění TS mimo soukromý pozemek na pozemek SŽDC nebo ČD a.s. Přemístěním se rozumí vybudování nové TS. Nebo řešit napájení ze stávající distribuční sítě NN, která sloužila k napájení bývalého výhybkářského stanoviště v km 53,277 trati Týniště n.O. – Letohrad.

*Stávající napájení z TS Rašovice bude zrušeno a nahrazeno napájením z NN distribuční sítě z bývalého výhybkářského stanoviště v km 53,277 trati Týniště n.O. – Letohrad. V současné době je podána žádost o navýšení příkonu 3x25A na ČEZ Distribuci p. Andršem SŽE HK.*

- Ovládání osvětlení v jednotlivých žst. a zastávkách je navrženo dálkově pomocí datové sítě. V případě že datová síť nebude zcela vybudována a osvětlení bude již hotovo je třeba řešit ovládání osvětlení místně.

*Uvažovaný systém DOOS pracuje také v autonomním režimu bez napojení na datovou síť. Funkčnost osvětlení je pak nutné kontrolovat při pravidelných pochůzkách.*



### Připomínky Ministerstva dopravy ČR (Ing. Otava)

- 1) Požadujeme prověřit možnost umístění nového zabezpečovacího zařízení a dalších technologií do stávajících drážních budov a k výstavbě nových technologických budov přistoupit až v případě, že nebude nalezen vhodný prostor. Technologické budovy jsou zcela nekoncepčně umístěny do míst, která by měla sloužit spíše jako parkoviště.

*Tento požadavek byl prověřen a ve stávajících budovách nebyly nalezeny vhodné prostory pro umístění nového technologického zařízení. Dle dohody uzavřené na jednání dne 9.2.2012 je nadále sledována varianta zřízení nových provozně technologických objektů. Objekty jsou umístěny v místech, které jsou výhodné z pohledu umístění technologie, připojení objektů na inženýrské sítě a tak aby nebránili pohybu cestujících. V žádném případě nejsou navrženy do ploch určených jako parkoviště.*

- 2) Požadujeme zpracovat provedení demolic opouštěných objektů, které nebudou mít další využití.

*Objekty, které v současnosti slouží potřebám stávajících technologických zařízení, a není pro ně dále uplatnění jsou stavbou demolovány.*

- 3) Požadujeme doplnit elektronický informační systém pro cestující.

*Informační systém je navržen v obou upravovaných stanicích.*



**ČD, a. s.; O31 GŘ (Ing. Šimánková / Ing. Jelínková)**

- V souvislosti s předložením konkretizovaných prostor v nově navržených technologických budovách v žst. Častolovice a žst. Rychnov nad Kněžnou bylo zjištěno, že požadované prostory pro instalovanou technologii se v dostatečné míře nacházejí ve stávajících výpravních budovách. Z toho důvodu s výstavbou těchto nových objektů na pozemcích ČD, a.s. nesouhlasíme. Požadujeme, aby stavebník danou situaci prověřil a umístění technologie přeřešil tak, aby bylo v maximální možné míře využito stávajících drážních objektů a zbytečně nevznikaly nové nezajímavé a nevzhledné budovy v blízkosti stávajících, které po vymístění technologie zůstanou z větší části nevyužité a často i dále nevyužitelné. Tento přístup k řešení problematiky umísťování technologie v nádražních budovách je rovněž podporován i ze strany Ministerstva dopravy ČR.

*Dle dohody uzavřené na jednání ze dne 9.2.2012 ve věci projednání připomínek k PD nejsou prostory ve stávajících prostorách výpravních budov vhodné pro umístění nového technologického zařízení a zástupci ČD, a. s. souhlasili s výstavbou nových technologických objektů.*



•

## ČD Cargo, a. s. (Ing. Sejbal)

1. S ohledem na předpokládaný rozvoj firmy ŠKODA AUTO Kvasiny a z toho plynoucí požadavky na přepravy po železnici považujeme za důležité a nutné počítat v časovém horizontu vycházejícím ze strategických plánů ŠKODA AUTO s výstavbou koleje č. 5 v ŽST Častolovice. Protože, ale nemáme zájem ohrozit realizaci této plánované stavby, která nepředpokládá výstavbu 5.koleje, neboť tato není součástí územního plánu a navíc je omezena výstavbou cyklostezky, požadujeme bez prodloužení začít s projednáváním změny územního plánu a současně připravit i realizaci plánované rekonstrukce ŽST Častolovice ve smyslu možnosti doplnění (výstavby) 5.koleje v následujících etapách (např. při plánované výstavbě výhybny Slemeno).

*Stavbou je navrženo zřídit kusou dopravní kolej č. 5 v maximální délce tak, aby při její realizaci nedošlo k zásahu do budované cyklostezky. Konfigurace stanice umožní pozdější prodloužení koleje a její zapojení do kosteleckého zhlaví.*

2. Upozorňujeme, že s ohledem na výše uvedené skutečnosti **je nutno**, aby navrhovaná rekonstrukce zcela bez výjimky obsahovala :
  - automatické hradlo v úseku Častolovice Týniště n.O. a to **ve dvou** prostorových oddílech
  - **zvýšení traťové rychlosti** v úseku Častolovice-Solnice a tím zkrácení jízdních dob
  - **rozdělení koleje č.3. spojkou do koleje č.1**
  - **osazení cestových návěstidel** tak, aby bylo možno využívat poloviny koleje č. 3 nezávisle na sobě
  - **řešení nezabezpečených přejezdů v úseku Rychnov n.Kněžnou - Rychnov n.K– zastávka instalací PZZ. Dosavadní nezabezpečení těchto přejezdů má zásadní negativní vliv na rychlost předepsanou v tomto úseku a tím i na normu hmotnosti související s následným stoupáním a kritickou rychlostí lokomotivy.**

*Stavbou jsou respektovány výše uvedené požadavky. Zabezpečení přejezdů v úseku ŽST Rychnov n/K – zast. Rychnov n/K zastávka není předmětem této stavby. Dále je nutné konstatovat, že z pohledu snížení rychlosti na přejezdech je kritický pouze železniční přejezd v km 9,474, na kterém je snížena rychlost na 20 km/h. Se zřízením PZS na tomto přejezdu je uvažováno při návrhu vazební kabelizace v úseku. Samotné PZS musí být řešeno samostatnou stavbou.*

3. Požadujeme v rámci navrhované rekonstrukce vybudovat 5. kolej alespoň v rozsahu maximální možné délky vzhledem k místním omezujícím faktorům, čímž by byla již zapojena do zabezpečovacího zařízení v plnohodnotném rozsahu a v následující etapě zrealizovat pouze její prodloužení a přenesení výhybky a návěstidla.

*Viz. odpověď výše.*





4. Navrhujeme ponechat 4 kolej v ŽST Častolovice v takové délce, která umožní využití boční rampy u skladiště.

*Dokumentací respektováno. U boční rampy je ponechána kolej č. 4b s užitečnou délkou cca 90 m.*

5. Navrhujeme napojení koleje č. 5. V ŽST Rychnov n.K. také na solnickém zhlaví spojkou do koleje č.3. z důvodu urychlení manipulace s vozy a tím minimalizace omezování osobní dopravy.

*Kolej č. 5 je v ŽST Rychnov n/K zapojena na Solnickém zhlaví odbočnou výhybkou. Toto řešení bylo dohodnuto na výrobních poradách a umožňuje minimalizaci omezování osobní dopravy.*

6. Upozorňujeme, že pro případné výpočty je nutno uvažovat délky souprav již s vozy dlouhými 32-33 m, kterými je vozový park patrových vozů postupně obměňován.

*Zadání počítalo s prodloužením délky vozů z 27 na 31m. Není možné změnit vstupní parametry před dokončením projektu! Delší vozy není možné ve větší míře využít a rozhodně není možné z nich sestavit celý 9-ti vozový Mn vlak pro ŠKODA AUTO v Kvasínách. Důvodem je omezená délka kolejí daná prostorovými možnostmi v žst Solnice, zejména délkou kolej č.2a a kolejemi č.102-106 na vlečce ŠKODY AUTO. Prodloužení kolejí by vyvolalo zcela zásadní přestavbu stanice. Bude nutné i do budoucna počítat s omezením délky vlaku dle délky dopravních kolejí. Je nutné dořešení v dalším stupni dokumentace.*



## SOUPIS VŠECH OBDŘZENÝCH PŘIPOMÍNEK



VÁŠ DOPIS ZN.: dokumentace  
ZE DNE: 11. 2011  
NAŠE ZN. (č.j.): 1 222/12-SSZ-ÚT  
POČ. LISTŮ: 9  
POČ. PŘÍLOH: 0  
POČ. LISTŮ PŘ.: 0  
VYŘIZUJE: Fridrich  
TEL.: 972 244 833  
FAX: 222 251 985  
E-MAIL: fridrich@szdc.cz  
DATUM: 1. 2. 2012

SUDOP PRAHA a. s.  
Olšanská 1a  
130 80 Praha 3

## **Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice, připomínky k PD**

K dílčímu odevzdání výše uvedené dokumentace má Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa západ, úsek technický oblasti přípravy Praha a oddělení životního prostředí následující připomínky.

### **Železniční svršek, spodek, pozemní stavby** (zpracovatel Karel Fridrich, tf. 972 244 833)

Na rozpiskách objednatele uvádějte celým názvem „Správa železniční dopravní cesty, státní organizace“, obdobně i v textu v identifikačních údajích (dále už lze zkratku). V rozpisce musí být uveden (též) vedoucí zpracovatelského týmu podle nabídky, resp. smlouvy o dílo. Dále žádáme vypustit poznámku pod rozpiskou.

Chybějí části E.1.6 Potrubní vedení, G Náklady a ekonomické hodnocení, H.2, H.3 a I.

#### **A Průvodní zpráva:**

- A.1 „charakter stavby“ popsat tak, aby bylo srozumitelné pro nedrážní pracovníky v územním řízení; doplnit, že jde obsahem o dokumentaci pro územní řízení (oboje i v jiných částech PD).
- A.2.1.2 místo TPP je správně TTP.
- A.2.1.3 první dvě věty posledního odstavce nejsou příliš srozumitelné, upravit tak, aby bylo jasné, že stavba obsahuje zábory mimodrážních pozemků vč. ZPF.
- A.2.2 i v Častolovicích jsou nástupiště vnější, jazykové a poloostrovní, nikoliv ostrovní.
- A.2.3.1 tab. „úspora provozních pracovníků“ v Rychnově zůstane dozorce výhybek, ale v rozšířené pracovní době (bude zajišťovat kontrolu konce vlaků v úseku do Solnice s telefonickým způsobem dorozumívání); tab. „propustnosti“ uvádět stav po popisované stavbě (tj. s AH vč. oddílů v mezistaničních úsecích Týniště – Častolovice a Častolovice – Rychnov), nikoliv s výhledovými výhybnami. Doplnit technické kapacitní údaje (rekonstruovaných staničních zab. zař., TZZ, PZS, délky kolejí, počty nástupišť a výhybek..., zábory).
- A.2.4 kapitolu přepsat vzhledem k neschválení IZ, změně pravidel pro schvalování IZ a nutnosti zpracovat SP tak, že se odkáže na souběžně zpracovávanou „Studii proveditelnosti zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice“ (IKP CE, 2012).
- A.3 do podkladů doplnit TES, u použitých dokumentací (IZ, TES) doplnit zpracovatele a rok zpracování.

### B.1 Souhrnná technická zpráva:

- B.1.3.1 v Častolovicích budou zřízena dvě nástupiště, jedno poloostrovní (bez podchodu) u 1. SK s přístupem přes centrální přechod, jedno jazykové mezi 2. a 4. SK. Obě provozně technologické budovy (text pod odrážkami) budou po stavbě trvale obsazeny.
- B.1.3.2.4.1 nástupiště v Častolovicích viz výše. Popis častolovického kolejiště není přesný – hlavní podmínkou pro návrh tvaru kolejiště bylo vytvoření dvou kolejí pro nákladní vlaky délky alespoň 321 m, odvozenou od délky kolejí vlečky Škoda Auto a. s. v žst. Solnice; těmito kolejemi jsou 3. a 3a. SK. Doplnit dále zdůvodnění návrhu 5. SK (s určením pro odstavení vozů pro vlečku Škoda Auto a. s.) požadavkem SŽDC NP, včetně odkazu na stanovisko. Kolej 6a. není výtažná, ale odstavná.
- B.1.3.2.4.2 v Rychnově nad Kněžnou bude spolu jedním vnějším nástupištěm vybudováno jedno poloostrovní nástupiště.
- B.1.3 chybí přehled dotčených cizích sítí (napojení vodovodu technologické budovy Častolovice, napojení kanalizací obou pozemních staveb, zaústění odvodnění žst. Častolovice) a stanoviska vlastníků sítí k navrženému řešení.
- v celé STZ není uvedeno, že stavba předpokládá zásah do vlečky Orsil a. s. s přemístěním dvou výhybek a hlavně snesení vlečky severně od kolejiště žst. Častolovice. Protože před snesením vlečky musí proběhnout zrušení vlečky Drážním úřadem, o něž musí požádat její (neznámý) majitel, nutno již v tomto stupni dořešit způsob zrušení vlečky.
- B.1.4 doplnit tabulku ploch záborů (trvalých, dočasných; ZPF, PUPFL, ostatní) s členěním po katastrálních územích.
- B.1.7 viz k A.2.4. Zde ale mají být uvedeny také požadavky na doplňující průzkumy (radonový pro budovy, geotechnický pro pražcového podloží a vsakování) a podobně.

#### B.1.1 Geotechnický průzkum:

- Podle tab. 3 se v sondě KS6 neprováděla statická zatěžovací zkouška, podle přílohy provedena byla. Rozložení sond není optimální a pro nemalé části stanic neposkytuje informace.
- Chybí průzkum v místě navržených vsakovacích žeber v žst. Častolovice, nutný pro doložení funkčnosti navrženého řešení. Návrh je založen na jediné kopané archivní sondě, což je nedostatečné.

H.1 Doklady z výrobních porad. Doplněte stanovisko SŽDC NP k návrhu 5. SK v žst. Častolovice z 12. 2011.

#### E.1.1, E.1.2 Železniční svršek, spodek, nástupiště

S koncepcí řešení obou železničních stanic souhlasíme.

**SO 02-11-02-01 ŽST Častolovice, železniční svršek.** TZ: kap. 3.1.1 Častolovice leží na trati 021, nikoliv 031. Kap. 3.1.3 v 1. SK dnes není upevnění KS. Kap. 5.1.1.1 hlavní podmínkou pro navržený tvar kolejiště bylo vytvoření dvou kolejí pro nákladní vlaky délky alespoň 321 m, odvozenou od délky kolejí vlečky Škoda Auto a. s. v žst. Solnice; těmito kolejemi jsou 3. a 3a. SK. Doplnit dále zdůvodnění návrhu 5. SK (s určením pro odstavení vozů pro vlečku Škoda Auto a. s.) požadavkem SŽDC NP, včetně odkazu na stanovisko. Kolej 6a. není výtažná, ale odstavná. Kap. 5.1.1.2 u 3.+3a. SK uvést navíc i celkovou délku koleje mezi návěstidly L3 a S3a. Kap. 5.1.1.3 v PD uvažovat z nového kolejového roštu (49E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním) i 3.+3a. SK, protože vyzískaný rošt z jediné koleje nebude stačit ani pro kusé a manipulační koleje. Tabulka výhybek: není uvedeno, jaké tvaru jsou vyjmuté výhybky vlečky Orsil a. s. a zda je lze použít zpět v posunuté poloze; pokud to možné není, navrhnout nové výhybky 1. generace.

SO 02-11-02-01, Situace: prodloužit ponechávanou část 6. SK až ke koncovému styku trhané výh. 8, aby se za rampu vešly alespoň dva vozy. Oblouk v 6a. SK upravit na nejméně  $R=190$  m. Viz také k nástupišťům. Charakteristické příčné řezy: CH1 výh. 6S popsaná jako „užitá“, v rozporu se situací a TZ. CH2 stezku mezi 2. a 6. SK navrhnout ve sklonu 12 %, i tak ale je rozdíl nivelet TK při dané osové vzdálenosti velký. Tloušťka kolejového lože v 1. a 3.+3a. SK má být 0,35 m.

**SO 02-11-02-02 ŽST Častolovice, železniční spodek.** TZ kap. 5.1.2 sklon trativodů 3 ‰ doplnit souhlas OTH s tímto řešením (alespoň odkazem na projednání na poradě, popř. i konferenčním projednáním). Charakteristické příčné řezy: vzhledem ke sklonu trativodu 3 ‰ nebudou trativodní trubky ve většině řezů uloženy do písku, ale na betonové lože.

SO 02-11-02-02, Návrh pražcového podloží: doplnit popis úseků včetně uvažované charakteristické hodnoty modulu přetvárnosti, doplnit výpočet únosnosti (nejen návrh). Výpočet promrznání (tab. 6) je pro jeden z typů sanace chybný, při návrhu zlepšené zeminy nelze uvažovat s promrznutím zeminy tl. 0,40 m. Dimenzování na 20/40 MPa se ale vztahuje jen k hlavní (1.) a předjízdě (nejspíš 3.+3a.) koleji, ostatní koleje (5., 2., 4.) mají být dimenzovány na 15/30 MPa (ZKPP 50 MPa). V CH1 je pod vlečkou navrženo vodorovných 0,15 m štěrkodrti, s čímž souhlasíme, ale tento návrh není v TZ ani v Návrhu pražc. podloží. V Podélném profilu chybí ZKPP mostu v KÚ (směr Rychnov n. Kn./Kostelec n. O.).

**SO 02-12-02-01 ŽST Častolovice, nástupiště.** TZ kap. 4.1.1 rozpor mezi popisem zábradlí u poloostrovního nástupiště v TZ (ochranné) a v řezu (příčné řezy), pokud není výškový rozdíl přes 0,5 m, nechat trojmadlové. V TZ by mělo být uvedeno, že jedno nástupiště je jazykové a druhé poloostrovní. Situace: čelo jazykového nástupiště musí mít šířku 3,2 m i v případě, že je jako nástupní uvažována jen jedna hrana (u nenástupní hrany bude místo „sloučené linie“ varovný pás a mezi pásy musí být 1,6 m). Charakteristické příčné řezy (a situace): vzdálenost hran u 2. a 4. SK má být 1680 mm.

**SO 02-11-12-01 ŽST Rychnov n. Kn., železniční svršek.** TZ kap. 5.2.1.3 vkládaný rošt do 5. SK bude regenerovaný (ve VV je uvedeno). Situace: výh. 1 je Obl-j. Podélný profil: niveleta v začátku a konci úseku mimo rozsah vyrovnaní koleje se nebude měnit. Příčné řezy: tloušťka kolejového lože v 1. a 3. SK má být 0,35 m; CH4 v 3. SK má být dle TZ pružné upevnění.

**SO 02-11-12-02 ŽST Rychnov n. Kn., železniční spodek.** TZ kap. 5.2.2 sklon trativodů 3 ‰ doplnit souhlas OTH s tímto řešením (alespoň odkazem na projednání na poradě, popř. i konferenčním projednáním). Charakteristické příčné řezy: vzhledem ke sklonu trativodu 3 ‰ nebudou trativodní trubky uloženy do písku, ale na betonové lože.

SO 02-11-12-02, Návrh pražcového podloží: doplnit popis úseků včetně uvažované charakteristické hodnoty modulu přetvárnosti, doplnit výpočet únosnosti (nejen návrh). Výpočet promrznání (tab. 6) je chybný, při návrhu zlepšené zeminy nelze uvažovat s promrznutím zeminy tl. 0,40 m. Ke zvážení, zda s ohledem na výsledky geotechnického průzkumu (obě měřené zatěžovací zkoušky jsou vyšší než 15 MPa) zlepšení zeminy nevypustit a nenahradit separační (popř. v části stanice výztužnou) geotextilií. Podle příčných řezů pod 5. SK konstrukce pražcového podloží neuvedená v TZ ani v „Návrhu pražcového podloží“.

**SO 02-12-12-01 ŽST Rychnov n. Kn., nástupiště.** TZ kap. 4.2.1: nástupiště u 3. SK je poloostrovní jednostranné, nikoliv vnější. Situace: vzdálenost hran kótovaná 1,68 m v rozporu s příčnými řezy (kde je správných 1,67 m).

V ŽST Rychnov n. Kn. by byly možné úspory použitím regenerovaného kolejového roštu a výhybek v plném rozsahu, vypuštěním rekonstrukce přímé části manipulační 5. SK, zúžením obou nástupišť na šířku 2,5 m a vypuštěním zábradlí podél vnějšího nástupiště u 1. SK.

### E.1.3 Železniční přejezdy

**SO 02-13-01-01 Kostelec n. O. – Častolovice, železniční přejezdy.** U přejezdu ev. km 60,297 bude zrušena část nástupiště východně od přejezdu? VV: CÚ 2010 není aktuální.

**SO 02-13-03-01 Častolovice – Týniště n. O., železniční přejezdy.** Bez připomínek.

**SO 02-13-11-01 Častolovice – Rychnov n. Kn., železniční přejezdy.** Přejezdy mimo řešený úsek z dokumentace vypustit. Na přejezdech bez PZS má být zakreslen rozhledový trojúhelník dosažený, ne fiktivní (přejezdy ev. km 9,474 a 9,850) pro vyšší než dosaženou rychlost.

#### E.2 Pozemní stavební objekty

**SO 02-16-02-01 ŽST Častolovice, provozně-technologický objekt, SO 02-16-12-01 ŽST Rychnov nad Kněžnou, provozně-technologický objekt.** TZ, identifikační údaje: chybné vymezení „místa stavby“ a pro územní řízení není vhodně formulován „charakter stavby“. Kap. 3.2.1 budova v Rychnově n. Kn. bude trvale obsazena dopravním zaměstnancem (staničním dozorcem) do doby realizace traťového zabezpečovacího zařízení v úseku Rychnov n. Kn. – Solnice a mělo by být uvedeno, jak pro něj bude v té době zajištěno sociální zařízení (v původní výpravní budově). Chybí str. 11 TZ. S vlastním stavebním návrhem obou objektů souhlasíme.

**SO 02-17-02-01 ŽST Častolovice, demolice přístavku výpravní budovy, SO 02-17-12-01 Rychnov nad Kněžnou, demolice skladu a boční rampy.** Bez připomínek.

#### Mostní objekty (zpracovatelka ing. Lenka Seidlová, tf. 972 244 825)

##### E.1.10 Protihlukové objekty

- sloupky požadujeme navrhnout betonové
- kap. 6 - uvedeny objekty, které s PHS nesouvisí
- výška PHS neodpovídá Hlukové studii
- řez neodpovídá architektonickému pohledu

##### **E.1.4 SO 02-14-02-01 ŽST Častolovice, most v km 58,157**

- Technická zpráva - kap. 2 - prostorové uspořádání nejasné - ve stávajícím stavu je ke kol. 4 a 3
- kap. 3.2 - na co jiného most nevyhovuje, kromě prostorové průchodnosti
  - kap. 5.2.1 - most požadujeme na VMP 3,0 - stanice
  - kap. 7.1.1.1 - stupeň korozního namáhání je C 5-I (ne 1)
    - poslední odstavec se zřejmě netýká tohoto SO
  - kap. 8.1.1 - chybný název
    - přechody do trati a terénní úpravy chybí na výkresech
    - na výkresech chybí dělení prací
  - kap. 8.1.3 - letopočet požadujeme vlysem
  - kap. 9.1 - chybí na výkresech
    - chybí pažení pojižděné koleje - i ve výkazu výměr
  - kap. 11.1 - uvedeny neplatné předpisy
- příl. 2.1 - chybí čísla souvisejících SO a PS
- příl. 2.2 - požadujeme doplnit příčný řez a půdorys
- výška terénu vůči římse zřejmě chybně vykreslena
- příl. 2.3 - požadujeme doplnit související SO a PS - vč. popisu
- požadujeme vykreslit přechody, drenáže, zábradlí, rozhodující kóty (osa koleje - zábradlí), terénní úpravy, sanace koryta
  - drenáže požadujeme vyvést na terén na obou stranách
- příl. 2.4 - požadujeme dodržet VMP 3,0
- příl. 2.5 - požadujeme doplnit dělení SO
- příl. 2.6 - chybí pažení
- nivelační značky požadujeme vypustit
  - nerezové potrubí chybí na ostatních přílohách

## **Provozní a dopravní technologie, POV** (zpracovatel ing. Petr Kuník, tf. 972 244 851)

### **Část B:**

1. *Kap 2.2.1 Traťová technologie, osobní doprava:* Nejsou uvedeny vlaky Os Týniště n.O. – Doudleby n.O. zahušťující takt ve špičkách pracovních dnů na 30 minut.
2. *kap. 2.3 Staniční technologie a výchozí stav žst. Častolovice:* U zastávek by bylo vhodné zmínit, zda je možný bezbariérový nástup do vlaku za předpokladu, že je tento nízkopodlažní (tj. výšku hran 550 mm nad TK a ostatní).
3. *kap. 2.4 Staniční technologie a výchozí stav žst. Rychnov nad Kněžnou:* U zastávek by bylo vhodné zmínit, zda je možný bezbariérový nástup do vlaku za předpokladu, že je tento nízkopodlažní (tj. výšku hran 550 mm nad TK a ostatní).
4. *kap. 2.5 Zhodnocení výchozího stavu:* Upřesnit, že dopravu v potřebné kvalitě a s rezervou zajistí počet dopravních kolejí v žst. Častolovice, ale nikoliv jejich konfigurace, resp. dostupnost z jednotlivých traťových kolejí. Přestavování vlaků od/do Solnice nelze považovat za „kvalitní dopravu“.
5. *kap. 4.1 ŽST Častolovice:* V tištěné dokumentaci chybí str. 28.
6. *kap. 4.2.2 ŽST Rychnov nad Kněžnou, potřeba dopravních kolejí:* Užitečná délka 3. SK je též 329 metrů.
7. *kap. 4.2.2 ŽST Rychnov nad Kněžnou, potřeba dopravních kolejí:* V poslední odrážce týkající se nového ZZ vypustit „z CDP“.
8. *kap. 4.2.3 ŽST Rychnov nad Kněžnou, úspora pracovníků:* K úspoře pracovníků v celém uváděném rozsahu dojde až po případném dokončení další stavby zahrnující TZZ Rychnov nad Kněžnou – Solnice. Do té doby bude stanice obsazena zaměstnancem zjišťujícím konce vlaků od Solnice.
9. Chybí část B.6 Organizace výstavby!! Obecné informace v kapitole 6 jsou zcela nedostatečné.

### **Část D1.13:**

10. *žst. Častolovice:* Bylo by vhodné dopracovat též výhledový stav (obdobně jako u žst. Rychnov n. K.) s kompletní 5. SK.
11. *žst. Častolovice:* Návěstidlo L2 posunout před přechod na 2. nástupiště tak, aby na vjezdu od Kostelce n. O. na 2.SK byla umožněna rychlost 80 km/h (návěštění jen horním světlem).

## **Zabezpečovací zařízení** (zpracovatel ing. Zbyněk Zunt, tf. 972 244 733)

### **PS 02-01-02-01 ŽST Častolovice, SZZ**

1. Řídicí část elektronického stavědla žst. Častolovice musí být připravena pro budoucí rozšíření o SZZ žst. Kostelec nad Orlicí.
2. Napájení elektronického stavědla v žst. Častolovice nutno dimenzovat s ohledem na umístění řídicí části SZZ, která bude společná pro další stanice (Rychnov nad Kněžnou, Kostelec nad Orlicí a výhledová výhybna Slemeno).
3. V žst. Častolovice s ohledem na přístup cestujících na 2. nástupiště zvažte možnost zřízení cestového návěstidla u 2K.
4. V situačním schéma žst. Častolovice je pro výhledový stav uvedena nesprávná zábrzdna vzdálenost 400 m.
5. Pro včasnou anulaci PZS P4031 v km 58,262 by bylo vhodné doplnit počítací body (nebo jiný detekční prvek pro anulaci) přímo u přejezdu.
6. V TZ bod 3.2.3.5 Kabelová lávka - upravte poslední odstavec tak, aby byl srozumitelný.
7. V TZ není věnována dostatečná pozornost provizornímu zabezpečovacímu zařízení.

### **PS 02-01-11-01 Častolovice – Rychnov n.K., TZZ**

8. V TZ je uvedena nesprávná kilometrická poloha umístění výstroje hradla Synkov.



**PS 02-01-12-01 ŽST Rychnov n.K., SZZ**

9. TZ neřeší, jakým způsobem bude kontrolována celistvost vlaku s ohledem na skutečnost, že v úseku Rychnov n.K – Solnice zůstane stávající TZZ 1. kategorie - telefonické dorozumívání.

**Přejezdy:**

10. U všech dotčených přejezdů nutno a splnit podmínky TS 3/2007-Z „Dálkově ovládaná zvuková signalizace pro nevidomé doplňující přejezdové zabezpečovací zařízení.“
11. Nově budované PZS musí být v reléovém provedení s elektronickými prvky a v souladu s ČSN 34 2650 ed. 2.
12. Pro všechny dotčené přejezdy nutno doložit rozhledové poměry.
13. Pro přejezdy, u nichž se mění rozsah zabezpečení nutno doložit Rozhodnutí DÚ o změně zabezpečení.
14. U přejezdu P4033 v rámci stavby nutno řešit úpravu nástupiště včetně zamezení pohybu osob mezi výstražník a kolej.

**Sdělovací zařízení** (zpracovatel Petr Švejk, tf. 972 244 824)

**Stávající kabelizace**

- stávající dálkový kabel je nutné ukončit v novém technologickém objektu a zrušit výpich ve výpravní budově
- doplňte ochranu a případně přeložku stávajících dálkových kabelů SŽDC a optického kabelu ČD-T

**4.1.1 Diagnostický optický kabel (DOK)**

- ukončení optického kabelu bude v souladu s pokynem SŽDC č.j. 44764/09-OAE ze dne 31. 8. 2009 – doplnit do technické zprávy
- do výkazu výměr doplnit kabelovou knihu plánů (pokud tam již není) – platí i pro TK

**4.2. Místní kabelizace**

- v přehledovém schématu MK chybí v žst. Častolovice a Rychnov nad Kněžnou propojovací kabel mezi technologickým objektem a výpravní budovou

**4.3.1 Přenosový systém**

- navržené přenosové zařízení bude začleněno pod stávající dohledový a konfigurační nástroj sítě – CTM (Cisco Transport Manager) – doplnit do technické zprávy
- do výkazu výměr doplnit příslušný počet licencí pro začlenění navržených uzlů SDH do CTM

**4.5. Informační zařízení pro informování cestujících**

- doplňte do technické zprávy a výkazu výměr kolikařádkové budou informační tabule

**4.10.1 Traťový rádiový systém**

- doplňte blokové schéma TRS

**Chybí výkaz výměr.**

**Elektro, silnoproud** (zpracovatel Milan Balán, tf. 972 244 834)

**Část E 3.6. Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovl. odpojovačů**

**SO 02-19-01-01 Kostelec - Častolovice, kabel. rozvody, osvětlení, přípojky PZS**

- v textu techn. zprávy je údaj o „osvětlení zastávky Kostelec nad Orlicí“, dále však z popisu není patrné, zda úpravy vlastního osvětlení zastávky jsou předmětem náplně tohoto SO

PZS v km 58,966

PZS v km 60,297

PZS v km 60,587

Bez připomínek

**SO 02-19-02-01 Žst. Častolovice, kabelové rozvody nn a úprava osvětlení**

- platnost přiloženého stanoviska ČEZ Distribuce, a.s. k navýšení rezervovaného příkonu č. 4120527297 ze dne 15. 1. 2010 byla ukončena 15. 1. 2011 – nutno požádat distributora o prodloužení platnosti
- v textu techn. zprávy se nesprávně uvádí, že návrh osvětlení stanice je proveden dle ČSN 12464-1 (tato norma platí pro vnitřní pracovní prostory)
- dokumentace uvádí nedostatečné parametry navrhovaného venkovního osvětlení – údaje doplnit a upřesnit s odkazem na požadavky příslušné normy a předpisu SŽDC E11
- v rámci přípravné dokumentace musí projektant ve spolupráci s provozovatelem dráhy zajistit zpracování protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu SŽDC E11

**SO 02-19-03-01 Častolovice – Týniště n.O., přípojky nn pro PZS**

PZS v km 51,449

Bez připomínek

PZS v km 52,142

- není uvedena hodnota stávajícího jističe před elektroměrem, chybí stanovisko ČEZ Distribuce, a.s. k navýšení rezervovaného příkonu

PZS v km 53,277

PZS v km 53,750

PZS v km 54,650

- z textu techn. zprávy ani z jiné části dokumentace není patrné situování TS Rašovice ani jiný jakýkoliv údaj o této TS (majetek ČEZ Distribuce, a.s. nebo SŽDC s.o.) a zda se bude jednat o rozšíření stávajícího nebo zřízení nového odběrného místa pro PZS

PZS v km 55,850

- z textu techn. zprávy ani z jiné části dokumentace není patrný rozsah úpravy resp. výměny elektroměrového rozvaděče RE, nového rozvaděče RE2 a jejich situování
- v textu techn. zprávy se uvádí údaje o „osvětlení zastávky Čestice“, dále však z popisu není patrné, zda jsou předmětem náplně tohoto SO nějaké úpravy vlastního osvětlení zastávky

**SO 02-19-11-01 Častolovice – Rychnov n.K., kabel. rozvody, osvětlení, PZS**

- z textu techn. zprávy ani z jiné části dokumentace není patrné, zda stávající odběrné místo zůstane bez úprav, zda dojde či nedojde k navýšení rezervovaného příkonu, není zmíněno situování nového rozvaděče RO
- zpracování zmiňovaného protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy (nástupiště) v rámci přípravné dokumentace musí zajistit projektant ve spolupráci s provozovatelem dráhy

**Zastávka Synkov v km 3,776**

- dokumentace neobsahuje doklad o projednání návrhu přípojky nn s provozovatelem DS ČEZ Distribuce, a.s. a jeho stanovisko k navrhovanému navýšení rezervovaného příkonu v odběrném místě
- zpracování zmiňovaného protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy (nástupiště) v rámci přípravné dokumentace musí zajistit projektant ve spolupráci s provozovatelem dráhy

#### **Zastávka Slemeno v km 5,675**

- zpracování zmiňovaného protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy (nástupiště) v rámci přípravné dokumentace musí zajistit projektant ve spolupráci s provozovatelem dráhy

#### **PZS v km 5,694**

Bez připomínek

#### **PZS v km 7,495**

#### **PZS v km 7,960**

- dokumentace neobsahuje doklad - stanovisko provozovatele DS ČEZ Distribuce, a. s. k navrhovanému navýšení stávajícího rezervovaného příkonu v odběrných místech

#### **Zastávka Rychnov nad Kněžnou v km 9,676**

- z textu techn. zprávy ani z jiné části dokumentace není patrné zda stávající odběrné místo zůstane bez úprav, zda dojde či nedojde k navýšení rezervovaného příkonu, není zmíněno situování nového rozvaděče RO
- zpracování zmiňovaného protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy (nástupiště) v rámci přípravné dokumentace musí zajistit projektant ve spolupráci s provozovatelem dráhy

#### **SO 02-19-12-01 ŽST Rychnov nad Kněžnou, kabelové rozvody nn a úprava osvětlení**

- dokumentace nepojednává o problematice související s navýšením rezervovaného příkonu (chybí stanovisko ČEZ Distribuce, a.s.) – není patrné zda dojde k úpravě měřicího místa (obchodního měření) ve vztahu k ČEZ Distribuce, a.s. a jakým způsobem bude napojena nová technologická budova
- v textu techn. zprávy se nesprávně uvádí, že návrh osvětlení stanice je proveden dle ČSN 12464 -1 (tato norma platí pro vnitřní pracovní prostory)
- dokumentace uvádí nedostatečné parametry navrhovaného venkovního osvětlení – údaje doplnit a upřesnit s odkazem na požadavky příslušné normy a předpisu SŽDC E11
- v rámci přípravné dokumentace musí projektant ve spolupráci s provozovatelem dráhy zajistit zpracování protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu SŽDC E11

#### Část E 3.4. Ohřev výměn (EOV)

#### **SO 02-18-02-01 ŽST Častolovice, EOVS**

#### **SO 02-18-12-01 ŽST Rychnov nad Kněžnou, EOVS**

Bez připomínek

#### **Elektro, silnoproud** (zpracovatel Ing. Milan Beneš, tf. 972 244 825)

#### Část D.3.5

#### **PS 02- 03- 02- 01 Žst. Častolovice, rekonstrukce příhradové transformovny TS 35/0,4 kV**

Jedná se o stožárovou trafostanici 35/0,4 kV s hermetizovaným transformátorem o instalovaném příkonu 160 kVA . Technickou zprávu, schéma zapojení a výkaz výměr je nutné doplnit o údaje týkající se uzemnění stožárové trafostanice /stávající i nově rekonstruované/. Uzemnění je třeba nově obnovit! Do dokumentace je nutné doplnit modem pro přenos údajů obchodního měření energetických veličin na energetický dispečink SŽDC SŽE s. o. v Hradci Králové. V dokumentaci chybí rovněž údaje o způsobu řešení kompenzace /stávajícího i nového řešení/. Chybí protokol o určení prostředí a seznam použitých elektrotechnických norem. V dokumentaci není řešen přechodový stav napájení elektrickou energií v době, kdy stávající trafostanice bude demontována a nové zařízení trafostanice po montáži zprovozněno. V dokumentaci chybí koordinační situace s umístěním trafostanice. V dokumentaci ani v technické zprávě není doloženo, zda trafostanice se nachází na pozemcích ve vlastnictví SŽDC s. o.

Dokumentace není označena číslem provozního souboru. Chybí vyjádření ČEZ Distribuce a. s. o možnostech navýšení příkonu elektrické energie a ve výkazu výměr není uvedena položka zahrnující náklady vyplývající z vyhlášky ERÚ č. 81/2010 Sb. O podmínkách připojení k veřejné energetické soustavě.

### **SO 02- 16- 02- 01 ŽST Častolovice, provozně - technologický objekt**

#### **3.2.2 Elektroinstalace**

V nové technologickém objektu – dokumentace zcela chybí, chybí energetická bilance, chybí uzemnění objektu vnitřní i vnější, chybí umístění rozvaděče s podružným měřením včetně hodnot jistících prvků. Chybí rovněž výkaz výměr týkající se elektroinstalace. Chybí protokol o určení prostředí. Není řešeno napojení technologie na dohledové centrum /dle TS 2/2008/, ačkoliv v technické zprávě se uvádí , že zde bude umístěn integrační server pro technologie sdělovací a informační včetně ASHS, klimatizace a vytápění! V technologickém objektu je navržena samostatná baterie pro napájení technologie sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Není řešeno další technologické zařízení jako automatické nabíječe či UPS pro řešení záskoku ele. energie při výpadku napájení z veřejné distribuční sítě. Chybí seznam platných norem včetně TKP týkající se uvedené problematiky.

Umístění elektrického agregátu pro nouzové napájení je nutné řešit pod uzamykatelným přístřeškem popřípadě v odděleném prostoru v technologické budově.

V dokumentaci ani v technické zprávě není doloženo , zda technologická budova se nachází na pozemcích ve vlastnictví SŽDC s.o.

**Životní prostředí** (zpracovatelky ing. Jarmila Karnecká a ing. Jana Kolářová, tf. 972 244 849)

#### **Souhrnná část – Souhrnná technická zpráva – Hluková studie B.1, př.č.2**

Str. 2 kap. 1.1 Hygienické limity hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru – opravit definici těchto prostorů přesně dle zákona č. 258/2000 Sb. – správně – s výjimkou lesních a zemědělských pozemků.

Str. 6 kap. 1.5 Nejistota výpočtu – opravit dle nového nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Str. 13 kap. 6. Vyhodnocení situací a návrh protihlukových opatření – chybí měřicí body, alespoň dva (jeden u RD, kde je navržena PHS). Vypočtené hodnoty by pak měly větší vypovídající hodnotu. Provéřít použití staré hlukové zátěže. Z jakého důvodu uvádíte v závěru této kapitoly použití bokovnic?

#### **Souhrnná část Vliv stavby na životní prostředí B.3**

Str. 10 kap. 4 Vliv na mimolesní zeleň: tato kapitola je převedena do dalšího stupně – projektu stavby, jak bude probíhat odhad nákladů na kácení a náhradní výsadbu, když není proveden dendrologický průzkum? Jak se budou tyto náklady stanovovat v dalších stupních?

S pozdravem

Ing. Pavel Mathé  
námětek ředitele pro řízení úseku technického  
Stavební správy západ se sídlem v Praze

Kopie

SŽDC SSV ing. Pilný



Správa železniční dopravní cesty

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

PRÁVNÍ

30. 01. 2012

Váš dopis zn.: 97/2012-SSV-Ú3-Bru-Pi

Ze dne: 11. 1. 2012

Naše zn.: 5254/2012-OPD

Vyřizuje: Ing. Pavel Říha

Telefon: 972 325 863

Mobil: 602 762 249

E-mail: riha@szdc.cz

Datum: 27. 1. 2012

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 1

772 58 OLOMOUC

**Připomínky k přípravné dokumentaci „Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice“**

K předložené přípravné dokumentaci (PD) má úsek provozování dráhy následující stanovisko:

**1. Odbor provozování dráhy (zpracovatel Ing. Pavel Říha)**

**Obecné připomínky**

- V celé předložené dokumentaci požadujeme používat terminologii zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění.
- Z hlediska prostorové průchodnosti tratí nutno dodržet ČSN 736320 a 734959.
- V celé dokumentaci požadujeme jmenované společnosti a organizace označit přesně podle Obchodního rejstříku ČR, v dokumentaci aktualizovat i jejich organizační struktury.
- V celém dokumentu požadujeme stavbou dotčené tratě uvádět dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální, nikoliv podle jízdního řádu pro cestující (KJŘ).
- V dokumentaci požadujeme používat Slovník dopravní terminologie vydaný v roce 2009 Ministerstvem dopravy ČR (<http://www.slovníkdopravy.cz/>) a to hlavně z důvodu jednoznačného výkladu a pochopení dokumentace různými profesními skupinami (např. železniční stanice není totéž co výhybna).
- V celém dokumentu požadujeme uvádět formálně správné názvy platných dokumentů a předpisů Správy železniční dopravní cesty, státní organizace tak, aby problematika byla jednotně chápána všemi profesními skupinami.
- Za úsek náměstka GR pro provozování dráhy platí stanovisko č.j. 57866/2011-OPD ze dne 22.12.2011 i pro tuto předloženou přípravnou dokumentaci.
- V celé dokumentaci požadujeme názvy zaústěných drah (vleček) uvádět dle ÚP vydaných Drážním úřadem Praha a na styku drah požadujeme vyřešit majetkoprávní vztahy. Upozorňujeme na skutečnost, že projektantem uváděný termín „mimo provoz“ není v souladu s žádným platným zákonem.

**Průvodní zpráva (PZ)**

- Strana 7 – tabulka „Úspora provozních pracovníků“ – doporučujeme přejmenovat na „Úspora dopravních zaměstnanců“ a požadujeme uvést jejich skutečnou úsporu. Úspora 37,498 zaměstnanců v této připravované stavbě není reálná.
- Názvy Synkov a Lípy požadujeme sjednotit – není totéž železniční stanice a výhybna – viz výše.
- Správce hmotného investičního majetku SŽDC - žádáme aktualizovat názvy – viz výše.

**Souhrnná technická zpráva (STZ)**

- Místo stavby (strana 5) – připomínky - viz výše.
- Strana 10 – popis ŽST Častolovice - z dopravně technologického hlediska se neslučuje poloostrovní nástupiště s podchodem (mimo úroveň kolejí) – žádáme opravit dle ČSN 73 4959.
- Strana 13 – při popisu PS 02-01-12-01 se zřejmě omylem píše o ŽST Častolovice – požadujeme opravit, ve stejném bodě se píše o „kontrolu celistvosti vlaku“. Tento pojem žádáme upřesnit ve smyslu předpisových ustanovení.
- Strana 32 – upozorňujeme na skutečnost, že Hasičská záchranná služba (HZS) je součástí SŽDC, s.o.

**Provozní a dopravní technologie (PDT)**

- Požadujeme formálně správně pojmenovat (podle přílohy č. 1 ke Směrnici generálního ředitele č. 11/2006)) jednotlivé části – například bod B.6 – organizace výstavby.
- Bod 2.3 – tratě žádáme značit dle Prohlášení o dráze – viz požadavek výše. V tabulce „Vlečky“ na straně 10 – žádáme vlečky značit dle ÚP DÚ Praha a popsat jejich stav v souladu s platným zákonem, s užitím pojmu „t.č. mimo provoz“ nesouhlasíme – viz výše.

- Poslední tabulku na straně 12 dole – žádáme upřesnit, resp. doplnit a uvést zdroj dat.
- V bodě 2.4 (strana 13) – tabulka vlečky na trati – ve sloupci „Poznámka“ – nesouhlasíme s pojmem „mimo provoz“, stav žádáme upřesnit – viz výše.
- Strana 14 - Tabulka „Koleje“ uváděná délka koleje č. 5a neodpovídá současnému stavu a popis postradatelných zařízení není pro ŽST Rychnov nad Kněžnou aktuální.
- Strana 21 – bod 4.1.1 koncept žádáme doplnit o položení části koleje č. 5 a možnost zřídit plnohodnotnou kolej v dalších etapách.
- Strana 27 – tabulka kolejí – žádáme doplnit o část dopravní koleje č. 5.
- Bod 4.2.3 - údaje o úspoře dopravních zaměstnanců je v celé dokumentaci nutné sjednotit, uspořít v Rychnově nad Kněžnou 6,122 zaměstnanců vidíme jako nereálné – viz níže.
- PDT a Přílohy PDT žádáme provázat s textem jednotlivých dokumentací – např. schéma ŽST Častolovice – navrhovaný stav není v souladu se Souhrnnou technickou zprávou, strana 22, SO 02-11-02-02 (železniční svršek ŽST Častolovice). Realizaci části dopravní koleje č. 5, která bude v rámci této stavby ukončená zarážedlem v km, 57,946 **požadujeme** (č.j. 57866/2011-OPD ze dne 22.12.2011), v tomto smyslu žádáme upravit text v celé PDT – viz výše.
- Již v rámci této stavby **doporučujeme**, odchýlně od zadávacích podkladů, zahrnout zastávku Rychnov n. K. do obvodu ŽST Rychnov n. K., aby bylo možno bez provozních problémů zajistit avizovaný požadavek objednavatele regionální dopravy vést osobní vlaky až na zastávku Rychnov n. K.

## 2. Odbor řízení regionálních center provozu (zpracovatel p. Bohuslav Vašíček, tel. 972 241 035; Ing. Hájek, tel. 972 341 662)

### Provozní a dopravní technologie (PDT)

- Strana 13 – tabulka personálního obsazení – žádáme aktualizovat, současná personální potřeba v ŽST Častolovice je 4,975 výpravčích.
- Strana 15 – tabulka personálního obsazení – žádáme aktualizovat = současná personální potřeba v ŽST Rychnov nad Kněžnou je 3,743 výpravčích a 3,684 dozorce výhybek.
- Požadujeme prověřit, zda při nové konfiguraci kolejíště bude možno uskutečňovat vykládku uhlí na manipulační koleji č. 5 jako v současnosti (při vykládce provádí přepravce posun s vozy vrátkem směrem do nesnesené části koleje č. 5a).

#### Přílohy

- Z navrženého grafikonu vlakové dopravy není možno bez odhlásky z ŽST Rychnov nad Kněžnou do ŽST Solnice v časové poloze 6 hod a 14 hod uskutečnit jízdu následného Os vlaku z ŽST Solnice za Mn vlakem.
- Řešením tohoto problému je:
  - vybudovat traťové zab. zařízení v úseku Rychnov n.K. - Solnice
  - upravit GVD a vést následný osobní vlak až po odhláске z ŽST Častolovice do ŽST Solnice
  - zajistit odhlásku z ŽST Rychnov n.K. (obsadit ŽST Rychnov n. K. zaměstnancem se zkouškou D02, popř. D03)
  - případně po dohodě s dopravcem zajistit při průjezdu ŽST Rychnov nad Kněžnou „vlak vjel celý“ do ŽST Častolovice
- V časové poloze 18:00 doporučujeme Mn vlak vést do ŽST Solnice po dojezdu vlaku Pn do ŽST Častolovice.
- V časové poloze 22:30 doporučujeme vést Pn vlak z ŽST Solnice po dojezdu vlaku PN do ŽST Častolovice.

### Zabezpečovací zařízení

#### Příloha 13 – Situační schéma ŽST Častolovice

- U dopravní koleje č. 2 doporučujeme před centrálním přechodem zřídit cestové návěstidlo Lc2 z důvodu možnosti navázání na (případné) výstražné zařízení zřízené na přechodu
- Návěstidlo Se v km 57,486 na vlečce „A“ nezahrnovat do stavby (posun by si měl zajišťovat vlečkař).
- Označení výhybky na vlečce doporučujeme A1.
- Chybí dopravní program z 3. staniční koleje na kolej 1a + doplnění dopravního programu na koleji 1a.
- Navržené seřaďovací návěstidlo před výhybkou č. 6 doporučujeme změnit na cestové.
- Ve výhledovém stavu u TK směr Rychnov nad Kněžnou opravit zábrzdnu vzdálenost na 700m.

#### Příloha 15 – Situační schéma Častolovice – Rychnov nad Kněžnou

- Vzdálenost mezi návěstidly PŘLo a Lo – Synkov - (950 m) a PŘL a L ŽST Rychnov nad Kněžnou (1110 m) uvést do souhlasu s TNŽ 34 2620 čl. 4.5.1 (více než dvojnásobek zábrzdne vzdálenosti).

#### Příloha 17 – Situační schéma ŽST Rychnov nad Kněžnou – navrhovaný stav

- U dopravní koleje č. 1 doporučujeme před centrálním přechodem zřídit cestové návěstidlo Lc1 z důvodu navázání na (případně) výstražné zařízení zřízené na přechodu
- Při předání EMZ na solnickém zhlaví v ŽST Rychnov nad Kněžnou dojde ke spuštění výstrahy na PZS v km 8,859. V blízkosti EMZ umístit i skříňku pro místní ovládání tohoto PZS.

*Příloha 18 – Situační schéma ŽST Rychnov nad Kněžnou – výhledový stav*

- navržený dopravní program a zvolený druh a označení návěstidel ve směru na Solnici neodpovídají

#### **Sdělovací zařízení**

Traťová rádiový systém

- Přípravná dokumentace počítá pouze s obsazením výpravním ŽST Častolovice. Po ukončení této stavby se počítá s obsazením výpravním i ŽST Solnice. Projekt musí řešit i ovládání TRS výpravním ŽST Solnice.

### **3. Odbor operativního řízení provozu (zpracovatel Ing. Jan Křemen, tel. 972 244 641) Provozní a dopravní technologie (PDT)**

Popis technologie provozu pro jednotlivé varianty kolejového řešení ŽST Častolovice (strana 23)

- Přístavba koleje č. 5 – v odrážkách výhody a nevýhody projektant uvádí, že tato varianta vyžaduje nasazení většího počtu hnacích vozidel a zavádí další místo manipulací s vozy, zajištění vozidel, zkoušku brzdy, což však není nijak zdůvodněno ani popsáno v popisu technologie práce Mn vlaku v ŽST Častolovice. Vzhledem k tomu, že z hlediska technologie je tato varianta podobná variantě s využitím stávající 3. koleje, oproti které se ale ušetří jeden posun za označnick, považujeme uvedené body (nutný vyšší počet hnacích vozidel, další místo manipulací s vozy, svěšování vozidel, zkouška brzdy atd.) v odstavci výhody a nevýhody za zcela bezpředmětné (svěšování a zajištění vozidel i odpovídající zkouška brzdy je potřeba i ve variantě s využitím stávající 3. koleje). Naopak zde chybí srovnání této varianty s variantou využití stávající 3. koleje.
- Vložení kolejové spojky do poloviny 1. a 3. SK – v odrážkách výhody a nevýhody projektant uvádí jako nevýhodu obtížné hledání mezer mezi vlaky osobní dopravy pro vjezd Mn vlaků od Rychnova na staniční kolej 1a v Častolovicích. Takto formulovaný bod považujeme za bezpředmětný. Mn vlaky nebudou vjíždět pouze na kolej 1a, ale budou vjíždět, resp. odjíždět na/ze 3. koleje přes kolej 1a, takže problém je především v obsazení rychnovsko-kosteleckého zhlaví Mn vlakem při vjezdu a odjezdu od/do Rychnova, což je ale ve všech variantách de facto stejné, tzn. nijak to tuto variantu neznevýhodňuje. Naopak zde opět chybí srovnání s předchozími variantami kolejového řešení ŽST Častolovice (varianta se spojkou mezi 1. a 3. SK např. nebude vyžadovat posun za označnick a umožní **podstatně rychlejší** manipulaci s loženými a prázdnými vozy v obvodu ŽST Častolovice).
- Vyhodnocení a doporučení – odrážka výhled (10 – 12 párů Mn pro Škoda Auto za den); s ohledem na požadavek dostavby 5. SK doplnit s jakou technologií práce se počítá v Častolovicích u Mn vlaků; v případě, že by i nadále jezdily z Týniště n. Orli. vlaky o 18 vozech a bylo nutné jejich dělení v ŽST Častolovice, bude při jakémkoliv využití 5. SK nutný posun za označnick na týnišťském zhlaví. Z tohoto důvodu požadujeme zvážit již v této stavbě vysunutí vjezdového návěstidla S od Týniště n. Orli. včetně označnicku tak, aby při posunu na tomto zhlaví nebylo nutné sjednávat PMD, tzn. aby se mezi krajní výhybku, resp. příslušné seřaďovací návěstidlo a označnick vešlo alespoň požadovaných 9 vozů a hnací vozidlo.

Technologický graf práce Mn vlaků pro potřeby Škoda Auto (strana 25)

- Technologický postup Vn/Mn v ŽST Týniště n. Orli. – projektant uvádí nutnost vykonání úplné zkoušky brzdy, což však není v tomto případě potřeba. Vzhledem k tomu, že předpokládáme příjezd uceleného vlaku vozů pro nakládku automobilů, dojde v ŽST Týniště n. Orlicí pouze k přepřahu, který úplnou zkoušku brzy nevyžaduje. Dále doporučujeme, aby již v během odbavení vlaku v Týništi n. Orli. byla připravena zpráva o brždění pro dva samostatné vlaky, na které bude původní vlak rozdělen v Častolovicích a nebylo tedy nutné zprávu o brždění znovu sepisovat až v Častolovicích.
- Technologický postup Mn vlaku při rozdělení soupravy v ŽST Častolovice – projektant uvádí nutnost provedení jednoduché zkoušky brzdy, což po odvěšení jednoho vozu nebo skupiny vozů na konci vlaku není potřeba. Sepsání zprávy o brždění provést již v ŽST Týniště n. Orli.
- Technologický postup Mn vlaku po příjezdu 1. dílu ložených vozů a před odjezdem 2. dílu prázdných vozů – projektant uvádí nutnost vykonání úplné zkoušky brzdy, kterou je však nutné provést pouze v případě, že by vozy byly odstaveny déle než 24 hodin, což není tento případ, tzn. úplná zkouška brzdy pouze zbytečně prodlužuje technologii práce. Sepsání zprávy o brždění provést již v ŽST Týniště n. Orli.
- Technologický postup Mn vlaku po příjezdu 2. dílu do Častolovic a spojení před odjezdem – zprávu o brždění doporučujeme sepsat již v předstihu.



- Technologický postup Mn/NEx vlaku v ŽST Týniště nad Orlicí – projektant opět uvádí nutnost vykonání úplné zkoušky brzdy, což v tomto případě považujeme za zbytečné. ÚZB bude muset proběhnout u obou částí vlaku při jejich sestavě po nakládce v Solnici, tzn. další ÚZB již není nutná.  
Kapitola 4.1.4 Potřeba kolejí celkem a návrh úpravy kolejíšť – Ohřev výměn
  - Po případné výstavbě 5. SK v celé délce předpokládáme osazení EOv i na výhybku č. 14 v ŽST Častolovice. Veškerá technologická zařízení ŽST Častolovice tak požadujeme dimenzovat tak, aby vyhověla případné budoucí dostavbě 5. SK na kosteleckém zhlaví a nebyly tedy nutné úpravy, tzn. další investice do technologických zařízení (zabezpečovací zařízení, elektrotechnická zařízení apod.).
- Sestava modelového grafikonu
- Projektant uvádí, že sestava modelového GVD je převzata z rozpracované SP Týniště n. Or. – Častolovice – Solnice. Modelový GVD v uvedené SP však nepočítá s možnou technologií dělení vlaků pro Škodu Auto v ŽST Častolovice. Z tohoto důvodu požadujeme doplnit variantu modelového GVD pro celý úsek Týniště n. Or. – Častolovice – Solnice pro variantu, kdy budou vlaky pro Škodu Auto děleny v ŽST Častolovice (modelový GVD alespoň pro špičkovou část dne).

#### **Dopravní opatření po dobu realizace stavby**

Požadujeme doplnit jednotlivé stavební postupy. Návrh stavebních postupů požadujeme zpracovat následujícím způsobem:

- veškeré stavební práce vyžadující nepřetržité výluky traťových kolejí sloučit do jedné nepřetržité výluky v celém úseku Týniště n. Or. – Častolovice – Solnice, která bude realizována v době celozávodní dovolené ve Škodě Auto, tato skutečnost však omezuje možnost realizace výluky v této podobě pouze na období letních prázdnin;
- pro případ, kdy nebude možné realizovat stavbu tak, aby proběhla pouze jedna nepřetržitá výluka v době celozávodní dovolené v závodě Škoda Auto, požadujeme navrhnout variantně stavební postupy tak, aby veškeré práce vyžadující nepřetržité výluky byly realizovány pouze o víkendech (v neděli nákladka na vlečce Škoda Auto neprobíhá).

Ing. Pavel Škála  
pověřený řízením  
úseku náměstka generálního ředitele  
pro provozování dráhy



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

VÁŠ DOPIS ZN.: 97/2012-SSV-Ú3-Bru-Pi

ZE DNE: 11.1.2012

NAŠE ZN. (č.j.): 2937/2012-OAE

POČ. LISTŮ: 2

POČ. PŘÍLOH: 1

POČ. LISTŮ PŘ.: Paré č.4 PD stavby

VYŘIZUJE: Ing. Zdeněk Zahradník

TEL.: 222335369

FAX: 2 223 35389

E-MAIL: [zahradnik@szdc.cz](mailto:zahradnik@szdc.cz)

DATUM: 20.1.2012

Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Stavební správa východ  
Nerudova 1  
772 58 Olomouc

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa východ s sídlem v Olomouci		Počet listů
Došlo dne:	27. 01. 2012	1
Č. j.:	304	listů příloh

*Handwritten signature and initials*

**Věc: „ZKT Týniště n.Orl. – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice“  
Stanovisko OAE k PD stavby.**

V příloze dopisu č.j.97/2012-SSV-Ú3-Bru-Pi ze dne 11.1.2012 jsme od vás obdrželi přípravnou dokumentaci stavby „Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice“ na zpracování připomínek k technologické části stavby, zpracované firmou SUDOP Praha, a.s. v termínu 02/2012.

K předložené dokumentaci máme následující připomínky:

**1. Zabezpečovací zařízení**

Úvodem poznamenáváme, že ve všeobecné části musí být provedena změna zadavatele v základních údajích stavby, neboť investice byla od 1.1.2012 přesunuta na Stavební správu východ se sídlem v Olomouci. Termín odevzdání je 02/2012.

Žst. Kostelec nad Orlicí je vybavena atypickým RZZ ruské výroby ECM-Č 2. kategorie dle TNŽ 34 2620 z roku 1985, na které chybí náhradní díly a které je na hranici životnosti. SZZ nebylo rekonstruováno.

Žst. Častolovice je vybavena zařízením obdobným jako v žst. Kostelec nad Orlicí s tím, že v rámci rekonstrukce výhybek na týnišťském zhlaví v roce 2004 musely být rekonstruovány výhybkové kolejové obvody (VKO) 25 Hz z hlediska jejich rozvětvení a nahrazení VKO 275 Hz.

Nové SZZ bude 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 elektronického typu se světelnými návěstidly, elektromotorickými přestavníky a počítači náprav. Nové TZZ bude 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 s PN a s oddílovými návěstidly.

Jednotlivé provozní soubory (PS):

**PS 02-01-01-01 Kostelec n.Orl. – Častolovice, TZZ**

Nové TZZ typu automatické hradlo s PN a oddílovými návěstidly bez připomínek.

Úpravy přejezdových zabezpečovacích zařízení v obvodu TÚ Kostelec n.Orl. – Častolovice budou součástí PS 02-01-01-01. Bez připomínek.

**PS 02-01-02-01 Žst. Častolovice, SZZ**

Novým elektronickým SZZ bude vybaveno úplným elektronickým SZZ v rozsahu 13 v.j. se světelnými návěstidly, motorickými přestavníky a PN. Vybavení úroňového

přejezdu v km 58,262 bude součástí PS 02-01-02-01. Výhledově bude SZZ v žst. Častolovice dálkově ovládáno ze žst. Týniště n. Orlicí. Bez připomínek.

Pro zabezpečení stavebních postupů bude použito stávajícího SZZ a výměnových a ústředních zámků. Součástí uvedeného PS bude i klimatizace.

**PS 01-01-03-01 Častolovice – Týniště n. Orl., TZZ**

Nové TZZ typu automatické hradlo s PN oddílovými návěstidly na hr. Lípa bez připomínek. 5ks přejezdů bude zahrnuto do PS 01-01-03-01.

**PS 02-01-11-01 Častolovice – Rychnov n., TZZ**

Nové TZZ typu AH s PN s oddílovými návěstidly na hr. Synkov bez připomínek. Osm kusů přejezdových zařízení je součástí PS 02-01-11-01.

2. Sdělovací zařízení (zpracoval: ing. Husník, l. 35421)  
Sdělovací zařízení bez připomínek.
3. Silnoproudé zařízení, DŘT (zpracoval: p.Knap, l. 35479)  
Silnoproudé zařízení bez připomínek.



**Ing. Josef Šibrava**  
ředitel odboru  
automatizace a elektrotechniky

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 6641/12-OTH

Vyřizuje: Ing. Panchartek

Telefon: 972 235 470

Mobil:

E-mail: [panchartek@szdc.cz](mailto:panchartek@szdc.cz)

Datum: 3.2.2012

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 1

772 58 Olomouc

Na vědomí:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 Praha 9

**Zvýšení kapacity trati Týniště .O. – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice**

K předložené přípravné dokumentaci máme následující připomínky:

**Železniční svršek, spodek, nástupiště, přejezdy** (zpracoval Ing. Panchartek):

- Průvodní zpráva (str. 6) – projektant chybně uvádí, že v žst. Častolovice budou vybudována ostrovní nástupiště. Popis nových nástupišť musí být v souladu s ČSN 73 4959.
- Průvodní zpráva (str. 7) – nejsou nám zřejmé výpočty v tabulce úspory provozních pracovníků.
- Souhrnná technická zpráva (str. 10) – projektant chybně uvádí, že přístup na nástupiště v žst. Častolovice bude podchodem. Ve skutečnosti má být zřízen centrální přechod.
- Souhrnná technická zpráva (str. 21) – projektant uvádí tloušťku kolejového lože 0,3 m pod ložnou plochou betonového pražce. U hlavní staniční a předjízdne koleje to však musí být 0,35 m (připomínka se týká i str. 22).
- Souhrnná technická zpráva (str. 22) – nástupiště u koleje č. 1 v žst. Častolovice bude poloostrovní, nikoliv vnější.
- Souhrnná technická zpráva (str. 22) – v žst. Častolovice je chybně popsáno napojení koleje č. 2 do koleje č. 1. Správně má být do koleje č. 1.
- Souhrnná technická zpráva (str. 23) – nástupiště č. 2 v žst. Rychnov n.K. bude poloostrovní.
- Souhrnná technická zpráva (str. 23) – nástupiště č. 2 v žst. Častolovice nemůže být ze strany od koleje č. 1 opatřeno zábradlím. Dále nám není zřejmé, proč by nástupiště u koleje č. 4 mělo být formálně ukončeno dřívě, než fyzicky končí. Požadujeme prověřit možnost směrové úpravy koleje č. 4 tak, aby na konci nástupiště byla dodržena minimální předepsaná šířka.
- Souhrnná technická zpráva (str. 24) – nástupiště u koleje č. 3 v žst. Rychnov n.K. není vnější.
- Souhrnná technická zpráva (str. 26, protihlukové stěny v žst. Častolovice) – předpokládáme, že text byl okopírován z jiné stavby (není nám nic známo o trakčních sloupech a návěstních lávkách v této žst.).
- TZ žel. svršku a spodku – na str. 3 je chybně uvedeno číslo tratě podle JŘ (031). Správně má být 021.
- TZ žel. svršku a spodku – traťové třídy zatížení jsou popsány chybně. Správně má být Letohrad – Týniště n.O. C3 (20 t / 7,2 t) a Častolovice – Solnice C2 (20 t / 6,4 t).
- TZ žel. svršku a spodku (str. 7) – nástupiště u koleje č. 1 v žst. Častolovice není vnější.
- TZ žel. svršku a spodku (str. 7) – v žst. Častolovice je chybně popsáno napojení koleje č. 2 do koleje č. 1. Správně má být do koleje č. 1.
- TZ žel. svršku a spodku (str. 7) – předpokládáme, že kolej č. 6a v žst. Častolovice bude sloužit pro odstavování souprav, nikoliv jako výtažná.
- TZ žel. svršku a spodku (str. 7) – pro potřeby VNPK bude sloužit v žst. Častolovice kolej č. 6.

- TZ žel. svršku a spodku (str. 8) – u koleje č. 4 v žst. Častolovice je uvedena užitečná délka 103 m, v situaci je však uvedeno jednou 103 m a jednou 266 m. Požadujeme opravit.
- TZ žel. svršku a spodku (str. 8) – u koleje č. 2 v žst. Častolovice je uvedena užitečná délka 414 m, ve skutečnosti je však tato kolej kratší.
- TZ žel. svršku a spodku (str. 8) – u koleje č. 1 v žst. Častolovice je uvedena užitečná délka 414 m, ve skutečnosti je však tato kolej kratší.
- TZ žel. svršku a spodku (str. 8) – v textu je uvedeno, že výhybky tvaru S49 druhé generace budou v žst. Častolovice vloženy do koleje č. 1 (resp. 2). Podle tabulky výhybek jsou však všechny vkládané výhybky tvaru S49 druhé generace. Požadujeme uvést do souladu. Dále nesouhlasíme s vložením nových výhybek tvaru S49 druhé generace do vlečky Orsil.
- TZ žel. svršku a spodku – v žst. Častolovice je chybně navržena jednotná tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou betonového pražce 0,3 m.
- TZ žel. svršku a spodku (str. 10) – u ZKPP je uvedena konstrukční vrstva ze štěrkodrti tloušťky 0,14 m. Minimální přípustná tloušťka je však 0,15 m.
- Příloha č. 5 žel. svršku a spodku – návrh pražcového podloží v žst. Častolovice je navržen jednotně pro všechny koleje. Je nutné rozlišovat koleje hlavní, předjízdné a ostatní.
- TZ žel. svršku a spodku (str. 12) – nástupiště č. 2 v žst. Častolovice nemůže být ze strany od koleje č. 1 opatřeno zábradlím. Dále nám není zřejmé, proč by nástupiště u koleje č. 4 mělo být formálně ukončeno dříve, než fyzicky končí. Požadujeme prověřit možnost směrové úpravy koleje č. 4 tak, aby na konci nástupiště byla dodržena minimální předepsaná šířka.
- Podélný profil žst. Častolovice – poloměry zaoblení lomů sklonů nivelety koleje neodpovídají polůměrům uvedeným v situaci stavby.
- Podélný profil žst. Častolovice – podélný profil je všech kolejích shodný? Pokud ano, tak lom koleje v km 57,670 je ve výhybce č. 10, přičemž jeho poloměr je pouze 2000 m.
- Častolovice – požadujeme prověřit možnost umístění odjezdového návěstidla u koleje č. 2 ve směru na Týniště n.O. před centrální přechod tak, aby bylo možné vjíždět na kolej č. 2 rychlostí 80 km/h od Kostelce n.O. (možná bude nutné vložit před výhybku č. 6 cestové návěstidlo pro možnost spojování souprav – zkrácení úseku koleje pojížděné podle rozhledových poměrů).
- Častolovice – v koleji č. 6a je uvedena rychlost 40 km/h, poloměr 175 m pro tuto rychlost však nevyhoví.
- Častolovice – kolej č. 5 nemá zřízeno odvodnění.
- Častolovice (příčné řezy) – chybně navržena tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou betonového pražce (pro hlavní a předjízdné koleje musí být navrženo minimálně 0,35 m).
- Častolovice (příčné řezy) – je nutné opravit vzdálenost nástupních hran od os přilehlých kolejí v obloucích s poloměry menšími než 1500 m.
- Častolovice – na nástupišti č. 2 požadujeme navrhnout zábradlí městského typu.
- Častolovice (příčný řez č. 3) – návrh skloněné plochy (8,33 %) směrem k budově považujeme za nevhodné řešení. Projektant prověří možnost řešit tento prostor vhodnějším způsobem.
- Častolovice (příčný řez č. 4) – k čemu slouží osvětlení zřízené vpravo od koleje č. 5?
- Častolovice – plastová trativodní potrubí ve sklonu menším než 5‰ musí být uložena na betonový podklad.
- Častolovice (příčný řez č. 6) – stavební dílec U3 není nutné navrhovat.
- Častolovice – v situaci stavby je uvedena křižovatková výhybka (v případě realizace koleje č. 5 v celé délce) jako první generace. Požadujeme opravit na druhou generaci.

- Častolovice – v dalším stupni dokumentace požadujeme prověřit takové úpravy kolejíště, aby nebylo nutné mít v koleji č. 2 protisměrné oblouky a u oblouků v koleji č. 1 doplnit u oblouků bez přechodnic přechodnice.
- Rychnov n.K. (TZ str. 13) – nástupiště č. 2 není vnější.
- Rychnov n.K. (TZ str. 13) – v článku 5.2.1.2 je uvedena kolej č. 4. V žst Rychnov n.K. však žádná kolej č. 4 nebude.
- Rychnov n.K. (TZ str. 14) – chybně navržena tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou betonového pražce (pro hlavní a předjízdny koleje musí být navrženo minimálně 0,35 m).
- Rychnov n.K. (TZ str. 14) – navržená tloušťka konstrukční vrstvy ze šterkodrti (ZKPP) neodpovídá návrhu v příloze č. 5.
- Rychnov n.K. – plastová trativodní potrubí ve sklonu menším než 5‰ musí být uložena na betonový podklad.
- Rychnov n.K. – na nástupišti č. 2 požadujeme navrhnout zábradlí městského typu.
- Nástupiště (obecně) – v dalším stupni dokumentace musí být řešeny prvky pro osoby se sníženou schopností orientace.
- Přejezd km 5,694 – odstraněna bude část nástupiště ve směru do Rychnova n.K.
- Přejezd km 8,321 – vozidlo jedoucí od přejezdu musí dát přednost vozidlům jedoucím po hlavní komunikaci. V tu chvíli zůstane stát v nebezpečném pásmu přejezdu.
- Přejezd km 8,859 – není řešeno odvedení vody z komunikace svažující se k přejezdu.
- Přejezd km 55,850 – nástupiště se zkracuje ve směru do stanice Častolovice. Dále je nutné doložit, že délka nástupiště bude i po zkrácení vyhovující.
- Přejezd km 58,262 – kam je odvodněna kolej, která je v řezu chybně označena jako kolej č. 2?
- Přejezd km 60,297 – jak bude řešena bezpečnost cestujících při vystupování z vlaku, když se zkracuje část stávajícího nástupiště, které je již tak nevhodně rozděleno pozemní komunikací?
- Přejezd km 60,587 – bude možné odbočit od přejezdu do ulice Za Drahou? Pokud ano, je toto nutné prověřit vlečnými křivkami.

#### **Protihlukové objekty** (zpracoval Ing. arch. Andršt, tel.: 35493):

##### **SO 02-15-02-01 ŽST Častolovice, protihlukové stěny**

- V dokumentaci není možno (s ohledem na dopis náměstka pro modernizaci dráhy č. j. 17038/11-OI ze dne 8. 4. 2011) stanovit materiál protihlukové stěny bez řádného zdůvodnění. Doporučujeme stanovit u PhS její technické parametry (tj. rozměry, umístění a akustické vlastnosti), dále architektonické řešení, pokud je zdůvodnitelné a nezpochybnitelné. Materiálové řešení navrhne až zhotovitel stavby, toto materiálové řešení po případné konzultaci s projektantem a architektem stavby schválí technický dozor investora stavby (za předpokladu použití systému PhS schváleného odborem traťového hospodářství ředitelství SŽDC).
- Vzhledem k charakteru stavby a umístění PhS doporučujeme doplnit protihlukovou stěnu postupnými náběhy (možno využít i terénní úpravy nebo materiály bez deklarovaných akustických vlastností). Naopak nejsme přesvědčeni o nutnosti použití transparentních prvků u takto krátké stěny.

#### **Pozemní stavby** (zpracovala Ing. Heltová, tel.: 35679):

- Upozorňujeme na značný nesoulad textových částí A. Průvodní zpráva a B. Souhrnná technická zpráva. Např.: v části A je uvedeno, že v ŽST Častolovice budou vytvořena ostrovní nástupiště, v části B poloostrovní nástupiště. Dále je chybně uvedeno v bodu B.1.3., že v ŽST Častolovice bude přístup

na nástupiště zajištěn mimoúrovňově – podchodem, ale v popisu SO 02-12-02-01 ŽST Častolovice nástupiště je uveden úrovňový centrální přechod.

- V části B je popis objektu SO 02-16-11-01 zast. Synkov, provozně technologický objekt, který však chybí v části E.2.1. Pozemní stavební objekty – není ani v technické zprávě ani ve výkresové části. V rozporu v části B a E.2.1. jsou také rozměry objektů **SO 02-16-02-01** ŽST Častolovice, provozně-technologický objekt a **SO 02-16-12-01** ŽST Rychnov nad Kněžnou, provozně-technologický objekt - v části B a v části E.2.1.
- Požadujeme všechny výše uvedené nesrovnalosti v dokumentaci dát do souladu a opravit.

**Mostní objekty** (zpracoval Ing. Nečekal, tel.: 35271):

K připomínkám byla předána přípravná dokumentace část E.1.4., paré 5. K předložené dokumentaci na opravu mostu, kterou zpracovala firma SUDOP PRAHA a.s., středisko Hradec Králové nemáme zásadních připomínek.

OTH OMT požaduje, aby do přípravné dokumentace byl doplněn příčný řez stávajícího stavu mostního objektu. Do výkresu příl. 2.4 – doplnit osové vzdálenosti kolejí a posuny kolejí, provedené změny barevně odlišit. Při provedení ochranné vrstvy SVI a podkladu pod drenáž lze využít min. tř. betonu C25/30 – ve výkresu příl. 2.5 je uvedena tř. betonu C30/37. Přechodovou oblast řešit v souladu s předpisem S4 příloha 24. Součástí předložené přípravné dokumentace nebyly finanční náklady stavby. Další stupeň projektové dokumentace musí být zpracován v souladu se směrnicí generálního ředitele SŽDC č.11/2006 pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních a předložen k posouzení na SŽDC.

Příloha: 1 x dokumentace

**Ing. Jiří Kozák**  
*ředitel odboru traťového hospodářství*





Správa železniční dopravní cesty

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Správa dopravní cesty severovýchodní Čechy

se sídlem v Hradci Králové

U Fotochemy 259

501 01 Hradec Králové

VÁŠ DOPIS ZN.:

ZE DNE:

NAŠE ZN. (č. j.):

POČ. LISTŮ:

POČ. PŘÍLOH:

POČ. LISTŮ PŘ.:

VYŘIZUJE: Šimůnek Jindřich

TEL.: 972341282

E-MAIL: simunek@szdc.cz

DATUM: 27. ledna 2012

Odbor technického rozvoje

Ing. Jiří Pospíšil

Z d e

**Věc: „Zvýšení kapacity trati Týniště n.O. – Častolovice – Solnice“.**

K projektové dokumentaci výše uvedené akce nemáme připomínek.

**Vladimír Svoboda**  
přednosta SBBH SDC

Správa železniční dopravní cesty  
státní organizace  
Správa dopravní cesty Hradec Králové  
U Fotochemy 259, 501 01 Hradec Králové  
IČ: 709 94 234, DIČ: CZ 709 94 234



Správa železniční dopravní cesty

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Správa dopravní cesty severovýchodní Čechy

se sídlem v Hradci Králové

U Fotochemy 259

501 01 Hradec Králové

VÁŠ DOPIS ZN.:

ZE DNE:

NAŠE ZN. (č.j.): /12-SDC HKR - 300

POČ. LISTŮ:

POČ. PŘÍLOH:

POČ. LISTŮ PŘ.:

VYŘIZUJE: Ing. Čech Jiří

TEL.: 972 341 578

E-MAIL: CechJ@szdc.cz

DATUM: 12.1.2012

**Technický odbor  
SDC severovýchodní Čechy  
zde**

**Věc: Vyjádření Správy tratí Hradec Králové k přípravné dokumentaci na  
„Zvýšení kapacity tratí Týniště n.O. – Častolovice – Solnice, 2.část,  
rekonstrukce žst. Častolovice“**

- K předložené dokumentaci nemáme zásadních připomínek. Přípravná dokumentace je zpracována v souladu se záznamy z výrobních porad dne 12.10.2011 a 23.11.2011.
- Ve stavební části E.1.3 str. 15 – 17 souhrnné údaje o žel. přejezdech neodpovídají skutečnosti
- Požadujeme předložit další stupeň projektové dokumentace k projednání.

Ing. Jiří Čech  
vedoucí technického oddělení  
Správy tratí Hradec Králové

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
Správa dopravní cesty severovýchodní Čechy  
U Fotochemy 259, 501 01 Hradec Králové  
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234  
(4)



Správa železniční dopravní cesty

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Správa dopravní cesty severovýchodní Čechy

se sídlem v Hradci Králové

U Fotochemy 259

501 01 Hradec Králové

VÁŠ DOPIS ZN.:

ZE DNE:

NAŠE ZN. (č.j.): SDC SVČ - 400

POČ. LISTŮ: 1

POČ. PŘÍLOH: 0

POČ. LISTŮ PŘ.: 0

VYŘIZUJE: Tomek Vladimír

TEL.: 724 594 520

E-MAIL: tomekv@szdc.cz

DATUM: 30. 01. 2012

**Technické oddělení**

**Ing. Jiří Pospíšil**

**Věc: Vyjádření k PD „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice 2 část, rekonstrukce žst. Častolovice“.**

Ve studii je uvedeno u SZZ žst. Častolovice, že byla provedena v roce 2004 komplexní rekonstrukce tohoto zařízení, pro upřesnění v tomto roce byla provedena pouze rekonstrukce částí venkovního zařízení sudého zhlaví – výměny č. 8,10,11,12 s čelistovým závěrem a náhrada KO 25 Hz SSSR za KO 275 Hz.

Připravovaná **samostatná** PD rekonstrukce PZS km 1,212 a 9,713 trati Častolovice – Solnice je z našeho pohledu vhodná vzhledem ke stáří a nevhodnosti systému na silnicích **první** třídy. Je pouze nutné tyto projekty přizpůsobit této PD, jednoznačně stanovit způsob obsluhy osobní dopravy na zastávku Rychnov n/Kn a zpět do žst, Rychnov n/Kn a upravit takto projekt rekonstrukce tohoto přejezdu.

Doporučujeme kontrolu celistvosti obou břevnen uvažovaných závor PZM2.

**Ing. Josef Vašata**

Zástupce přednosty SSZT



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Správa dopravní cesty severovýchodní Čechy

se sídlem v Hradci Králové

U Fotochemy 259

501 01 Hradec Králové

VÁŠ DOPIS ZN.:

ZE DNE:

NAŠE ZN. (č.j.):

POČ. LISTŮ: 1

POČ. PŘÍLOH: 0

POČ. LISTŮ PŘ.: 0

VYŘIZUJE: Ing. Libor Šíp

TEL.: 972341227; 606716287

E-MAIL: Šíp@szdc.cz

DATUM: 30.1.2012

SDC severovýchodní Čechy  
úsek technického náměstka  
Hradec Králové

**Věc: Přípomínky SMT k přípravné dokumentaci „Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice“**

K předložené přípravné dokumentaci „Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice“ z hlediska objektů Správy mostů a tunelů následující připomínky:

1. Přípomínky se vztahují pouze k částem PD, které se týkají objektů SMT tj. SO 02-14-02-01 ŽST Častolovice, most v km 58,157.
2. Technická zpráva str. 4 – správcem objektu nejsou „České dráhy a.s.....“.
3. Technická zpráva str. 5 – není zřejmé, zda uvedená traťová třída zatížení D4 je již pro nový stav, stávající třída zatížení je C3.
4. Technická zpráva – na str. 5 je uvedena volná výška 3,5 m, na str. 6 je 3,45 m.
5. Technická zpráva odst. 5.2.1 – nesprávně použitá zkratka MPP, platné je označení VMP jak je uvedeno dále v textu.
6. Technická zpráva str. 9 – v odst. 7 se uvádí mj. i „protikorozní ochrana hlavních nosníků“, a „nezabetonovaných částí ocelových výztužných nosníků“. Ty se ovšem na této stavbě nevyskytují.
7. Technická zpráva str. 13 – uvedeny i nesouvisející podklady č. 17 a č. 18.
8. Příloha 2.4 Příčný řez – při jednostranném sklonu příčných drenáží za opěrami a šířce mostu 15,77 m narůstají značně výkopové práce a plocha SVI. Vhodnější je provést střechovitý sklon s vyústěním na obě strany mostu.
9. Dle ČSN 736201 čl. 4.2.11 musí být pro rychlost menší než 120 km/h ve stanici uplatněn VMP 3,0 s rezervou 125 mm dle čl. 5.2.1. Na výkrese Příčného řezu je uveden VMP 2,5 a v případě levé strany (římsový nosník) není ani splněna podmínka rezervy. Taktéž je chybný VMP 2,5 uveden i v Technické zprávě odst. 5.2.1.

1/2

Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Správa dopravní cesty severovýchodní Čechy se sídlem v Hradci Králové, U Fotochemy 259, 501 01 Hradec Králové

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00

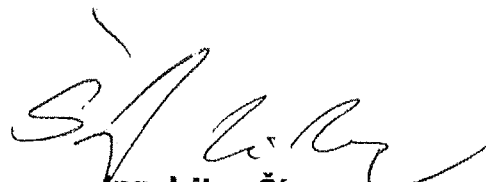
Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384

IČ: 709 94 234

DIČ: CZ 709 94 234

www.szdc.cz

10. Příloha 2.5 Podélný řez – přechodová oblast včetně ZKPP není navržena v souladu s předpisem SŽDC S4, příloha 24, čl. 5 a 8, obr. 1a a 4. Resp. obr. 6 byla-li zjišťována únosnost v přechodové oblasti geotechnickým průzkumem.
11. Příloha 2.5 Podélný řez – šipka s odkazem na ZKPP směřuje do oblasti štěrkového lože, uvedená skladba ZKPP - štěrkoдрť 150 mm a minerální směs 400 mm nekoresponduje s kótami na řezu 200 + 300 mm.
12. Příloha 2.6 Výkaz výměr – v pol. 15 je uvedena „měkká“ ochrana izolace geotextilií, v TZ a na výkresech je uvedena „tvrdá“ ochrana betonem.



**Ing. Libor Šíp**  
přednost Správy mostů a tunelů  
SDC severovýchodní Čechy  
se sídlem v Hradci Králové



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Správa dopravní cesty severovýchodní Čechy  
Se sídlem v Hradci Králové  
U Fotochemy 259, 501 01 Hradec Králové

Správa elektrotechniky a energetiky

UKLÁDACÍ ZN.:

POČ. LISTŮ: 2

POČ. PŘÍLOH: 0

POČ. LISTŮ PŘ.: 0

VYŘIZUJE: Libor Truněček

TEL.: 972 342 388, 724 985 000

E-MAIL: Truneccek@szdc.cz

DATUM: 1.2.2012

SDC severovýchodní Čechy  
Technický odbor

Věc: Zvýšení kapacity trati Týniště n.O.- Častolovice – Solnice, 2.část, rekonstrukce žst. Častolovice – vyj. k PD

K přípravné dokumentaci výše uvedené stavby máme tyto připomínky:

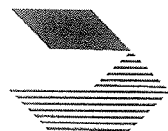
1. Vhodnost umístění čidla ovládání EOv v žst. Rychnov nad Kněžnou na častolovickém zhlaví doložit písemně.
2. Zajistit přenos dat o technickém a provozním stavu EOv datovou sítí (v případě její realizace) na pracoviště elektrodispečinku SEE SVČ do Hradce Králové.
3. Napájení PZZ v km 58,966 trati Častolovice – Kostelec n.O. provést přímo z nového technologického objektu za měřením pro zab. zařízení jako PZZ v km 50,262 (současně s ním). Napojení ze zásuvkové skříně rozvaděče pro osvětlovací věž OV 11 z důvodu možných poruch a z důvodu nasazení náhradního zdroje je nežádoucí.
4. V žst. Častolovice je navrhována rekonstrukce stávající stožárové TS. Ve studii proveditelnosti zvýšení kapacity trati Týniště n.O.- Častolovice – Solnice je navrhována nová TS a VN přípojka pro výhybnu Synkov a výhybnu Rašovice. V obou případech jsou z důvodu instalovaného příkonu tyto stavby zbytečné. Navíc v blízkosti uvažované výhybny Rašovice již trafostanice SZDC stojí. Místo zbytečné investice do obou uvedených trafostanic se jako nejvhodnější jeví investovat do nové trafostanice v žst. Častolovice, kompaktní betonové (např. Betonbau) místo rekonstrukce stávající stožárové.
5. Při umístění peronních stožárků na nástupiště upozorňujeme na nutnost dodržení vzdálenosti od hrany nástupiště dle ČSN 73 49 59 – min. 2 m.
6. Požadujeme přehodnotit návrh jedenácti sklopných osvětlovacích stožárů délky 12 m a pokusit se je nahradit osvětlovacími věžemi délky 20 m. Jako problematický se ukázal přístup k uvedeným stožárům se sklápěcím zařízení, pokud jsou umístěny v kolejišti. V zimním období se sněhovou pokrývkou je to nemožné.
7. Peronní sklopné stožárky 5,5 m požadujeme v provedení bez potřeby sklápěcího zařízení.
8. Osvětlení kolejiště v žst. Častolovice musí být navrženo dle EN ČSN 12 464 – 2, nikoliv ČSN 12 464 – 1.

9. Napájení PZS v km 53,277 a dalších v km 53,750 a 54,650 trati Týniště n.O. – Letohrad ze stávající stožárové trafostanice SŽDC v km 53,277 se jeví jako nevhodné a z hlediska instalovaného příkonu i zbytečné a to i s přihlédnutím k případnému napájení výhybny Rašovice. Uvedená stávající trafostanice SŽDC se nachází na soukromém pozemku s velmi složitými podmínkami přístupu. Jde o podmáčenou louku, která někdy zcela přístup znemožní. V blízkosti uvedené TS se nachází i soukromý rybník. Díky těmto vlivům dochází k postupnému narušování statiky základu stožáru TS. Jako řešení se nabízí přemístění TS mimo soukromý pozemek na pozemek SŽDC nebo ČD a.s. Přemístěním se rozumí vybudování nové TS. Nebo řešit napájení ze stávající distribuční sítě NN, která sloužila k napájení bývalého výhybkářského stanoviště v km 53,277 trati Týniště n.O. – Letohrad.
10. Ovládání osvětlení v jednotlivých žst. a zastávkách je navrženo dálkově pomocí datové sítě. V případě že datová síť nebude zcela vybudována a osvětlení bude již hotovo je třeba řešit ovládání osvětlení místně.

Ing. Jiří Hájek  
Přednosta SEE







Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

208/353/12  
16-02-2012  
1047 15.208

SUDOP PRAHA a.s.  
Olšanská  
130 80 Praha

Váš dopis značky / ze dne  
/

Naše značka  
7/2012-130-KR/1

Vyřizuje / linka  
Otava Karel, Ing. / 225 131 273

Praha  
08.02.2012

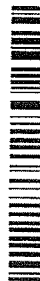
Věc: Připomínky k přípravné dokumentaci stavby "Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. - Častolovice - Solnice, 2.část, rekonstrukce žst. Častolovice"

Předložená přípravná dokumentace (02/2012) zpracovaná společností SUDOP Praha, a.s., se zabývá úsekem Častolovice (včetně) – Rychnov nad Kněžnou (včetně) a navazujícími mezistaničními úseky. V rekonstrukcích železničních stanic Častolovice a Rychnov nad Kněžnou jsou navrženy nové technologické budovy v blízkosti stávajících výpravních budov.

- 1) Požadujeme prověřit možnost umístění nového zabezpečovacího zařízení a dalších technologií do stávajících drážních budov a k výstavbě nových technologických budov přistoupit až v případě, že nebude nalezen vhodný prostor. Technologické budovy jsou zcela nekonceptně umístěny do míst, která by měla sloužit spíše jako parkoviště.
- 2) Požadujeme zpracovat provedení demolice opouštěných objektů, které nebudou mít další využití.
- 3) Požadujeme doplnit elektronický informační systém pro cestující.

Ing. Jindřich Kušnír  
ředitel

Odbor drah, železniční a kombinované dopravy



Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
**Stavební správa Východ**  
**Ing. Danuše Bednářová**  
Olomouc

Na vědomí : **Stavební správa Východ**  
**Ing. František Pilný**

číslo jednací	123/2012-03
odpověď na č. j.	97/2012-SSV

v Praze dne	06. 02. 2012
vyřizuje	Ivana Pospíšilová 724 030 430

Věc : Souhrnné stanovisko GR ČD, a.s. k přípravné dokumentaci

**„Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice,  
2. část, rekonstrukce žst. Častolovice“**

Zpracování přípravné dokumentace bylo zařazeno v 6. změně plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury na rok 2011 pod číslem ISPROFIN: 3273214901 – globál příprava a zabezpečení staveb. Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

CIN dle Plánu jsou 500 mil. Kč.

Přípravná dokumentace řeší splnění záměru zvýšení kapacity traťového úseku Týniště – Častolovice – Solnice. Výsledkem navrhovaných stavebních a technologických úprav je snaha snížit provozní náklady, zvýšit kapacitu trati a zajistit technický soulad s normami a předpisy. Ve stanici ŽST Častolovice dojde k celkové rekonstrukci kolejové konfigurace stanice. Ve stanici budou zřízeny tři nástupiště s výškou hrany 550 nad temenem koleje. Přístup na poloostrovní nástupiště bude zajištěn mimoúrovňově – podchodem. Stavební úpravy budou umožňovat bezproblémový pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Bude tak rovněž zajištěna přímá návaznost na zřízený autobusový terminál. Ve stanici ŽST Rychnov nad Kněžnou dojde k celkové rekonstrukci kolejové konfigurace stanice. Ve stanici budou zřízeny dvě nástupiště s výškou hrany 550 nad temenem koleje. Přístup na poloostrovní nástupiště bude zajištěn úrovňově – centrálním přechodem. Stavební úpravy budou umožňovat bezproblémový pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Stavebními úpravami se uvolňuje prostor pro uvažované zřízení autobusového terminálu. Pro potřeby umístění vnitřní části technologických zařízení (staničního zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, energetická zařízení, atd.) budou vybudovány nové provozní budovy. Budovy jsou stavebně navrženy výhradně pro umístění technologických zařízení

s místností nouzové dopravní kanceláře, která bude obsazována pouze v případech poruchy zařízení, nebude-li možné situaci řešit jiným způsobem. Provozní budova bude výhradně zřizována na drážních pozemcích. V rámci této stavby je navržena i změna zabezpečení na vytípaných přejezdech za účelem

zvýšení bezpečnosti pohybu silničních a drážních vozidel. Na frekventovaných přejezdech a na přejezdech v intravilánu obcí je převážně navrhováno zařízení typu PZS 3ZBI, tzn. s pozitivní signalizací (lunobílé světlo) a s doplňkovou vý-

České dráhy, a. s., Generální ředitelství  
O3 | Odbor investic

Strana 1/1

Nábřeží L.Svobody 1222, 110 15 Praha 1, www.cd.cz

IČ 70994226, DIČ CZ70994226. Zapsané v Obchodním rejstříku Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 8039

T: +420 9722 32678, M: +420 724 030 430, pospisilovaivana@gr.cd.cz, www.cd.cz

strahou pomocí závorových břeven. Na vytipovaných přejezdech je pak zřízena signalizace pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Přejezdy na málo frekventovaných přejezdech je poté navrženo zabezpečit mechanickým zabezpečovacím zařízením typu PZM 2. Nově zřizované kabelové trasy v mezistaničních úsecích tratě budou situovány podél kolejí na pozemku dráhy. V případě křížení s vodotečí a komunikacemi, budou kabely umístěny v chráničkách na konstrukci mostů a propustků.

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

Přípravná dokumentace byla projednána na odboru provozu osobní dopravy – 016 – **bez připomínek**, na odboru správy nemovitostí – O31 - **stanovisko přiloženo** .

Ing. Mgr. Hana Dluhošová, MBA  
ředitelka odboru investic

Příloha Vyjádření O31 GŘ ČD, a.s., č.j. 1367/2012-O31 ze dne 1.2.2012

O3 GR  
pí Ivana Pospíšilová

číslo jednací **1367/2012-O31**

odpověď na č. j.

v Praze dne

01.02.2012

vyřizuje

Ing. Vanda Šimánková  
Ing. Jitka Jelínková

725 813 615  
606 762 706

Vyjádření k přípravné dokumentaci stavby „Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice, 2.část, rekonstrukce žst. Častolovice“

Účelem stavby je provedení stavebních a technologických úprav, které zvýší kapacitu traťového úseku Týniště – Častolovice – Solnice. Vzhledem k investiční náročnosti je stavba rozdělena na jednotlivé etapy. Předložená přípravná dokumentace (02/2012) zpracovaná společností SUDOP Praha, a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3, se zabývá úsekem Častolovice (včetně) – Rychnov nad Kněžnou (včetně) a navazujícími mezistaničními úseky. Zvýšení kapacity předmětného úseku se dosahuje především rekonstrukcí stanic Častolovice a Rychnov nad Kněžnou. V obou těchto stanicích jsou navrženy nové samostatné technologické budovy v blízkosti stávajících výpravních budov.

V souvislosti s předložením konkretizovaných prostor v nově navržených technologických budovách v žst. Častolovice a žst. Rychnov nad Kněžnou bylo zjištěno, že požadované prostory pro instalovanou technologii se v dostatečné míře nacházejí ve stávajících výpravních budovách. Z toho důvodu s výstavbou těchto nových objektů na pozemcích ČD, a.s. nesouhlasíme. Požadujeme, aby stavebník danou situaci prověřil a umístění technologie přeřešil tak, aby bylo v maximální možné míře využito stávajících drážních objektů a zbytečně nevznikaly nové nezajímavé a nevzhledné budovy v blízkosti stávajících, které po vymístění technologie zůstanou z větší části nevyužité a často i dále nevyužitelné. Tento přístup k řešení problematiky umísťování technologie v nádražních budovách je rovněž podporován i ze strany Ministerstva dopravy ČR.

V zájmu věci v příloze přikládáme pro potřeby stavebníka a projektanta půdorysy obou předmětných výpravních budov, kde jsou žlutě vyznačeny prostory nyní využívané SŽDC, s.o.

Dále uvádíme, že jsme připraveni ve věci dořešení principu věci a navazujících souvislostí dále jednat.

V dalším projektovém stupni (tj. v projektu stavby pro stavební povolení) dále požadujeme předložit majetkoprávní část s vyznačením trvalých a dočasných záborů stavby a tras nových kabelů na pozemcích ve vlastnictví ČD, a.s.

Na závěr uvádíme, že předložená dokumentace byla prostudována a vzájemně konzultována na O31 GR a na RSM Hradec Králové, a základě toho sdělujeme toto společné stanovisko.

**Ing. Jan Vraný**

vedoucí odd. provozně technického

Přílohy:

- půdorys výpravní budovy v žst. Častolovice
- půdorys výpravní budovy v žst. Rychnov nad Kněžnou

**SUDOP Praha a.s.**

Středisko 208

Ing.Nekula Petr

13080 Praha 3

**SŽDC s.o.**

Stavební správa

Sokolovská 278

190 00 Praha 9

Váš dopis zn./ze dne 12.10.2011

Naše značka 769/2011

Datum 14.10.2011

Přílohy 0

Věc

**Stanovisko k návrhu „Zvýšení  
kapacity trati Týniště n. O. –  
Častolovice – Solnice, 2. část,  
rekonstrukce žst. Častolovice  
a Rychnov n.K.“**

Vyřizuje

Ing.L.Sejbal

Funkce

Vedoucí ST PJ Česká Třebová

Tel.

+420 972 325 890

Fax

e-mail

Leos.Sejbal@cdcargo.cz


Na základě jednání o návrhu „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice a Rychnov n.K., které proběhlo dne 12.10.2011 Vám zasílám stanovisko ČD Cargo PJ Česká Třebová.

K předloženému návrhu máme následující připomínky:

1. S ohledem na předpokládaný rozvoj firmy ŠKODA AUTO Kvasiny a z toho plynoucí požadavky na přepravy po železnici považujeme za důležité a nutné počítat v časovém horizontu vycházejícím ze strategických plánů ŠKODA AUTO s výstavbou koleje č. 5 v ŽST Častolovice. Protože, ale nemáme zájem ohrozit realizaci této plánované stavby, která nepředpokládá výstavbu 5.koleje, neboť tato není součástí územního plánu a navíc je omezena výstavbou cyklostezky, požadujeme bez prodlení začít s projednáváním změny územního plánu a současně připravit i realizaci plánované rekonstrukce ŽST Častolovice ve smyslu možnosti doplnění (výstavby) 5.koleje v následujících etapách (např. při plánované výstavbě výhybny Slemeno).
2. Upozorňujeme, že s ohledem na výše uvedené skutečnosti **je nutno**, aby navrhovaná rekonstrukce zcela bez výjimky obsahovala :
  - automatické hradlo v úseku Častolovice Týniště n.O. a to **ve dvou** prostorových oddílech
  - **zvýšení traťové rychlosti** v úseku Častolovice-Solnice a tím zkrácení jízdních dob
  - **rozdělení koleje č.3. spojkou do koleje č.1**
  - **osazení cestových návěstidel** tak, aby bylo možno využívat poloviny koleje č. 3 nezávisle na sobě
  - **řešení nezabezpečených přejezdů v úseku Rychnov n.Kněžnou - Rychnov n.K.– zastávka instalací PZZ. Dosavadní nezabezpečení těchto přejezdů má zásadní negativní vliv na rychlost předepsanou v tomto úseku a tím i na normu hmotnosti související s následným stoupáním a kritickou rychlostí lokomotivy.**

3. Požadujeme v rámci navrhované rekonstrukce vybudovat 5. kolej alespoň v rozsahu maximální možné délky vzhledem k místním omezujícím faktorům, čímž by byla již zapojena do zabezpečovacího zařízení v plnohodnotném rozsahu a v následující etapě zrealizovat pouze její prodloužení a přenesení výhybky a návěstidla.
4. Navrhujeme ponechat 4 kolej v ŽST Častolovice v takové délce, která umožní využití boční rampy u skladiště.
5. Navrhujeme napojení koleje č. 5. V ŽST Rychnov n.K. také na solnickém zhlaví spojkou do koleje č.3. z důvodu urychlení manipulace s vozy a tím minimalizace omezování osobní dopravy.
6. Upozorňujeme, že pro případné výpočty je nutno uvažovat délky souprav již s vozy dlouhými 32-33 m, kterými je vozový park patrových vozů postupně obměňován.

Bc. Miloš Mazura  
ředitel provozní jednotky  
Česká Třebová



*Tento dopis je odeslán pouze v elektronické podobě.*