

PRODIN A.S.  
JIRÁSKOVA 169  
530 02 PARDUBICE



WWW.PRODIN.CZ  
FAX + 420 466 687 043  
TEL. + 420 466 791 525

## VERZE PO PŘIPOMÍNKÁCH

VYPRACOVAL: Ing. David Derka	ZODP. PROJEKTANT: Ing. David Derka	KONTROLOVAL: Ing. Petr Burda		
KRAJ: Královehradecký	TRAŤOVÝ ÚSEK / OBEC: Týniště nad Orlicí			
INVESTOR: SŽDC s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc				
AKCE:  <b>Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. - Častolovice - Solnice, 1. část rekonstrukce nástupišť žst. Týniště n. O.</b>				
OBSAH DOKUMENTACE: <b>SOUHRNNÁ ČÁST</b>			E-MAIL Info@Prodin.cz	
			DATUM 08/2013	
			ÚČEL Projekt (P)	
			Č.ZAKÁZKY 3110/13/011	
			Č.KOPIE	ZMĚNA
			ČÁST DOKUMENTACE: <b>B</b>	



## **B) SOUHRNNÁ ČÁST - OBSAH**

<b>B1</b>	<b>Souhrnná technická zpráva.....</b>	<b>2</b>
	B1.1. Zhodnocení staveniště.....	2
	B1.2. Průzkumy a podklady .....	2
	B1.3. Ochranná pásma:.....	3
	B1.4. Koncepce stavby: .....	3
	B1.5. Údaje o splnění stanovených podmínek:.....	8
	B1.6 Příprava pro výstavbu.....	9
	B1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor).....	10
	B1.8 Výjimky z předpisů.....	10
<b>B2</b>	<b>Provozní a dopravní technologie .....</b>	<b>11</b>
	B2.1. Dopravní program.....	11
	B2.2. Dopravní technologie v žst. Týniště nad Orlicí .....	11
	B2.3. Návrh dopravních opatření po dobu stavby: .....	20
<b>B3</b>	<b>Vliv stavby na životní prostředí.....</b>	<b>21</b>
	B3.1. Odpady .....	21
<b>B4</b>	<b>Odolnost a zabezpečení stavby .....</b>	<b>24</b>
	B4.1. Požární ochrana.....	24
	B4.2. Bezpečnost práce.....	24
	B4.3. Civilní obrana .....	24
<b>B5</b>	<b>Energetické výpočty.....</b>	<b>25</b>
<b>B6</b>	<b>Protikorozní ochrana .....</b>	<b>26</b>
<b>B7</b>	<b>Graf dynymického průběhu rychlostí.....</b>	<b>26</b>
<b>B8</b>	<b>Dopravní opatření.....</b>	<b>26</b>
<b>B9</b>	<b>Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL.....</b>	<b>26</b>
<b>B10</b>	<b>Úspory energie a ochrana tepla .....</b>	<b>26</b>
<b>B11</b>	<b>Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí .....</b>	<b>26</b>
<b>B12</b>	<b>Ochrana obyvatelstva.....</b>	<b>26</b>
<b>B13</b>	<b>Bezbariérové užívání .....</b>	<b>27</b>



## **B1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

### **B1.1. ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ**

Staveniště se nachází v žst. Týniště nad Orlicí v km 47,773-50,498 trati Velký Osek - Lichkov a v km 23,100- 24,654 trati Choceň-Meziměstí.

Staveniště leží v katastrálním území č. 772429 Týniště nad Orlicí na parcelách p.č. 2294/42, 607/1, 2299/1, 2299/2, 2299/3 jejichž vlastníkem jsou České dráhy a.s.

Stavba i zařízení staveniště bude ležet výhradně na pozemcích společností České dráhy, a.s. a Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Případný dočasný zábor pozemku pro zařízení staveniště si zajistí vybraný zhotovitel stavby. Terén dotčený stavbou bude uveden do původního stavu.

### **B1.2. PRŮZKUMY A PODKLADY**

Byla provedena prohlídka řešeného území a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu.

Již v přípravné dokumentaci byl proveden geotechnický průzkum pražcového podloží (kopané sondy + statické zatěžovací zkoušky), na jeho základě byl proveden návrh odvodnění a železničního spodku a také inženýrsko-geologický průzkum (průzkumný vrt) pro zřízení nového podchodu.

V rámci projektu stavby je proveden hydrogeologický průzkum, tj. hydrogeologický vystrojený vrt doplněný čerpací zkouškou pro výpočet přítoku podzemní vody do stavební jámy podchodu. Výsledky tohoto průzkumu jsou zaznamenány v samostatné příloze B.1.2.1 této části dokumentace.

Dále je v rámci projektu stavby proveden korozní průzkum zjišťující vliv působení bludných proudu, ze kterého vyplývá případný návrh zesílení betonové výztuže podchodu. Výsledky tohoto průzkumu jsou zaznamenány v samostatné příloze B.1.2.2 této části dokumentace.

Již v rámci přípravné dokumentace bylo provedeno geodetické zaměření v celém rozsahu stavby, které bylo v rámci projektu stavby doplněno o doměření nového stavu nedávno zrekonstruovaného přednádražního prostoru.

Polohové a výškové měření navazuje na stávající základní polohové bodové pole převzaté z databáze trigonometrických a zhušťovacích bodů vedené Zeměměřickým úřadem v Praze. Použity byly body č. 000916152420, 000916152010, a 000916152012. Výškové připojení je provedeno na body 99-PNS Týniště nad Orlicí č. 13 a 15. Souřadnicový systém je S-JTSK. Výškový systém je Bpv.

#### Přehled podkladů:

- prohlídka pozemku a dané lokality
- zadávací dokumentace
- podmínky a nároky investora
- geodetické zaměření stávajícího stavu
- katastrální mapa



- vyjádření správců inženýrských sítí
- výsledky geotechnického, hydrogeologického a korozního průzkumu
- přípravná dokumentace z r.2010
- výsledky průběžných jednání ke zpracování projektu

### **B1.3. OCHRANNÁ PÁSMA:**

- a) Jedná se o stavbu dráhy. Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy. Stavba se nenachází v památkově chráněném území.
- b) Nová ochranná pásma nebudou stanoveny.
- c) Stavba není v chráněném ložiskovém území.
- d) Stavba nevyvolává odstranění zeleně.
- e) K záboru zemědělského půdního fondu a lesního fondu nedojde.

### **B1.4. KONCEPCE STAVBY:**

#### **a) Účel stavby**

Hlavním předmětem stavby je zřízení mimoúrovňových, částečně zastřešených nástupišť, podchodu pro cestující a s tím spojených dalších stavebních úprav a rekonstrukcí technologických zařízení.

Účelem stavby je provedení takových stavebních úprav, které zlepší stávající nevyhovující stav, výrazně zvýší komfort pro cestující veřejnost a zajistí spolehlivé provozování železniční dopravy a bezpečnost pohybu cestujících v prostoru železniční stanice. Bezbariérový přístup na nástupiště zajistí možnost využívat železniční dopravu občanům s omezenou schopností pohybu. V neposlední řadě dojde k velkému estetickému zhodnocení celého řešeného prostoru, zvýší se kultura cestování, zatraktivní se využívání železniční dopravy pro cestující.

#### **b) Obecné technické požadavky na výstavbu**

Navrhovaná stavba je v souladu s obecnými požadavky na výstavbu. Stavba vzhledem k rekonstrukci stávajících staveb a zařízení splňuje požadavky §15 Stavebního zákona a vyžaduje vydání stavebního povolení Drážním úřadem.

#### **c) Architektonické a urbanistické začlenění stavby**

Není řešeno, jedná se o rekonstrukci stávajících objektů a zařízení.

#### **d) Stručný popis PS a SO**

##### **PS 01 Provizorní zabezpečovací zařízení**

V rámci tohoto provozního souboru všechny mechanické přestavníky a závorníky na obou zhlavích budou nahrazeny elektromotorickými přestavníky. Bude prověřen stav stávajících



světelných návěstidel, návěstidla v nevyhovujícím stavu budou nahrazena novými. Bude provedena rekonstrukce řídicího přístroje a stavědlových přístrojů elektromechanického SZZ, budou osazeny manipulátory pro ovládání elmot. přestavníků.

#### PS 02 Přeložka DOK

Zahrnuje přeložku dálkového optického kabelu ve správě ČD-Telematika a.s. v prostoru před výpravní budovou u koleje č.5 do kabelového žlabu pod 1. nástupištěm.

#### PS 03 Rozhlasové zařízení

Celkem bude osazeno 16ks reproduktorů. Uchycení reproduktorů bude koordinováno s projektantem zastřešení a osvětlení nástupišť. Pro vedení linky rozhlasu budou využity kabelové trasy pro napájení osvětlení nástupišť. V PD bude uvedena nutnost změření úrovně hluku instalovaných reproduktorů.

#### PS 04 Informační systém

Nově je plánováno osazení 1ks osmiřádkového jednostranného panelu, 1ks jednořádkového jednostranného panelu, 7ks dvouřádkového oboustranného panelu, 5ks dvouřádkového jednostranného panelu a využití stávajícího 6-ti řádkového jednostranného LED panelu se stávajícím PC a SW HaVIS, u kterého se pouze upraví jeho konfigurace.

#### PS 05 Kamerový systém

Bude osazeno celkem 10ks kamer, které budou sledovat prostory určené pouze pro provoz, nebudou zabírat soukromé objekty a budou umístěny tak, že bude co nejvíce znesnadněno jejich poškození nebo odcizení. Prostor přednádraží budou sledovat 2ks kamer, podchod také 2ks kamer a nástupiště 6ks kamer.

#### PS 06 Osobní výtahy

V rámci rekonstrukce nástupišť je navržen podchod, který bude sloužit pro přístup cestujících na jednotlivá nástupiště. Výtahy spojující jednotlivá nástupiště s podchodem umožní přístup i imobilním cestujícím. Tímto řešením jsou splněny požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu. Celkem budou vybudovány 3 výtahy s velikostí kabin 1,1 x 2,1m.

#### SO 01 Železniční spodek

V zájmovém prostoru byly zjištěny dobré hydrogeologické poměry. Z provedených kopaných sond vyplývá, že pražcové podloží je v dolních vrstvách tvořeno propustnými materiály. Navržená konstrukce pražcového podloží bude spočívat ve výměně části zeminy pod šterkovým ložem do hloubky max. 0,15m vhodným propustným materiálem (šterkodrť frakce 0-32) s ukloněnou zemní plání do vsakovacích žeber šířky 0.6m.



## SO 02 Železniční svršek

Stávající koleje č. 3 a 5 budou v úseku nového 2. nástupiště vyosena do prostoru stávajícího nákladního nádraží (kolej č. 9 a 11). V ose původní koleje č. 3 bude zřízeno nástupiště č. 2. Kolej č. 4 bude přerušena pro zřízení 3. nástupiště a na obou stranách ukončena zarážedly. Vzniknou tak dvě kusé koleje 4a, 4b. Úseky kolejí podél nových nástupištních hran budou rekonstruovány, koleje č. 1 a 3 tvarem svršku 60 E 2 a kolej č. 2, 5, 6 tvarem svršku 49 E 1 na betonových pražcích.

## SO 03 Nástupiště

Budou vybudována dvě ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1-3 a 2-6 a jedno jednostranné před výpravní budovou u koleje č. 5. Nová nástupiště budou mít výšku hrany 550 mm nad T.K. 2. nástupiště mezi hlavními kolejemi č. 1 a 3 bude mít délku 170m, všechny ostatní nástupištní hrany 1. a 3. nástupiště budou délky 120m. Jednotlivá nástupiště budou propojena podchodem v km 49,806 a služebním přechodem v km 49,737

### SO 03.1 Orientační systém

Orientační systém nástupišť a podchodu bude sestávat z informačních tabulí a piktogramů. Provedení piktogramů určuje schválená typizační směrnice č.j. 7194/1989 a provedení tabulí s názvem stanice musí být provedeno dle TNŽ 73 6390 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“

## SO 04 Most v km 49,806 – podchod pro pěší

V rámci rekonstrukce nástupišť je navržen nový podchod pro pěší v km 49,806 kterým bude zajištěn bezpečný přístup cestujících na 2. a 3. nástupiště. Z důvodu zakládání pod stávající hladinu podzemní vody je navržena železobetonová monolitická konstrukce podchodu světlé šířky 3,05m s dvouramenným schodištěm na 3. nástupišti a jednoramenným čelním schodištěm na 2. nástupišti.

## SO 05 Přístřešky na nástupištích

Předmětem tohoto stavebního objektu je zastřešení části nových nástupišť místě výstupních objektů výtahů a schodišť podchodu. Zastřešení na 3. nástupišti je navrženo excentricky tak, aby se prostorově vešlo mezi nové trakční brány 29-30 a 31-32. Délka zastřešení na 2. a 3. nástupišti byla výpočtem stanovena na 50 m. Na 1. nástupišti bude na zastřešení navazovat budoucí přístřešek výpravní budovy. Navržené řešení vyhoví průjezdnému profilu ZG-C.



### SO 06 Trakční vedení

Navržené kolejové úpravy a výstavba nových ostrovních nástupišť je v přímé kolizi se stávajícími trakčními podpěrami č. 23, 25, 25A, 25B, 27-28, 29-30. Montážně se předpokládá zásah do dotčených sestav TV č. 4, 2, 1, 3, 5, 9 a 11. Nové trakční vedení zajistí sjízdnost koleje v rozsahu kolejových a stavebních úprav, nepředpokládá se zásah do ostatních stávajících zařízení. Nové TV je koordinováno se zastřešením nástupiště, předpokládá se situování nových trakčních podpěr do osy nového 3. nástupiště.

### SO 07 Elektrické předtápěcí zařízení

Zahrnuje zrušení stávajících stojanů EPZ typu MABU z prostoru u koleje č.9 z důvodu posunu os kolejí pro stavbu nového nástupiště. Tyto stojany se již dnes dle předpisu E7 SŽDC nemohou nově navrhovat. V rámci tohoto SO tedy bude zřízena nová rozvodna 3kV DC a jeden předtápěcí stojan. Rozvodna 3kV DC bude umístěna v betonovém domku, který bude situován v km 49,725 za koncem koleje č.4c mezi kolejemi č.2 a č.6. a jeden předtápěcí stojan mezi 3. a 5. staniční kolejí před dopravní kanceláří.

### SO 08 Přeložky elektrických rozvodů a VO

Objekt bude zahrnovat nezbytné přeložky el. vedení ve správě SEE a přeložku osvětlovací věže OV6 z prostoru hrany budoucího 1. nástupiště.

### SO 09 Elektrická přípojka NN k výtahům

Napojení nových výtahů bude provedeno z kabelové rozvaděče RMS, který se osadí na výtahovou šachtu na 2. nástupišti. Rozvaděč RMS bude napojen kabelem CYKY 4Bx16 z hlavního rozvaděče HR ve výpravní budově. Pod 1. nástupištěm bude pro umístění kabelu využito kabelového multikanálu.

### SO 10 Osvětlení nástupišť a podchodu

Pro osvětlení nástupišť a podchodů musí být dodrženy předepsané hodnoty intenzity osvětlení dle ČSN EN 12464-1 a ČSN EN 12464-2.. Osvětlení bude provedeno zářivkovými svítidly 1x28W v provedení antivandal, krytí IP67. Jako zdroj budou použity lineární zářivky 28W. Svítidla v podchodu budou montována na strop. Svítidla na nástupišti budou montována do výšky cca 3m ke střednímu podélnému nosníku konstrukce nástupiště. Osvětlení nástupišť mimo zastřešení je navrženo výbojkovými svítidly na žárově zinkovaných stožárech výšky 5,5m. Jako zdroj budou použity sodíkové výbojky 100W. Ovládání osvětlení bude provedeno z rozvaděče RMS a dálkově z výpravní budovy.

### SO 11 Ukolejnění kovových konstrukcí

Úprava stávajícího ukolejnění bude navržena podle vzorové sestavy „J“, pro stejnosměrnou proudovou soustavu 3kV DC, včetně schválených doplňků platných v době zpracování realizační PD. V současné době je žst. Týniště nad Orl. bez zabezpečovacích





obvodů, tento stav nebude ve stavbě změněn. Ukolejnění trakčních podpěr je řešeno přímým individuálním ukolejnění nebo ukolejněním přes průrazku. Nové trakční stožáry a ocelové konstrukce, zejména zastřešení nástupiště, budou ukolejněny individuálně pomocí opakovatelných průrazek.

#### SO 12 Provizorní úpravy výpravní budovy

Zahrnuje bourací práce a nejnutnější stavební úpravy výpravní budovy pro umožnění stavby nového podchodu v místě dnešní čekárny a pokladen včetně přemístění elektrorozvodny umístěné také v tomto prostoru. Důvodem zařazení tohoto objektu do stavby je zatím nezrealizovaná stavba „**Rekonstrukce výpravní budovy Týniště nad Orlicí**“, která měla tyto práce zahrnovat.

#### **e) Postupné uvádění do provozu a lhůty výstavby**

Stavba bude uváděna do zkušebního provozu postupně dle harmonogramu zpracovaného vybraným zhotovitelem a odsouhlaseného investorem stavby (Správa železniční dopravní cesty, státní organizace), je předpokládán zkušební provoz celé stavby v délce ½ roku.

#### Lhůty výstavby:

Stavební povolení	listopad 2013
Zahájení stavby	leden 2014
Plánované dokončení stavby	r. 2015

#### **f) Požadavky na zdroje**

Zvýšené nároky na zabezpečení energií se předpokládají pouze po dobu rekonstrukčních prací, za provozu nedojde ke změnám oproti současným potřebám a budou zajišťovány v rámci stávajících kapacit.

Přílohou této zprávy je tabulka bilancí elektrické energie v celém železničním uzlu Týniště nad Orlicí ze které vyplývá, že jak touto stavbou tak rekonstrukcí výpravní budovy nedojde k nárůstu elektrického výkonu soudobého, který se stále drží pod hodnotou 300 kW. K výraznému nárůstu dojde výhledově až při rekonstrukci staničních zhlaví ve kterých bude zřejmě požadována instalace elektrického ohřevu výměn. Z čehož vyplývá, že při jakékoliv akci, která bude obsahovat zřízení EOv bude nutno rekonstruovat vnitřní zařízení trafostanice a požádat o navýšení příkonu odběrného místa.

#### **g) Odvedení povrchových vod, napojení na stávající inženýrské sítě**

Odvodnění ploch oproti stávajícímu stavu není měněno. Napojení na stávající inženýrské sítě není měněno.

#### **h) Napojení na dopravní systém**

U všech stavebních objektů se předpokládá napojení na stávající technické vybavení bez nutnosti výstavby dodatečných kapacit.



Po dobu výlukových prací nedojde k přerušení provozu na obou dotčených železničních tratích, po celou dobu stavby budou zajištěny vlakové cesty po nevykloučených dopravních kolejích

Parkování tato rekonstrukce neovlivní

**i) Náhradní výsadba zeleně**

Bude provedena náhradní výsadba dle požadavku MÚ Týniště nad Orlicí za dva zkácené stromy (viz. odst. B.1.6.e)

**j) Bezpečnost práce**

Viz. níže, odst. B 4.2

**k) Posouzení stavby z hlediska užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Návrh je projednán se sdružením NIPI ČR. Vyjádření je součástí dokladové části dokumentace.

**l) Podmiňující, vyvolané a související investice**

Realizace této stavby není podmíněna žádnými jinými předchozími ani souběžnými stavbami. Zařazením SO 12 Provizorní úpravy výpravní budovy do této stavby ale zůstane zbytek původní stavby „**Rekonstrukce výpravní budovy Týniště nad Orlicí**“, která má vydáno platné stavební povolení nadále ve výstavbě.

**m) Statické výpočty**

Statické výpočty prokazující, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ní působící v průběhu výstavby a užívání nemělo za následek poškození (zřícení) stavby nebo její části popř. větší stupeň nepřijatelného přetvoření jsou součástí těchto stavebních objektů:

SO 04 Most v km 49,806 – podchod pro pěší

SO 05 Přístřešky na nástupištích

SO 06 Trakční vedení

SO 12 Provizorní úpravy výpravní budovy

**B1.5. ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK:**

**a) Podmínky rozhodnutí o umístění stavby**

Nejsou.



**b) Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí**

Nejsou.

**c) Změny oproti předchozímu stupni dokumentace**

Do tohoto stupně projektu byl oproti schválené přípravné dokumentaci začleněn nově stavební objekt: SO 12 Provizorní úpravy výpravní budovy zahrnující bourací práce a stavební úpravy výpravní budovy nezbytně nutné pro realizaci této stavby. Důvodem začlenění SO je dočasně zastavená realizace podmiňující stavby: „**Rekonstrukce výpravní budovy Týniště nad Orlicí**“ ze strany jejího investora **České dráhy a.s., Regionální správa majetku Hradec Králové**, z důvodu nevyjasněného budoucího vlastnictví výpravních budov.

## **B.1.6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU**

**a) uvolnění staveniště (pozemků i objektů)**

Budoucí staveniště se bude nacházet výhradně na pozemcích společností České dráhy, a.s. a Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Uvolnění pozemků pro výstavbu bude předcházet dohoda mezi vybraným zhotovitelem a majitelem pozemků.

**b) využití stávajících nebo budovaných objektů**

Je možné po dohodě mezi vybraným zhotovitelem a majitelem objektů.

**c) dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby**

Po dobu výstavby nových nástupišť podchodu a kolejí budou pro účel osobní dopravy sloužit západní konce stávajících nástupišť u kolejí č. 5,3,1,2 a 4 mezi km 49,524 – 49,700 (před budovy České pošty, s.p. a ČD Cargo, a.s.) které se v současnosti pro osobní dopravu nevyužívají.

**d) způsob provedení demolic a místa skládek**

Bourací práce přístavků výpravní budovy jsou součástí stavebního objektu SO 12 Provizorní úpravy výpravní budovy a jsou podrobně popsány v technické zprávě tohoto objektu. Nejedná se o demolici samostatného stavebního objektu vyžadující demoliční výměr.

**e) likvidace porostů (přesázení, kácení, zužitkování)**

V rámci stavby 1. nástupiště je nutno zkácet dva stromy na st. pozemku 601/7 (ve vlastnictví společnosti České dráhy, a.s.) v bezprostřední blízkosti bourané části výpravní budovy. Ke kácení je vydán souhlas Městským úřadem Týniště nad Orlicí.

**f) likvidace škodlivých odpadů, řešit podle druhu odpadu**



Likvidace odpadů je řešena v části B.3 – Vliv stavby na životní prostředí.

**g) zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby**

Neobsazeno

**h) přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků**

Přeložky dopravních tras, vodních toků a nadzemních vedení nejsou součástí této stavby. Přeložky podzemních vedení jsou řešeny v těchto provozních souborech a stavebních objektech:

PS 01 Provizorní zabezpečovací zařízení

PS 02 Přeložka DOK

PS 03 Rozhlasové zařízení

PS 04 Informační systém

SO 07 Elektrické předtápěcí zařízení

SO 08 Přeložky elektrických rozvodů a VO

SO 10 Osvětlení nástupišť a podchodu

SO 12 Provizorní úpravy výpravní budovy

**i) omezuující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby** (odstřel horniny či objektu)

Nejsou žádná

**j) vyluka dopravy a jiná omezení**

viz. část B.8 – Dopravní opatření

### **B.1.7 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ (BYTŮ A NEBYTOVÝCH PROSTOR)**

V rámci stavby nejsou požadovány trvalé a dočasné zábory nebo jiné dotčení pozemků a staveb nebo bytů a nebytových prostor nebo jejich částí požadovaných pro stavbu.

### **B.1.8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ**

V rámci stavby nejsou požadovány souhlasy s odchylným řešením, výjimky a úlevová řešení z předpisů, kterými je podmíněno navrhované technické řešení včetně dokladů o jejich udělení.



## B2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

### B2.1. DOPRAVNÍ PROGRAM

#### Stávající parametry tratí:

traťová rychlost v řešeném úseku : 100 km/h v trati 020 ( tj. kolej č.1)

80 km/h v trati 026 ( tj. kolej č.3)

Z technických důvodů (není zřízen přenos návěstních znaků mezi návěstidly sudého a lichého zhlaví) není průjezd traťovou rychlostí návěstěn. V hlavních a předjízdových kolejiích celé stanice se reálně jezdí rychlostí 40 km/h.

traťové třídy zatížení : Trať Choceň-Velký Osek ..... D4/C3/D4

Trať Týniště nad Orlicí – Meziměstí st.hr. .... C4/D4

Trať Letohrad - Týniště nad Orlicí ..... C3

hmotnost na nápravu : 20,0 t

kategorie dráhy : C

trakce : závislá, 3000V DC

typ zabezpečovacího zařízení SZZ elektromechanické II.kategorie

#### Cílový stav

traťová rychlost - po dokončení stavby beze změn, zvýšení průjezdné rychlosti v kolejiích č. 1 a 3 na rychlost traťovou je podmíněno komplexní rekonstrukcí staničního zabezpečovacího zařízení, které není předmětem této stavby.

nápravový tlak - beze změn

řád trati - beze změn

charakter trati - beze změn

jízdní doby - beze změn

### B2.2. DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE V ŽST. TÝNIŠTĚ NAD ORLICÍ

#### Výchozí stav

##### Provozní charakteristika

Železniční stanice Týniště nad Orlicí leží v km 23,643 = 49,782 celostátní dráhy jednokolejné trati Choceň – Velký Osek, v km 49,782 = 23,643 celostátní dráhy jednokolejné trati Letohrad – Týniště nad Orlicí, v km 23,643 celostátní dráhy jednokolejné trati Týniště nad Orlicí – Meziměstí. Je stanicí:

- smíšenou podle povahy práce,
- vlakovou po provozní stránce, dispoziční pro tratě
  - Týniště n/O - Hradec Králové s pravomocí jednosměrnou,
  - Týniště n/O - Choceň s pravomocí jednosměrnou,
  - Týniště n/O - Letohrad s pravomocí jednosměrnou,



- Týniště n/O - Náchod s pravomocí jednosměrnou,
- Opočno pod Orl.h. - Dobruška s pravomocí obousměrnou,
- přípojkou pro zaústěné vlečky,
- se sídlem přednosty PO v žst Hradec Králové.

#### Rozčlenění stanice

Železniční stanici Týniště n/O tvoří jeden obvod, společný pro osobní i nákladní dopravu.

#### Vlečky obsluhované ze žst. Týniště n/O

Název vlečky	odbočuje
Vlečka Vojenská vlečka č.28	Dráha-vlečka je zaústěna do dráhy celostátní do kol.č.16 výh.č.27b; vlastník dráhy-vlečky: Česká republika (Vojenský vlečkový úřad); má platné úřední povolení; provozovatel dráhy-vlečky: ČD Cargo, a.s.
Vlečka ELITEX reality	vlečka je zaústěna do dráhy celostátní do kol.č.17 výh.č.110a; vlastník dráhy-vlečky: Elitex reality, s.r.o.; má platné úřední povolení; provozovatel dráhy vlečky: ČD Cargo, a.s.
Vlečka PIANA Týniště n/O	Dráha-vlečka je zaústěna do dráhy celostátní do kol.č.20 výh.č.23; vlastník dráhy-vlečky: PIANA Týniště, a.s.; má platné úřední povolení; dráha-vlečka není t.č. provozována
„Účelové kolejiště SŽDC „MĚNIRNA“	Vlečka odbočuje v km 22,265 hlavní traťové koleje výhybkou č. M 1 mezi stanicemi Borohrádek – Týniště n. O.“ vlastník dráhy-vlečky: Lesy České republiky, s.p.; dráha-vlečka má platné povolení

#### Dopravní body do sousedních stanic

- železniční zastávka Žďár nad Orlicí leží v km 19,124 mezi stanicemi Borohrádek a Týniště nad Orlicí, vnější zvýšené nástupiště délky 200 m, komerčně neobsazená, odbavení ve vlaku, zastávka přístupná bezbariérově bez pomoci zaměstnance dopravce a bez možnosti dalších služeb, krytá zděná čekárna, osvětlení elektrické ovládané automaticky,
- železniční zastávka Petrovice nad Orlicí leží v 46,850 jednokolejné trati Letohrad - Hradec Králové, vnější zvýšené nástupiště délky 143 m, komerčně neobsazená, odbavení ve vlaku, zastávka přístupná bezbariérově bez pomoci zaměstnance dopravce s případnou možností dalších služeb (např. WC), krytá zděná čekárna a elektrické osvětlení ovládané hláskářem,
- hláška Petrovice nad Orlicí, TZZ 1.kategorie, hláška se světelnými návěstidly,
- železniční zastávka Lípa nad Orlicí leží v 52,320 jednokolejné trati Letohrad - Hradec Králové, zvýšené vnější nástupiště délky 150 m s betonovou hranou Sudop, komerčně



neobsazená, odbavení ve vlaku, zastávka přístupná bezbariérově bez pomoci zaměstnance dopravce a bez možnosti dalších služeb, elektrické osvětlení ovládané automaticky,

- železniční zastávka Čestice leží v 55,830 jednokolejné trati Letohrad - Hradec Králové, zvýšené vnější nástupiště s betonovou hranou délky 145 m, komerčně neobsazená, odbavení ve vlaku, zastávka přístupná bezbariérově bez pomoci zaměstnance dopravce a bez možnosti dalších služeb, elektrické osvětlení ovládané automaticky.

#### Nástupiště v žst. Týniště n.O.

				Nástupiště
č.	Začátek	Konec	Délka	Poznámka
5	50,070	49,560	510	číslo I., jednostranné, betonová hrana, Tischer
				od km 49,779 do km 49,734 konstrukce jiná
3	49,979	49,524	455	číslo II., jednostranné, sypané
1	49,979	49,524	455	číslo III., jednostranné, sypané
2	49,926	49,558	368	číslo IV., jednostranné, sypané
4	49,910	49,570	340	číslo V., jednostranné, sypané

- nástupištní hrany mají vesměs výšku 200 mm nad temenem přilehlé kolejnice,
- úroňová nástupiště s přístupem přes koleje po úroňových přechodech pro cestující a služební vozíky,
- vchod na nástupiště je vestibulem a čekárnou, východ mezi staničními budovami krytým nástupištěm,
- stanice je přístupná bezbariérově jen na 1. nástupiště bez pomoci zaměstnance dopravce s případnou možností dalších služeb (např. výdejny jízdenek, úschovna, WC).

#### Koleje ve stanici

##### Koleje dopravní:

Dopravní koleje				
č.	Začátek	Konec	Délka	Poznámka
5	23,317	24,185	868	Vjezd - odjezd - průjezd, všechny vlaky a směry, NTV
=	50,108	49,240	868	
3	23,290	24,185	895	<b>Hlavní staniční kolej pro směr Bolehošť - Borohrádek, NTV</b>
=	50,135	49,240	895	
1	50,057	49,338	719	<b>Hlavní staniční kolej pro směr Třebechovice pod Orebem - Častolovice, NTV</b>



<b>2</b>	50,049	49,414	635	Vjezd - odjezd - průjezd, všechny vlaky a směry, NTV
<b>4</b>	50,029	49,414	615	Vjezd - odjezd - průjezd, všechny vlaky a směry, NTV
<b>6</b>	50,000	49,365	635	Vjezd - odjezd - průjezd, pro vlaky nákladní dopravy, všechny směry, NTV
<b>8</b>	49,976	49,367	609	Vjezd - odjezd - průjezd, pro vlaky nákladní dopravy, všechny směry, NTV
<b>10</b>	49,950	49,387	563	Vjezd - odjezd - průjezd, pro vlaky nákladní dopravy, všechny směry, NTV
<b>12</b>	49,924	49,449	475	Vjezd - odjezd - průjezd, pro vlaky nákladní dopravy, všechny směry, NTV
<b>14</b>	49,901	49,442	459	Vjezd - odjezd - průjezd, pro vlaky nákladní dopravy, všechny směry, NTV
<b>16</b>	49,873	49,487	386	Vjezd - odjezd - průjezd, pro vlaky nákladní dopravy, všechny směry, NTV
<b>18</b>	49,834	49,487	347	Vjezd - odjezd - průjezd, pro vlaky nákladní dopravy, všechny směry, NTV
<b>20</b>	49,801	49,487	314	Vjezd - odjezd - průjezd, pro vlaky nákladní dopravy, všechny směry, NTV

Koleje manipulační:

<b>2b</b>	výh 37	zarážedlo	452	výtažná, NTV v celé délce
<b>2c</b>	výh 38XA	zarážedlo	50	prohlídkový kanál, NTV v celé délce, TV trvale vypnuto
<b>4a</b>	zarážedlo	výh 15a	182	výtažná, NTV v celé délce
<b>9a</b>	výh 11a	zarážedlo	580	výtažná, NTV v celé délce
<b>11</b>	výh 14	zarážedlo	159	VNVK, boční rampa z obou stran, NTV v celé délce
<b>13</b>	výh 14	zarážedlo	47	VNVK, čelní rampa, bez TV
<b>15</b>	výh 4	Vk1	338	VNVK, NTV nad částí koleje
<b>17</b>	zarážedlo	výh.110b	320	předávková a odevzdávková pro vlečku, NTV v celé délce
<b>19</b>	zarážedlo	výh 108	325	kusá, odstavná pro deponii patrových vozů pro přepravce
<b>21</b>	zarážedlo	výh 46	640	Škoda-Auto, bez TV
<b>25</b>	zarážedlo	výh 107	208	

Koleje účelové:

<b>15a</b>	zarážedlo	Vk3	50	pro potřeby SDC-ST, bez TV
<b>16a</b>	zarážedlo	Vk2	120	
<b>23</b>	zarážedlo	výh 107	308	pro potřeby SDC-SEE, bez TV
<b>101</b>	výh 48	zarážedlo	131	pro potřeby SDC-ST rychlost 10 km/h, bez TV





<b>102</b>	výh 48	zarážedlo	133	
<b>201</b>	zarážedlo	výh 202a	210	pro potřeby SDC-ST, bez TV
<b>201a</b>	výh 202b	zarážedlo	40	
<b>202</b>	zarážedlo	výh 202a	30	
<b>záchytná</b>	zarážedlo	výh V1	150	záchytná z vlečky VÚ 1337, bez TV

#### Elektrická trakční zařízení

- trakční proudová soustava:
  - v celé stanici a v přilehlých traťových úsecích směr Borohrádek a Třebechovice p/O je zavedena stejnosměrná trakční proudová soustava 3 kV,
  - napájení je z trakční měčírny Týniště n/O, která leží v km 22.485 trati Chocẽ - Velký Osek a z trakční měčírny Hradec Králové, která leží v km 59.650 trati Chocẽ - Velký Osek,
  - trolejové vedení tvoří 4 sekce oddělené úsekovými odpojovači,
- ohřev výměn není vybudován.

#### Zabezpečovací zařízení

- staniční:
  - SZZ 2.kategorie, elektromechanické, uvedené do provozu v r.1961,
  - světelná návěstidla bez rychlostní návěstní soustavy,
  - úplný dopravní program ze všech dopravních kolejí do všech čtyř směrů,
  - řídící přístroj v DK a dvě závislá stavědla St.1 na častolovickém zhlaví a St.2 na třebechovickém zhlaví,
  - pro indikaci průjezdu vlaků jsou v dopravních kolejích použity částečně izolované kolejnice a z části kolejové obvody,
  - výhybky v hlavních dopravních kolejích jsou zabezpečeny mechanickými přestavníky a záporníky, ostatní výhybky jsou zabezpečeny pouze přestavníky,
  - výhybky v manipulačních kolejích jsou zabezpečeny výměnovými zámky,

#### · traťové:

- úsek Týniště n/O - Borohrádek TZZ 1.kategorie - telefonický způsob dorozumívání,
- úsek Týniště n/O - Třebechovice pod Orebem TZZ 1.kategorie - telefonický způsob dorozumívání, 2 prostorové oddíly rozdělené hláskou Petrovice n/O se světelnými návěstidly a předvěstmi,
- úsek Týniště n/O - Bolehošť TZZ 1.kategorie - telefonický způsob dorozumívání,
- úsek Týniště n/O - Častolovice TZZ 1.kategorie - telefonický způsob dorozumívání,

#### · přejezdové:

Identifikace	poloha km	kategorie komunikace	typ PZZ	Poznámka
--------------	-----------	----------------------	---------	----------



Traťový úsek Častolovice - Týniště nad Orlicí:				
P 4030	55.850	III	PZS 3ZBI	kontrolní zařízení v DK žst. Častolovice
P 4029	54.650	III	PZS 3ZBI	kontrolní zařízení v DK žst. Častolovice
P 4028	53.750	IV	PZS 3ZBI	kontrolní zařízení v DK žst. Častolovice
P 4027	53.277	IV	PZS 3ZBI	kontrolní zařízení v DK žst. Častolovice
P 4026	52.142	II	PZS 3ZBI	kontrolní zařízení v DK žst. Častolovice
P 4025	51.449	IV	PZS 3ZBI	kontrolní zařízení v DK žst. Častolovice
P 4024	50.303	I MK	PZS 3ZBI	kontrolní zařízení v DK žst. Týniště nad Orlicí

### Staniční technologie

- osobní doprava:
  - vlaky dálkové osobní dopravy tranzitují do směru Hradec Králové - Letohrad s minimálním pobytem na výměnu cestujících,
  - pro noční deponii se využívají dopravní koleje č. 3 a 5,
- nákladní doprava:
  - vlaky dálkové nákladní dopravy převážně tranzitují do směrů Hradec Králové, Letohrad a Choceň bez pobytu či s minimálním pobytem z dopravních důvodů,
  - část vlakových proudů nákladní dopravy tvoří cílové vlaky, určené v žst. Týniště n/O k třídění a jejich dalšímu shromažďování na směrových kolejích do příslušných směrů podle potřeb Plánu vlakotvorby,
  - využívá především koleje č.6, 8, 10, 12 a 14 a ve vhodných pausách osobní dopravy i koleje s nástupištní hranou (tranzitní vlaky bez manipulace),
  - celková doba obsazení těchto kolejí a ukazatele propustnosti jsou uvedeny v následující tabulce:

Rozbor obsazení kolejí GVD 2011					Ukazatele propustnosti pro celoden			
Kolej č.	N1	Tobs1	N2	Tobs2	Tvýp	1440	Truš	1357
14	3	339	3	356	Tstál	0	truš	14,75
12	2	333	3	173	mskut	5	n	42
10	1	193	2	385	mred	4	Kprakt	55%
8	3	289	2	392	tobs1	116,2	So	0,39
6	3	240	1	90	tobs2	126,9	Z	191,7
Celkem	12	1394	11	1396	tobs	121,3		

- další koleje č.16, 18 a 20 jsou vyhrazeny pro odevzdávku a přejímku vozů na/z vleček, ale s ohledem na současné nízké objemy jsou koleje využívány i pro shromažďování zátěže pro sestavu a přípravu zátěže pro Pn (výměna skupin vozů) a Mn (zeměpisné pořadí nácestných stanic) vlaků,
- zátěž je tříděna na určených kolejích do výchozích relací určených Plánem vlakotvorby pro seřadovací žst. 505 Týniště nad Orlicí:

Přepravní segment	Relace	Počet odlivů/den
Dálková vlakotvorba	jednoskupinová	2
	Víceskupinová	3
Úseková vlakotvorba	víceskupinová	2
Svoz a rozvoz zátěže	jednoskupinová (Solnice)	3
	Víceskupinová	3
Celkem		13 odlivů / den



- stanici tvoří 7 posunovacích obvodů:
  - obvod I je obvodem posunovací čety na účelových kolejích SDC, odbočujících z kol.č.9a,
  - obvod II je obvodem posunovací čety, tvořený kol.č.15,
  - obvod III je obvodem posunovací čety, tvořený kol.č.13,
  - obvod IV je obvodem signalisty St.1,
  - obvod V je obvodem posunovací čety (zvaný šteg),
  - obvod VI je obvodem signalisty St.2,
  - obvod VII je obvodem posunovací čety na účelových kolejích SDC, odbočujících z kol.č.2b,
- práce posunovacích náležitostí:
  - veškerý posun je prováděn vlakovými náležitostmi Mn vlak, které mají také svou vlakovou četu (doprovod 1+1),
  - samostatná posunovací záloha není vyčleněna.
- plán obsluhy vleček a míst ložných manipulací:

Obsluhovací místo	Pracovní dny Po - Pá		Sobota	
	čas obsluhy	poznámka	čas obsluhy	poznámka
Vlečka Vojenská vlečka č.28	8 a 15 h		8 h	
Vlečka ELITEX Slévárna	8 a 15 h		8 h	
Vlečka PIANA Týniště n/O	vlečka se neobsluhuje			
Vlečka Lesy ČR	8 a 15 h		8 h	
kolej VNVK	8 a 15 h		8 a 15 h	

### Nákladový obvod

Nákladový obvod (NO) je umístěn na východní straně výpravní budovy s přístupovou komunikací do přilehlé ulice. Jsou do něj soustředěna následující zařízení:

- VNVK pro ložné manipulace s vozovými zásilkami u kol.č. 11, 13 a 15,
- boční rampa u kol.č.9 a 11, čelní rampa u kol.č. 13.,
- skladištní rampa u kol.č.20,
- obrysnice na kol.č.15,
- kozový jeřáb je umístěn nad kol.č.13 a slouží pro překládku z železničních vozidel na silniční a opačně, nosnost je 5000 kg.

Z podkladů poskytnutých ČD Cargo, a.s. je v následující tabulce uveden rozsah ložných manipulací v žst. Týniště n/O v letech 2008 až 2010 a 2011 (I-X):

Ukazatel	2008	2009	2010	2011
Nakládka vozů celkem	87	79	410	
z toho: na vlečkách				
Vykládka vozů celkem	113	103	29	
z toho: na vlečkách				
Ložné manipulace na VNVK				
Počet zásilek	85	66	394	72
Počet vozů	200	182	439	98
Hmotnost zásilek v t	4 056	3 427	13 756	1 436



§) Rok 2011 jen do 1.10.2011

### Personální obsazení

Funkce	Stanoviště	Potřeba pracovníků	
		ve směně	celkem
hlavní výpravčí	dopravní kancelář	1	9,643
vnější výpravčí		1 (jen 04-22 h)	
operátor železniční	dopravy dopravní kancelář	1 (pouze denní)	2,831
Signalista	St.1	1	14,610
St.2 2			
Celkem			26,634

### Cílový stav po dokončení stavby

Dopravní technologie v žst. Týniště nad Orlicí se nemění oproti předchozímu stupni dokumentace. Vychází z dopravní technologie varianty projektové minimální zpracované ve **Studii proveditelnosti úseku Týniště n/O – Častolovice – Solnice z r. 2012 (autor IKP CE s.r.o.)**, která byla schválena odpovědnými orgány investora a slouží jako podklad pro tento projekt.

### Dopravní kapacita v novém stavu

Ostrovní nástupiště č.3 je vytvořeno přerušením stávající dopravní koleje č.4, mimo nástupiště jsou zachovány zbytky koleje jako kusé po obou stranách do čel nástupiště. Osobní doprava tak má k dispozici koleje č.5, 3, 1, 2 a 6.

V žst. Týniště n/O však nelze z pohledu potřeb nákladní dopravy uvažovat pouze s jednou kolejí delší než 600 m (kolej č.8). Výhledově totiž bude přeprava zajišťována v patrových vozech délky 31 m. Tato délka umožňuje přistavit na vlečku Škoda Auto v žst.Solnice pouze 9 vozů, takže Vn a Nex vlaky relace Nymburk - Týniště n/O budou délky 2x9 vozů+loko, tedy 578 m, což odpovídá užitém délkám pouze kolejí č.6 a 8. Pro ostatní zátěž jsou k dispozici koleje č.10, 12 a 14, které vyhovují běžným normám délek nákladních vlaků 450 nebo 550 m. Dopravce si upraví technologické postupy ve stanici tak, aby na koleji č.6 nebyly v prostoru nástupiště uskutečňovány úkony a práce vyžadující pochůzku po obou stranách soupravy. Důvodem je existence nástupištní hrany, která se používá jen ve výjimečných případech a osobní soupravy jsou ihned po nutných úkonech přesunuty na jinou kolej a kolej č.6 je určena primárně pro nákladní dopravu.

Pro odevzdávku a přejímku vozů na vlečky a z vleček jsou k dispozici koleje č.16 až 20, které s ohledem na mizivé ložné manipulace (0,51 vozů/den) jsou dosud využívány i pro veřejnou nákladní dopravu, se souhlasným stanoviskem majitele dráhy-vlečky. Koleje č.16 až 20 budou i nadále využívány pro přípravu zátěže k dobírání tranzitními vlaky s manipulací, pro sestavu výchozích Pn vlaků a pro řazení zátěže Mn vlaků podlezeměpisného pořadí nácestných stanic. Pro deponii patrových vozů pro přepravce ŠkodaAuto lze maximálně využívat stávající koleje č. 19, 21 a 25.

Další podrobnosti dopravní technologie viz. výše zmíněná Studie proveditelnosti úseku Týniště n/O – Častolovice – Solnice z r. 2012.



**Tabulka dopravních kolejí – nový stav:**

Dopravní koleje				
č.	Začátek	Konec	Délka	Poznámka
<b>5</b> =	23,317 50,108	24,185 49,240	868 868	Vjezd - odjezd - průjezd, všechny vlaky a směry, NTV
<b>3</b> =	23,290 50,135	24,185 49,240	895 895	<b>Hlavní staniční kolej pro směr Bolehošť - Borohrádek, NTV</b>
<b>1</b>	50,057	49,338	719	<b>Hlavní staniční kolej pro směr Třebechovice pod Orebem - Častolovice, NTV</b>
<b>2</b>	50,049	49,414	635	Vjezd - odjezd - průjezd, všechny vlaky a směry, NTV
<b>4b</b>	50,029	49,874	155	Vjezd - odjezd, všechny vlaky, směr Borohrádek, Častolovice, NTV
<b>4c</b>	49,717	49,414	303	Vjezd - odjezd, všechny vlaky, směr Bolehošť, Třebechovice p.O., NTV
<b>6</b>	50,000	49,365	635	Vjezd - odjezd - průjezd, všechny vlaky a směry, NTV
<b>8</b>	49,976	49,367	609	Vjezd - odjezd - průjezd, pro vlaky nákladní dopravy, všechny směry, NTV
<b>10</b>	49,950	49,387	563	Vjezd - odjezd - průjezd, pro vlaky nákladní dopravy, všechny směry, NTV
<b>12</b>	49,924	49,449	47 5	Vjezd - odjezd - průjezd, pro vlaky nákladní dopravy, všechny směry, NTV
<b>14</b>	49,901	49,442	459	Vjezd - odjezd - průjezd, pro vlaky nákladní dopravy, všechny směry, NTV
<b>16</b>	49,873	49,487	386	Vjezd - odjezd - průjezd, pro vlaky nákladní dopravy, všechny směry, NTV
<b>18</b>	49,834	49,487	347	Vjezd - odjezd - průjezd, pro vlaky nákladní dopravy, všechny směry, NTV
<b>20</b>	49,801	49,487	314	Vjezd - odjezd - průjezd, pro vlaky nákladní dopravy, všechny směry, NTV

**Tabulka nástupišť – nový stav:**

				Nástupiště
č.	Začátek	Konec	Délka	Poznámka
<b>5</b>	49,866	49,746	120	číslo I., jednostranné, betonová hrana typu L
<b>3</b>	49,987	49,817	170	číslo II., ostrovní, oboustranné, betonová hrana typu L
<b>1</b>	49,987	49,803	181	číslo II., ostrovní, oboustranné, betonová hrana typu L
<b>2</b>	49,866	49,746	120	číslo III., ostrovní, oboustranné, betonová hrana typu L
<b>6</b>	49,866	49,746	120	číslo III., ostrovní, oboustranné, betonová hrana typu L



### **B2.3. NÁVRH DOPRAVNÍCH OPATŘENÍ PO DOBU STAVBY:**

- a) místo výluky - km 48,773 - km 50,498 původní trati Velký Osek-Lichkov  
- km 23,100 - km 24,654 původní trati Choceň-Meziměstí
- b) objednatel výluky - SŽDC s.o., OŘ Hradec Králové
- c) organizace určená k projednání výlukové činnosti - SŽDC s.o., Odbor plánování a koordinace výluk
- d) organizace určená k vydání ROV - SŽDC s.o., OŘ Hradec Králové
- e) stanice určená k zahájení a ukončení výluky - Žst. Týniště nad Orlicí
- f) dopravní a přepravní opatření - po celou dobu stavby budou zajištěny vlakové cesty po nevyložených dopravních kolejích
- g) omezení rychlosti - vyplýve z technologie výstavby, označení zajistí OZOV

#### **Opatření pro osobní dopravu po dobu stavby**

Před začátkem 1.etapy bude celá osobní přeprava ve stanici provizorně přesunuta do prostoru západního konce stávajících nástupišť u kolejí č. 5,3,1,2 a 4 mezi km 49,524 – 49,700 (před budovy České pošty, s.p. a ČD Cargo, a.s.). V tomto úseku budou po dobu výstavby sloužit všechny dopravní koleje, z nichž některé z nich budou směrem k letohradsko-choceňskému zhlaví přerušeny a moci využívány jen jako kusé koleje. V 1. etapě bude takto provizorně ukončena kolej č. 5. , ve 2. etapě koleje č. 1 a 3 a ve 3. etapě koleje č. 2 a 6. Kolej č.4 bude definitivně rozdělena na dvě kusé koleje 4a a 4b již v 0. etapě.

#### **Opatření pro nákladní dopravu po dobu stavby**

Nákladní doprava bude po celou dobu stavby provozována stejně jako nyní v sudé skupině od koleje č.6 výše. Jediné omezení pro nákladní dopravu s projeví ve 3.etapě stavby, kdy je potřeba dočasně vyloučit kolej č.6.



## B3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti bude po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem zásobování stavby stavebním materiálem dojde k nárůstu hlukosti a prašnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek.

Stavbou nebudou nijak dotčeny sousední lesní a půdní pozemky. Všechny stavební práce, přeprava stavebních materiálů a stavebních mechanismů budou prováděny výhradně na drážním pozemku.

Po dokončení stavby dojde naopak ke zlepšení životního prostředí v místě stavby. Měřením je prokázáno, že rekonstruovaný železniční svršek vykazuje při stejném provozu mnohem nižší hlukovou zátěž. Výsledný vliv žel. provozu na životní prostředí po rekonstrukci nebude tedy v žádném případě negativní.

Následným provozem rekonstruovaných objektů a zařízení nevznikají žádné rizikové zdroje, nebezpečné odpady případně jiné nežádoucí vlivy mající nežádoucí dopad na životní prostředí

**Zhotovitel stavby se stává nositelem odpovědnosti za dodržení ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění a jeho prováděcích předpisů.**

### B3.1. ODPADY

S vyzískaným odpadem (materiálem) bude následně naloženo v souladu se zákonem 185/2001 Sb. ve znění změn a doplňků.

Odpady budou recyklovány (železný šrot) nebo využity (nekontaminovaná zemina). Případné kontaminované materiály (zemina, štěrkové lože) budou uloženy na skládku.

Objemy odtěžených a demontovaných odpadových materiálů jsou uvedeny v nákladové části jednotlivých stavebních objektů.

Zatřídění odpadů nejasného druhu bude upřesněno po provedení kontrolní chemické analýzy tohoto vzorku v souladu s požadavky platné legislativy.

#### **Zatřídění odpadů dle vyhlášky 381/2001 Sb.**

Přehled předpokládaných odpadů, které vzniknou při provádění stavby je uveden v následující tabulce:





Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Množství v tunách	Kategorie	Způsob odstranění
07 02 99	Pryžové podložky	Pryžové podložky	0,47	N	odvoz na skládku NO
16 02 16	Izolátory, odpojovače - porcelán	Demolice TV	1,10	O	odvoz na skládku
17 01 01	Beton z demolice objektů, základů TV	Beton z demolice objektů, základů TV, bet. pražce	1193,92	O	odvoz na skládku
17 01 02	Stavební a demoliční suť	cihly	133,26	O	odvoz na skládku
17 02 01	Dřevo po stavebním využití, z demolice	Dřevěné trámy, krovy.	5,45	O	odvoz na skládku
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	železniční pražce dřevěné kontaminované	28,56	N	odvoz na skládku NO
17 04 05	Ocel	Svrškový materiál, drátovody	247,00	O	recyklace
17 04 08	Kabely	Elektrorozvody	5,18	O	recyklace
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	výkopová zemina – odkop	15189,32	O	využití v rámci stavby resp. Odvoz na skládku
17 05 08	Štěrka ze železničního svršku neuvedená pod číslem 17 05 07	štěrka z kolejiště	2452,87	O	využití v rámci stavby resp. Odvoz na skládku
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	Bourací práce výpravní budovy	1772,00	O	Odvoz na skládku

**- Odpady vzniklé na stavbě** (beton, zemina, štěrka z kolejiště, dřevěné pražce., stavební suť) budou odvezeny na skládku příslušné skupiny.

**- Použité dřevěné pražce:**

- použité dřevěné pražce, pokud neslouží jako vyzískaný materiál k opětovnému využití na železnici, jsou vždy nebezpečným odpadem (katalogové číslo 17 02 04) a nelze je poskytovat fyzickým osobám, které nejsou ve smyslu zákona o odpadech osobami oprávněnými (§12 odst. 3a)





- zákaz se nevztahuje na prodej právnickým osobám jako jsou zhotovitelé staveb, kteří pražce použijí k jejich původnímu účelu nebo subjekty, které jsou provozovatelem dráhy včetně občanských sdružení (právnické osoby)

- dřevěné pražce, které již nelze opětovně použít na železnici je nutno předávat oprávněným osobám, které zajistí jejich odstranění ve spalovnách nebezpečného odpadu nebo uložením na skládkách příslušné skupiny.

- **Výkopová zemina a použitý drážní štěrk** budou odvezeny na skládku příslušné skupiny. Zhotovitel stavebních prací zajistí provedení odběru vzorku těžného materiálu a kontrolní chemické analýzy tohoto vzorku v souladu s požadavky vyhlášky 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a o změně vyhlášky 383/2001 Sb. Výsledky uvedených rozborů je nutno doložit současně se základním popisem odpadů během jejich ukládání na skládku nebo při předávání k využití do lokality, kde jsou prováděny povolené terénní úpravy nebo probíhá zavážení podzemních prostor.

- **Vyzískaný materiál, který není odpadem** (betonové a dřevěné pražce určené k dalšímu využití na železnici atp.) bude předán příslušnému SDC. Bude postupováno dle provedené předkategorizace – viz karta kategorizovaného materiálu.

#### **- Návrh skládek**

- odpady kategorie O – Skládka odpadů Černá skála - Potštejn – 25 km
- odpady kategorie N – Skládka Lodín, Nechanice – 45 km



## **B4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY**

### **B4.1. POŽÁRNÍ OCHRANA**

V rámci tohoto projektu je zpracována zpráva požárně bezpečnostního řešení, která je vložena jako příloha B.4.1.1 této části dokumentace. Na jejím základě je vydáno závazné stanovisko HZS Královehradeckého kraje.

### **B4.2. BEZPEČNOST PRÁCE**

Během realizace stavby i po jejím dokončení během provozu je nutno se řídit všeobecně platnými bezpečnostními předpisy pro ochranu zdraví při práci – především zákon č. 262/2006 Sb. (Zákoník práce) a nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Dále musí být respektován zákon č.309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci). Bezpečné provádění prací musí být také v souladu s Nařízením vlády č.362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

V rámci tohoto projektu je zpracován plán BOZP, který je vložena jako příloha B.4.2.1 této části dokumentace.

### **B4.3. CIVILNÍ OBRANA**

Požadavky na civilní obranu nejsou.



## B5 ENERGETICKÉ VÝPOČTY

V rámci přípravné dokumentace byla zpracována tabulka bilancí el. energie v žst. Týniště nad Orlicí (viz. níže)

Tabulka bilancí elektrické energie v železničním uzlu Týniště nad Orlicí									
číslo odběrného místa /OM/	Popis odběrného místa	Výkon instalovaný stávající: P <sub>I</sub> ( kW )	součinitel náročnosti: β	Výkon soudobý současný: P <sub>p</sub> ( kW )	Výkon instalovaný výhledový: P <sub>I</sub> ( kW )	součinitel náročnosti: β	Výkon soudobý výhledový: P <sub>p</sub> ( kW )		
1	čerpací stanice nafty - SS LD	10,0	0,6	6,0	10,0	0,15	1,5		
2	stavědlo 2 + el.topení	12,0	0,45	5,4	12,0	0,45	5,4		
3	dílny SS LD + šatny	45,0	0,3	13,5	45,0	0,15	6,8		
4	dílny SZD + el.topení	20,0	0,45	9,0	20,0	0,15	3,0		
5	nodežna + dílna	15,0	0,35	5,3	15,0	0,15	2,3		
6	vodárna + sklady	12,0	0,35	4,2	12,0	0,15	1,8		
7	cargo + nodežny + el.topení	45,0	0,45	20,3	45,0	0,45	20,3		
8	ATÚ + byt + el.topení	35,0	0,4	14,0	35,0	0,4	14,0		
9	dílny SDC + el.topení	65,0	0,45	29,3	65,0	0,45	29,3		
10	výpravní budova	95,0	0,35	33,3	102,0	0,35	35,7		
11	býv. restaurace + BJ	150,0	0,35	52,5	135,0	0,35	47,3		
12	sklad TO	10,0	0,1	1,0	10,0	0,1	1,0		
13	stavědlo 1 + el.topení	12,0	0,45	5,4	12,0	0,45	5,4		
14	doměk TO + el.topení	12,0	0,4	4,8	12,0	0,4	4,8		
15	kanceláře a dílny TO + el.topení	35,0	0,4	14,0	35,0	0,15	5,3		
16	předtápěcí stojany z NN / 4ks /	78,0	0,35	27,3	78,0	0,4	31,2		
17	osvětlení kolejiště / 17ks OSŽ20P /	48,0	0,6	28,8	48,0	0,6	28,8		
18	osvětlení kolejiště / 6ks JŽ16 /	1,8	0,6	1,1	1,8	0,6	1,1		
19	automatické zabezpečovací zařízení	32,0	0,6	19,2	27,5	0,636	17,5		
20	osvětlení pod zastřešení peronu	2,2	0,6	1,3	0,0	0,6	0,0		
21	osvětlení nástupišť a podchodů	0,0	0,6	0,0	7,0	0,6	4,2		
22	rozhlasové zařízení	1,2	0,45	0,5	1,2	0,45	0,5		
23	informační systém	1,2	0,45	0,5	1,2	0,45	0,5		
24	kamerový systém	0,0	0	0,0	1,2	0,45	0,5		
25	osobní výtah 1000kg / 3ks /	0,0	0	0,0	14,1	0,4	5,6		
26	EOV - hradecké + meziněmetské zhlaví / 18ks výhybek á 7,0kW /	0,0	0	0,0	126,0	0,85	107,1		
27	EOV - letohradské + choceňské zhlaví / 21ks výhybek á 7,0kW /	0,0	0	0,0	147,0	0,85	125,0		
28		0,0	0	0,0	0,0	0	0,0		
29		0,0	0	0,0	0,0	0	0,0		
30		0,0	0	0,0	0,0	0	0,0		
Elektrický výkon soudobý stávající: P <sub>p</sub> /kW/				296,58					
Elektrický výkon soudobý výhledový: P <sub>p</sub> /kW/							505,68		
Poznámky:									
Číslování OM je od Hr. Kr.	V dnešním stavebním objektu trafostanice a HR je prostorová reserva: – pro druhé trafo 630kVA, – ve VN-rozvodné reserva pro rekonstrukci z kobkové na skříňovou rozvodnu R35, – v rozvodné NN prostor pro přidání dalších polí, – obchodní měření na straně NN → změnit na stranu VN.								
	Stávající energetický stav odběrného místa: – technické maximum OM SŽDC 300 kW, – sjednané maximum SŽDC 163 kW, – roční spotřeba SŽDC 145,5 MWh, – roční spotřeba externí 284,5 MWh.								

## **B6 PROTIKOROZNÍ OCHRANA**

V rámci projektu stavby je proveden korozní průzkum zjišťující vliv působení bludných proudů, ze kterého vyplývá návrh zesílení betonové výztuže podchodu.

## **B7 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ**

V rámci projektu stavby není zahrnut. Ani po dokončení stavby nebude umožněn z důvodu koncepce původního zab.zař. průjezd vlaků stanicí traťovou rychlostí, všechny projíždějící vlaky musí ve stanici zastavit.

## **B8 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ**

Vyplývají z e stavebních postupů, tj. harmonogramu a etapizace výstavby řešené v části F – Zásady organizace výstavby. Po dobu stavby nedojde k trvalé výluce vlakové dopravy, staniční koleje budou vylučovány postupně a osobní i nákladní žel. doprava bude probíhat po nevyložených staničních kolejích nebo jejich částech.

Silniční dopravu stavba nijak neovlivní vyjma zvýšené zátěže stavebních mechanismů a nákladních automobilů v blízkém okolí stanice.

## **B9 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL**

V rámci stavby nedojde k trvalému ani a dočasnému záboru pozemků nebo rozsahu omezení využívání pozemků v členění dle druhu na ZPF a PUPFL. Změna územního rozsahu stavby je možná jen po předchozím projednání se zadavatelem projektu.

## **B10 ÚSPORY ENERGIE A OCHRANA TEPLA**

- Neobsazeno

## **B11 OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ**

- Neobsazeno

## **B12 OCHRANA OBYVATELSTVA**

- Neobsazeno



## **B13 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ**

Stavba svou náplní řeší přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace na nástupiště. V rámci stavby budou zřízeny na každém nástupišti výtahy o rozměru kabiny 1100 x 2100mm se šířkou dveří 900mm, které je možno využívat osobami se sníženou schopností pohybu.

Výtahy musí splňovat normu ČSN EN 81-1, EN 81-70:2003 a Nařízení vlády č.27/2003 Sb., musí vyhovět vyhlášce č.398/2009 Sb. o užívání osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Na schodišťových madlech na schodištích k nástupišťům bude uvedena informace o čísle nástupiště Braillovým písmem.

V rámci stavby je také řešen informační systém zahrnující nové LED panely a LCD displeje s informacemi o příjezdech a odjezdech vlaků..

V rámci provozního souboru rozhlasového zařízení budou osazeny hlasové majáčky pro usnadnění orientace slabozrakých.

V rozsahu stavby na majetku Správy železniční dopravní cesty, státní organizace budou doplněny vodící linie na nástupišťích.

V rámci stavby je rovněž řešen orientační systém, který řeší rozmístění orientačních piktogramů:

U všech vstupů do výtahů na nástupišťích a v podchodu budou umístěny piktogramy č. 114 "Výtah" a 116 „Cestující s omezenou schopností pohybu“ Dále budou umístěny piktogramy na č. 116 i před schodišťovými vstupy do podchodu se směrovou šipkou směrem k výtahům a rovněž pak před šikmou rampou do čekárny výpravní budovy a uvnitř čekárny nad východem na šikmou rampu.

*vypracoval: ing. David Derka*  
*telefon: +420 724 229 346*

