



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

- N -

VÁŠ DOPIS ZN:
ZE DNE:

NAŠE ZN: 4691 /2014 – SSV – U1/Be
VYŘIZUJE: ing. Bezďickova
TEL.: 722 823 913
FAX: 585 436 075
E-MAIL: bezďickova@szdc.cz
DATUM: Olomouc/ 10.6.2014

Správa železniční dopravní cesty
Odbor přípravy
Ing. Jan Matuška
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

POČ. LISTŮ:
POČ. PŘÍLOH:
POČ. LISTŮ PŘ.:

Věc: „Revitalizace trati Týniště nad Orlicí – Broumov“

Vážený pane inženýre,

V příloze tohoto dopisu Vám zasíláme posuzovací protokol a CD s přípravnou dokumentací výše uvedené stavby a žádáme Vás o vydání schvalovacího protokolu.

Ke stavbě bylo zpracováno ekonomické hodnocení, které prokazuje její ekonomickou efektivnost.

Předem děkuji.

Správa železniční dopravní cesty
státní organizace
Stavební správa východ
772 58 Olomouc, Nerudova
IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234

Dr. Ing. Václav John
ředitel organizační jednotky
Stavební správa východ

Přílohy:

- posuzovací protokol 1x
- CD 1x

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384

Sídlo: Praha 1, Dlážděná 1003/7, PSČ: 110 00
IČ: 70 99 42 34

VYPRÁVENO:

11-06-2014

[Handwritten signature]



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

- N -

Č.j.: 4691/2014 – SSV – U1/Be

Příloha ke schvalovacímu protokolu č.j.

Zpracoval: ing. Bezdičková
Telefon: 722 823 913
Fax: 585 436 075

Dne: Olomouc/ 10.6.2014
Mail: bezdickova@szdc.cz

POSUZOVACÍ PROTOKOL

Přípravné dokumentace stavby

Revitalizace trati Týniště nad Orlicí-Broumov

1. Základní identifikační údaje:

Místo stavby : trať Týniště nad Orlicí-Meziměstí
Kraj : Královehradecký
Investor : SŽDC, s.o.
Ústřední orgán investora : Ministerstvo dopravy ČR
Zpracovatel dokumentace : SUDOP Praha a.s.
Druh dokumentace : přípravná
Lhůta výstavby : r.2015
ISPROFOND : 552 373 0004

Kapacitní údaje :

začátek stavby v km 38,957, konec stavby km 67,560, konec úprav km 69,060 (úprava přejezdu), délka stavby 30,103 km, délka kolejových úprav cca 9,9 km, traťová třída zatížení C4, prostorová průchodnost Z-GČD

Zabezpečovací zařízení:

-nová staniční zabezpečovací zařízení 3.kat 5 ks
-nová traťová zabezpečovací zařízení 6 úseků
-upravovaná TZZ 1 úsek
-počet nových přejezdů 14 ks
-počet upravovaných PZS 3 ks

Sdělovací zařízení

-kabelová trasa 30,5 km
-optický kabel 1 119 km vlákno
-autonomní samohasící systém 5ks
-elektrická zabezpečovací signalizace 5ks
-kamerový systém 5 dopraven
-TRS 1 kpl
-MRS 5ks
-rozhlas pro cestující 12ks



-vizuální informační zařízení 9ks
-hodinové zařízení 5ks

Elektrický ohřev výměn 30ks

Železniční svršek a spodek

-počet rekonstruovaných železničních stanic..... 5 ks
-počet rekonstruovaných zastávek 6 ks
-zřízení výhybek 33ks
-zřízení nové koleje 49 E1 v ŽLS a zastávkách 6500 m
- zřízení nové koleje 49 E1 v mezistaničních úsecích 3 305 m
-počet nových výhybek 33 ks

Nástupiště

Nástupiště v ŽST:

-nové poloostrovní oboustranné - žst.Václavice dl.135m..... 1 ks
- žst..Hronov dl.90m 1 ks
-nové poloostrovní jednostranné - žst.Nové Město dl.90m 1 ks
-nové vnější - žst.Václavice dl.90m 1 ks
- žst.Nové Město dl.90m 1 ks

Nástupiště v zastávkách:

-nové vnější - Pohorí,Bohuslavice nad Metují,Černice,Vrchoviny,Náchod-Bělovec,Náchod-Malé Poříčí, Velké Poříčí..... 7 ks

Železniční přejezdy

Stavební úprava úrovnových přejezdů..... 12 ks

Umělé stavby

-rekonstrukce mostů - km 38,957,km 41,245,km 41,305,km 56,171 4 ks
-nově budovaný most km 59,648 1 ks
-rekonstrukce propustků km 48,229, km 64,941 2 ks
-přestavba mostu na propustek km 61,966 1 ks
-rušený most km 61,803 1 ks
-zárubní zdi 1 ks

Pozemní objekty

-demolice v ŽST a zastávkách 8 ks
-demolice nástupiště 1 ks
-nové přístřešky v ŽST a zastávkách 8 ks

2. Projednání dokumentace:

Dokumentace byla projednána se SŽDC,s.o.:

OTH –č.j. 2189/124-013 ze dne 22.1.2014,

OAE č.j. 54790/13-014 ze dne 16.12.2013,

OZŘP – č.j.316/2014-012 ze dne 6.1.2014,

TÚDC- č.j. 573/2014-TÚDC ze dne 11.2.2014,

souhrnné stanovisko OŘ HKR č.j.114/2014-OŘ HKK ze dne 6.1.2014

souhrnné stanovisko GR ČD,a.s. č.j.1550/2013-O3 ze dne 21.1.2014(vyjádření 016-GR ČD,a.s., č.j. 17/2014-012 ze dne 3.1.2014,031 - GR ČD,a.s.,č.j. 146/2014-031 ze dne 20.1.2014, RSM Hradec Králové č.j. 9574/2013 ze dne 6.1.2014),

Dokumentace byla rovněž projednána s dotčenými mimodrážními organizacemi a vyjádření jsou doložena v části E.1. přípravné dokumentace.

3. Zdůvodnění a popis stavby:

Stavba revitalizace je modernizační stavbou stávající jednokolejné trati na pozemku dráhy.Celý předmětný úsek bude vybaven novým železničním zabezpečovacím zařízením. Nejsou plánovány přeložky trati ani výrazné zvyšování rychlosti.

Účelem stavby je odstranění zastaralosti dnešního zabezpečovacího zařízení, optimalizace jízdních dob, instalace dálkového ovládání zabezpečovacích, sdělovacích a energetických zařízení z jednoho místa, odstranění trvalých omezení rychlostí, rekonstrukce zhlaví a celková obnova vybraných stanic, zabezpečení přejezdů na trati, vybudování nových nástupišť a informačního a orientačního systému pro cestující.

Cílem navrhovaných stavebních a technologických úprav je snížení provozních nákladů, zvýšení kapacity trati, zkrácení přepravní doby mezi Hradcem Králové a Náchodem (s vazbou na související stavbu „Revitalizace trati Hradec Králové Jaroměř – Trutnov“ a zajištění technického souladu s normami a předpisy. Uvedenými investičními opatřeními je sledováno zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy vůči silniční dopravě a tím vytvoření předpokladu k převedení části nákladní dopravy zpět na železnici. Zároveň bude těmito opatřeními vytvořeny podmínky pro vyšší stabilitu jízdního řádu spolehlivost železničního provozu a tím dosáhnout zvýšení spolehlivosti i u cestujících veřejnosti.

Morální zastaralost je společný znak i u ostatních technologických zařízení, jako je sdělovací a silnoproudé zařízení. Proto jsou navržena v rámci stavby např. i výměna sdělovacího zařízení, které ve stávajícím stavu neumožňuje automatický provoz a dostatečné informování cestujících o řádné i mimořádné dopravě. Zároveň je nutné doplnit v jednotlivých stanicích elektrický ohřev výhybek pro zajištění spolehlivého provozu (přestavování výhybek) v zimních měsících, upravit osvětlení v jednotlivých stanicích zapojením do dálkového řízení, případně zajistit dostatečně spolehlivé napájení technologických celků.

Z hlediska kolejové infrastruktury je potřeba stavby dána nutnou rekonfigurací vybraných stanic pro bezpečnější, snadnější a rychlejší nástup cestujících do vlaků (Václavice), odstranění trvalých omezení rychlostí (Náchod) a optimalizace zhlaví pro vyšší výkonnost stanic. Dále je nutno sjednotit výšku všech nástupních hran na normovou úroveň 550 mm (tomuto vyhovuje ve stávajícím stavu pouze jedno stávající nástupiště). V mezistaničních úsecích je nutno se zaměřit na problematické oblouky o malých poloměrech, (příčina k trvalým omezením rychlosti a častých poruch GPK) a na několika místech sanace svahů.

V rámci stavby je navržena i změna zabezpečení na vytipovaných 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) s doplňkovou výstrahou pomocí závorových břevien. Na vytipovaných přejezdech je pak zřízena signalizace pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

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.

Stavba je převážně umístěna na pozemcích Českých drah a.s./SZDC, s.o.



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

4. Připomínky:

Připomínky, vzešlé z připomínkového řízení se SŽDC, s.o. a ČD, a.s., byly probrány a prodiskutovány a řešení je uvedeno červeně přímo u každé připomínky. Takto doplněné připomínky jsou uvedeny v části E.5.3 přípravné dokumentace.

Projednání s dotčenými mimodrážními organizacemi jsou vesměs kladná a jejich závěry jsou závazné pro zpracování dalšího stupně dokumentace.

5. Zhodnocení:

Analýza nákladů a výnosů byla provedena tzv. přírůstkovou metodou, porovnáním projektové varianty bez projektu, metodou diferenčních toků. Finanční analýza je zpracována z pohledu provozovatele dráhy, tzn. že výpočty peněžních toků a finančních ukazatelů zahrnují pouze položky, které jsou nákladem či příjmem tohoto subjektu. Ekonomická analýza zahrnuje celospolečenský efekt stavby.

Celková míra ekonomické efektivity $ERR = 5,70 \%$, $B/C \text{ Ratio} = 1,025$, což znamená, že z hlediska ekonomické analýzy je projekt ekonomicky efektivní.

Přínosem je zvýšení traťové rychlosti, zkrácení jízdní doby, vyšší bezpečnost na železničních přejezdech a vyšší bezpečnost a plynulost železničního provozu.

Za předpokladu dodržení bodu 4. tohoto protokolu je dokumentace vyhovujícím podkladem pro zhotovitele projektu.

6. Závěr:

Na základě kladného posouzení

d o p o r u č u j i k e s c h v á l e n í

přípravnou dokumentaci stavby: „**Revitalizace trati Týniště nad Orlicí-Broumov**“.

Správa železniční dopravní
státní organizace
Stavební správa východ
772 58 Olomouc, Nerudova
IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234
(7)

Dr. Ing. Václav John
ředitel organizační jednotky
Stavební správy východ