



Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval: Ing. Vlastimil Mičjan	Zodp. projektant: Ing. Jan Hašek	Kontroloval: Ing. Petr Burda	
Kraj: Pardubický	Traťový úsek/Obec: Orel		
Investor Obec Orel, Orel 38, 538 21 Slatiňany			Formát A4
STUDIE ZŘÍZENÍ NOVÉ ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKY V OBCI OREL			Datum 11/2019
			Účel STUDIE
			Č. zakázky 3110-19-087
			Změna Č. kopie
Akce:			Měřítko
Obsah výkresu: TEXTOVÁ ČÁST			Část dokumentace A
			Č. výkresu





Obsah

1	Identifikační údaje	4
1.1	Údaje o objednateli	4
1.2	Údaje o zpracovateli dokumentace	4
1.3	Údaje o projektu.....	4
2	Zadání projektu	5
3	Vstupní podklady.....	5
4	Popis stávajícího stavu.....	5
4.1	Obecné údaje	5
4.2	Silniční doprava	5
4.2.1	Silniční infrastruktura	5
4.2.2	Autobusová doprava.....	6
4.3	Železniční doprava	6
4.3.1	Železniční infrastruktura	6
4.3.2	Technický popis trati 238 Havlíčkův Brod - Pardubice	6
4.3.3	Popis železniční trati v řešené oblasti	7
5	Návrh železniční zastávky.....	8
5.1	Obecně	8
5.2	Umístění zastávky	8
5.3	Návrh nástupiště.....	10
5.3.1	Konstrukce nástupiště	10
5.3.2	Úpravy stávajícího tělesa železničního svršku a spodku	10
5.3.3	Délka nástupní hrany.....	10
5.3.4	Odvodnění nástupiště.....	11
5.3.5	Přístup na nástupiště	11
5.3.6	Prostorové uspořádání a vybavení zastávky.....	11
5.4	Návazná infrastruktura	12
5.4.1	Silniční vozidla	12
5.4.2	Autobusová doprava.....	12
5.4.3	Cyklisté	12
5.4.4	Pěší.....	13
5.5	Inženýrské sítě.....	13
6	Hodnocení	13
7	Ostatní vyjádření dle dokumentu „Proces přípravy nových železničních zastávek na síti SŽDC“	14



Studie zřízení nové železniční zastávky v obci Orel

1 Identifikační údaje

1.1 Údaje o objednateli

Jméno: Obec Orel
Adresa: Obec Orel, Orel 38, 538 21 Slatiňany



1.2 Údaje o zpracovateli dokumentace

Generální projektant

Jméno: Prodin a.s.
Adresa: Jiráskova 169, 530 02 Pardubice
IČ: 252 533 61



Hlavní inženýr projektu

Jméno: Ing. Petr Burda
Číslo ČKAIT: 0601748
Obor: Inženýr pro dopravní stavby
Kontaktní adresa: Jiráskova 169, 530 02 Pardubice

1.3 Údaje o projektu

Název projektu: Studie zřízení nové železniční zastávky v obci Orel

Místo projektu: obec Orel

Katastrální území: KÚ Orel [712086]

Parcelní čísla dotčených pozemků: parc.č.: 1792; 498/49

Charakter stavby: Jedná se o stavbu na dráze - novostavbu železniční zastávky

Počet vyhotovení: 4 paré v tištěné podobě a 1x digitálně ve formátu PDF

Termín předání: 30.11.2019 Zpracování přepravní prognózy a konceptu studie

31.12.2019 Čistopis studie

Místo zpracování: Pardubice, Orel



2 Zadání projektu

Cílem projektu je studie návrhu zřízení nové železniční zastávky v obci Orel, která je vypracována na základě požadavku obce Orel. Studie bude sloužit jako jeden z podkladů pro další jednání se SŽDC a byla zpracována dle dokumentu SŽDC „Proces přípravy nových železničních zastávek na síti SŽDC“ (Příloha D – Dokladová část). Studie se skládá, jak vyplývá z požadavku výše uvedeného dokumentu SŽDC, ze dvou částí, a to z části „stavební vč. zajištění potřebných stanovisek“ pro studii a z části „přepravní prognózy“.

3 Vstupní podklady

- dokumentu SŽDC „Proces přípravy nových železničních zastávek na síti SŽDC“
- projekt „Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“ (2016)
- katastrální mapy, ortofotomapy
- zákresy správců inženýrských sítí
- prohlídka dané lokality, fotodokumentace

4 Popis stávajícího stavu

4.1 Obecné údaje

Obec Orel se nachází v Pardubickém kraji, v okrese Chrudim, leží přibližně 14 km jižně od krajského města Pardubice a 4,5 km jihovýchodně od centra města Chrudimi, která je i obcí s rozšířenou působností. Počet obyvatel Orle k 1.1.2019 činil 778. Obec leží v nadmořské výšce 275 m n. m. a rozkládá se v rovinatém terénu.

Odkaz na webové stránky obce: www.obecorel.cz

4.2 Silniční doprava

4.2.1 Silniční infrastruktura

Hlavním tahem, který prochází obcí, je silnice II/ 358 (Obrázek 1). Směrem na východ spojuje obec se sousedním městem Slatiňany (2 km). Odtud v návaznosti po silnici I/37 umožňuje spojení s městem Chrudim (4,5 km) a dále na sever do krajských měst Pardubic (14 km) a Hradce Králové (32 km).

V budoucnu by kvalitu silniční dopravy měla zvýšit i dostavba obchvatu města Chrudim na silnici I/37. Obchvat povede v těsné blízkosti obce Orel a umožní přímé napojení na páteřní komunikaci Chrudim-Pardubice-Hradec Králové.

Směrem na východ silnice II/358 v návaznosti na další komunikace zajišťuje spojení s nejbližšími menšími městy Chrast (7 km), Skuteč (14 km), Luže (14 km),...

Z obce vedou tři silnice 3. třídy. Směrem na sever jsou to III/3589 a III/3583, které v současné době umožňují spojení s již vystavěnou částí obchvatu města Chrudim. Směrem na jih je to silnice III/35825, která se přes obec Kunčičky napojuje na silnici I/37 za městem Slatiňany.

V obci jsou dále místní komunikace, jejichž poměrně kvalitní stav je dán jejich výstavbou či opravou v době nedávné v závislosti na růstu rodinné zástavby.



4.2.2 Autobusová doprava

Vzhledem k absenci železniční zastávky v obci je autobusová linková doprava jediným veřejným spojením. V obci se nachází celkem tři autobusové zastávky situované přibližně v centru obce. Dvě na hlavním tahu obcí II/358, z toho jedna pro každý směr. Třetí zastávka je na silnici II/3589 ve směru na Vlčnov (Chrudim). Celkem zde ve všední den zastavuje 52 autobusových linkových spojů. Hlavními koncovými stanicemi zastavujících linek jsou Chrudim (23x) a Skuteč (15x), dále pak Chrast (6x), Polička (3x), Hradec Králové (2x), Pardubice, Hlinsko, Bítovany (vše 1x).

4.3 Železniční doprava

4.3.1 Železniční infrastruktura

Obec Orel leží na železniční trati č.238 Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem (značení dle jízdního řádu), která je páteřní spojnici Pardubického kraje s krajem Vysočina (Obrázek 1). Trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem je frekventovaná především v osobní dopravě, a to jak při dojíždění místních obyvatel do zaměstnání, škol, za kulturou, tak i pro turisty a sportovce. Přestože trať vede v těsné blízkosti obce a prakticky tvoří její jižní hranici, tak zde není zřízena železniční zastávka. Nejbližším nástupním místem na této trati je žst. Slatiňany, která je po přístupové komunikaci pro pěší vzdálena cca 1,7km od centra obce Orel.

Ze žst. Slatiňany je stěžejní dopravní směr trati na Chrudim a do krajského města Pardubice, zde s návazností dále na Hradec Králové, či napojení na hlavní tranzitní koridor.

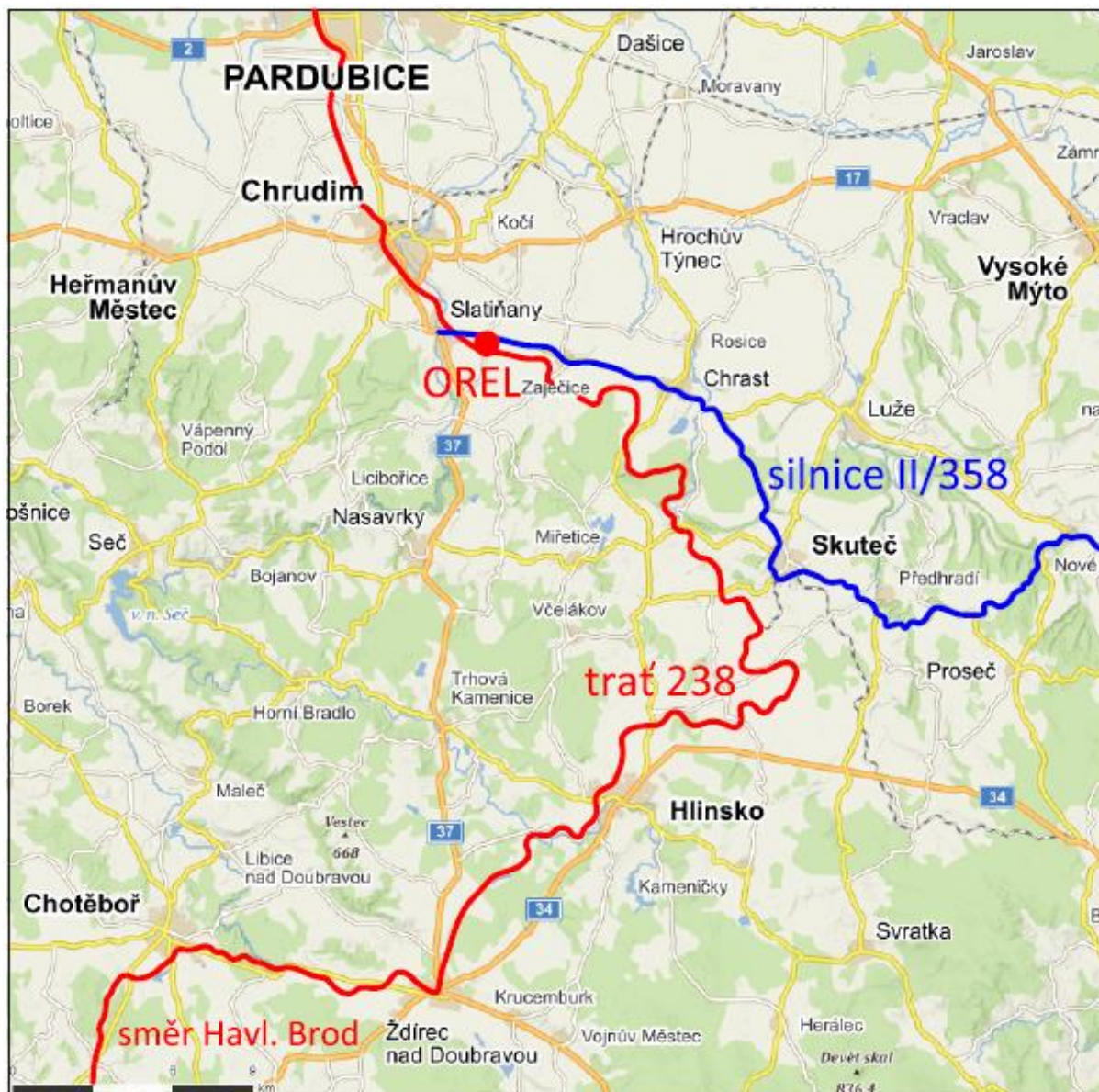
V opačném směru je od obce Orel nejbližší zastávka Zaječice (cca 3,5 km), trať dále pokračuje přes Chrast, Hlinsko, Ždírec nad Doubravou, Chotěboř do Havlíčkova Brodu.

4.3.2 Technický popis trati 238 Havlíčkův Brod - Pardubice

Trať dle jízdního řádu:	238 Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem
Trať dle GVD:	507 Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem
Trať dle prohlášení o dráze:	582 00
Traťový úsek:	1611 Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem
Definiční úsek:	16 Chrast u Chrudimi – Slatiňany
Kategorie dráhy:	Dráha ostatní celostátní
Kraj:	Pardubický
Okres:	Chrudim
Správce trati:	SŽDC s.o., OŘ Hradec Králové, ST Pardubice
Řád trati:	6
Hmotnost na nápravu:	20,0t/7,2t
Traťová třída dle UIC:	C3 Pardubice-Rosice nad Labem – Ždírec u Skutče
Kategorie tratě podle TSI INF – osobní ...	P5
Kategorie tratě podle TSI INF – nákladní...	F4
Traťová rychlost:	Chrast u Chrudimi – Pardubice-Rosice nad Labem max.100 km/h
Poloha v trati:	širá trať
Traťové zabezpečovací zařízení:	automatické hradlo
Trakční souprava:	nezávislá
Trať:	jednokolejná s provozem obousměrným



Obrázek 1: Poloha obce Orel v rámci širších vztahů



Zdroj: Autor s využitím Mapy.cz (Seznam.cz, 2019)

4.3.3 Popis železniční trati v řešené oblasti

Popis zájmového úseku trati přibližně v km 74,7 – km 75,2 vedoucího podél obce Orel. Staničení je vedeno ve směru od Havlíčkova Brodu do Pardubic. Zmíněná část náleží do definičního úseku č. 16 Chrast u Chrudimi – Slatiňany a byla součástí projektu „Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“. Mezistaniční úsek Chrast u Chrudimi – Slatiňany byl v roce 2015 rekonstruován od km 69,009 do km 75,598 (cca 6.600 m). Proběhlo zde vytržení stávající koleje (kolejnice R65, S49, pražce SB6, SB8), nově byl vložen železniční svršek tvaru 49E1 na betonových pražcích B91S. Na celém úseku byly obnoveny všechny mosty a propustky a zřízen nový železniční spodek.



5 **Návrh železniční zastávky**

5.1 **Obecně**

Součástí toho projektu je „Přepravní prognóza pro vybrané území: Obec Orel u Slatiňan“ zpracovaná Univerzitou Pardubice (dále jen „Přepravní prognóza“). Zabývá se bližší analýzou přepravních vztahů v řešeném území, předpokládanou dělbou přepravní práce (modal split), analýzou stávající dopravní obslužnosti v řešeném území, zapojením navrhované zastávky do systému dopravní obslužnosti území a jedním z výstupů je i předpokládaný průměrný denní obrát 157 cestujících na nové železniční zastávce. Přepravní prognóza vychází zejména ze zjištěných požadavků obyvatel obce a významného zaměstnavatele v obci, podniku ALUKOV a.s. a z požadavků samotné obce Orel.

Textová a výkresová část studie železniční zastávky v obci Orel se pak zabývá projektem převážně z pohledu umístění, stavebního provedení a návaznosti okolní infrastruktury.

5.2 **Umístění zastávky**

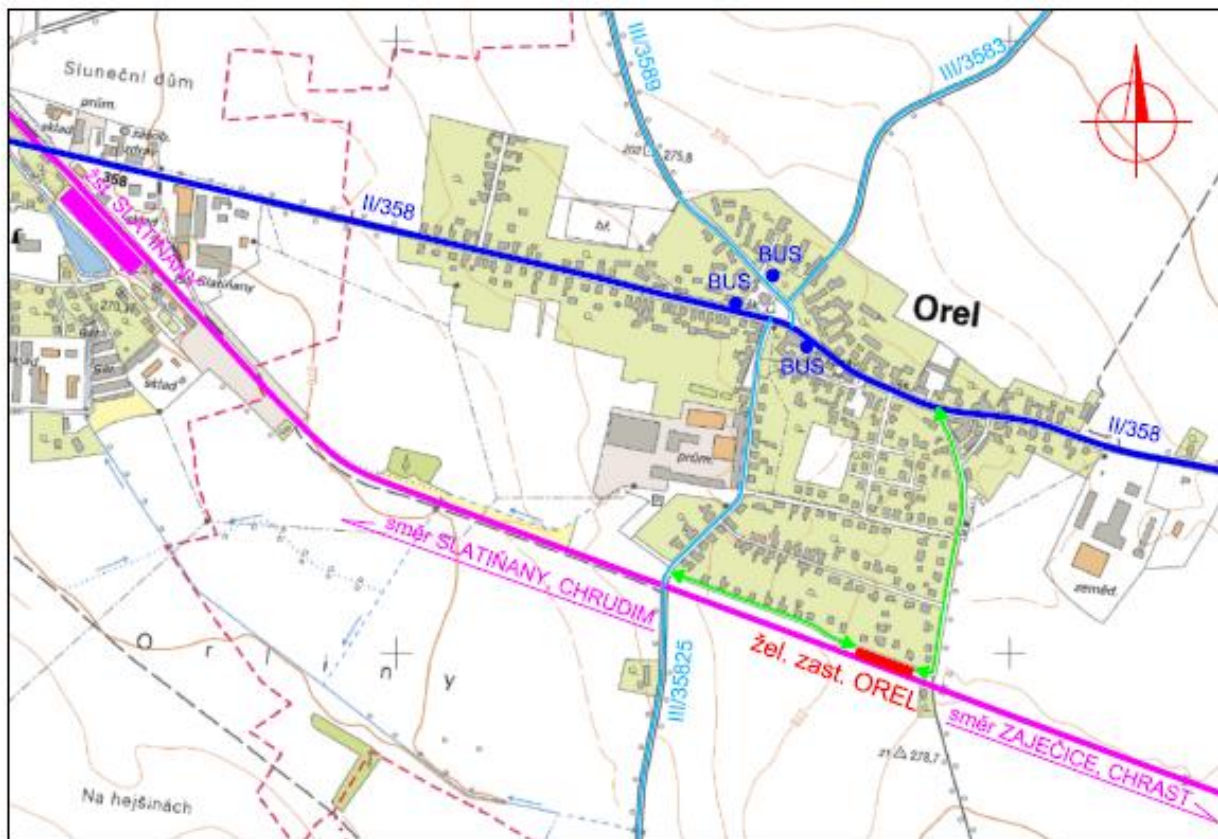
Zastávka je navržena na stávající železniční trati č.238 Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem, která na jižní straně prakticky ohraničuje zastavěné území obce. Zastávka se bude nacházet na pravé straně trati ve směru staničení v km 73,780 – km 74,870 (délka nástupní hrany). Umístěna bude v pásu území mezi traťovou kolejí a přílehlou místní komunikací, která bude zajišťovat napojení zastávky do silniční sítě.

Hlavním důvodem k umístění zastávky je návrh ze strany objednatele, tedy obce Orel. Zastávka totiž bude z části navržena na pozemku ve vlastnictví obce Orel (parc.č. 498/49) a dále jen na pozemku ve správě SŽDC (parc.č. 498/49). Na těchto pozemcích se v návrhu nachází jak samotné nástupiště, tak i veškerá návazná infrastruktura (přístup pro cestující, parkoviště, odstavná místa a stojany na kola). Přehledné zobrazení pozemků dotčených stavbou je obsaženo ve výkresu č.1 „Koordinační situace – pozemky“. V současné době se v návrhovém prostoru pro zastávku nachází odvodňovací příkop železničního spodku trati a z větší části rovinatá travnatá plocha a drobná zeleň. Části tohoto prostoru využívají místní obyvatelé pro drobné pěstění a skladování materiálu.

Při návrhu je dále zohledněna poloha železničního přejezdu P5334 ev.km 74,730 na dané trati v blízkosti zřizované zastávky. Přejezd je opatřen světelným zabezpečovacím zařízením (PZS 3SBI) s úplnými závislostmi, bez závor, s pozitivním signálem. Přejezd má nízkou intenzitu silniční dopravy, jelikož se jedná o účelovou komunikaci přecházející do polní cesty. Začátek nástupiště zastávky je umístěn tak, aby nezasahoval do rozhledových poměrů přejezdu, zejména do rozhledové délky pro nejpomalejší silniční vozidlo Lp. Hodnota Lp pro případ poruchy PZZ je dle evidenčního listu přejezdu 58m. Z tohoto důvodu je umístění nástupiště směrem blíže k přejezdu omezeno (proti směru staničení). V případě nutné změny polohy zastávky lze učinit její posun ve směru staničení koleje. Limitní je dodržení umístění v rámci pozemku ve vlastnictví obce Orel.



Obrázek 2: Poloha železniční zastávky v rámci širších vztahů



LEGENDA:

-  železniční trať - TÚ 1611 Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem
-  II/358 pozemní komunikace II. třídy - hlavní průtah obcí
-  III/xxx pozemní komunikace III. třídy
-  místní komunikace sloužící k přístupu k žel. zastávce Orel
-  BUS - zastávka autobusové linkové dopravy

Zdroj: Autor



5.3 Návrh nástupiště

5.3.1 Konstrukce nástupiště

Nové nástupiště je navrženo vpravo ve směru staničení v km 73,780 – km 74,870. Jedná se o vnější nástupiště s nástupní hranou o délce 90m. V místě nástupní hrany se kolej ve stávajícím stavu nachází v přímé bez převýšení, podélný sklon klesá v hodnotě $-6,674\text{‰}$ a od staničení km 74,803 dále klesá v hodnotě $-10,230\text{‰}$. Podélný sklon nástupiště bude totožný s podélným sklonem nivelety koleje. Příčný sklon nástupiště je navržen 2,00% směrem od nástupní hrany. Výška nástupní hrany bude 550mm nad temenem kolejnice, vzdálenost nástupní hrany od osy koleje je 1670mm. Minimální navrhovaná šířka nástupiště je 3m s dodržáním pěších průchodů dle ČSN 73 4959. U přístupových míst pro cestující je nástupiště rozšířeno z důvodu umístění přístřešku a laviček.

Nástupištní konstrukce je navržena typu SUDOP. Budou použity konzolové desky KS 230 Z, které jsou opatřeny varovným pásem sloučeným s vodící linií šířky 400mm ve vzdálenosti 800mm od okraje nástupní hrany. Pochůzná plocha konzolových desek bude opatřena desénem zámková dlažba. Konzolové desky budou u koleje uloženy na tvárnice Tischer, které budou osazeny na úložných blocích U95. Zadní strany nástupištních desek budou uloženy na opěru z drti o min. délce uložení 0,5m. Pro zabránění znečištění kolejového lože zásypem nástupiště budou použity prefabrikované záchytné desky délky 1m. Nástupištní těleso bude vyplněno zhutněným nenamrzavým materiálem. Ve zbylé pochozí ploše nástupiště za konzolovými deskami je navržena zámková dlažba, která bude ohraničena obrubníkem. Na konci pochozí plochy nástupiště za obrubníkem bude osazeno ochranné zábradlí výšky 1,1m kotvené do betonových patek. Oba konce nástupiště budou ukončeny závěrnými betonovými zídkami, které budou také osazeny ochranným zábradlím výšky 1,1m do vzdálenosti 2,5m od osy koleje. Navrhovaná konstrukce nástupiště je detailně zobrazena ve výkresu č.3 „Příčný řez nástupištěm“.

5.3.2 Úpravy stávajícího tělesa železničního svršku a spodku

V rámci zřízení nového nástupiště bude zasypán stávající nezpevněný odvodňovací příkop na pravé straně koleje ve směru staničení v km 74,744 – km 74,871, dále bude za koncem nástupiště pokračovat ve stávajícím stavu. Vzhledem k nedávné rekonstrukci (2015) železničního spodku a svršku bude zasahováno do stávající konstrukce jen z důvodu nezbytného hloubení pro uložení nástupištních bloků U95. Po dokončení konstrukce nástupiště bude dosypáno stávající štěrkové lože k úložným blokům U95, resp. k záchytným deskám.

5.3.3 Délka nástupní hrany

Délka nástupní hrany 90m je určena dle standardu délky nástupišť na dané trati (např. sousední zastávka Zaječice s nástupní hranou délky 90m). Navrhovaná délka s rezervou vyhoví pro délku nejdelšího vlaku pro přepravu osob v současném provozu, který by mohl u nástupiště pravidelně zastavovat (Obrázek 3). V případě výhledových záměrů objednatelů veřejné osobní drážní dopravy lze délku nástupiště případně zvětšit.



Obrázek 3: Nejdelší vlakové soupravy používané na trati ve stávajícím provozu

$2 \times 814 \dots\dots\dots 2 \times 28,44m = 56,88m$



$814 + 810 + Bdtax \dots\dots\dots 28,44 + 2 \times 13,97 = 56,38m$



844 Regioshark.....délka 43,73m



Zdroj: Autor s využitím zelpage.cz

5.3.4 Odvodnění nástupiště

Odvodnění nástupiště je řešeno příčným sklonem 2% směrem od nástupní hrany a dále je pak voda svedena po navrženém svahu nástupiště a dál do travnaté plochy. V místě přístřešku pak bude voda svedena na náspový svah otvory, které budou součástí přístřešku. V místě provedení šikmé rampy bude nutno zřídit na nástupišti podélný odvodňovací žlab.

5.3.5 Přístup na nástupiště

Přístup na nástupiště bude pro cestující zajištěn dvěma přístupovými konstrukcemi situovaných u obou konců nástupiště. Ve směru na Chrast je navrženo schodiště, ve směru na Slatiňany pak šikmá rampa situovaná z prostorových důvodů podél nástupiště. Použití těchto dvou konstrukcí zajistí nejkratší přístup na nástupiště z obou přístupových směrů. Schodiště i šikmá rampa budou navazovat na povrchovou úpravu pochozí plochy v prostoru před zastávkou. V místě mezi šikmou rampou a konstrukcí nástupiště bude zřízena monolitická betonová zídka. Konstrukce šikmé rampy je navržena tak, aby splňovala technické požadavky pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace stejně jako celá konstrukce nástupiště.

5.3.6 Prostorové uspořádání a vybavení zastávky

Nástupiště je navrženo v celé délce v minimální šířce 3m. V místě připojení šikmé rampy bude nástupiště rozšířeno právě o šířku této rampy. V místě tohoto rozšíření bude umístěn nástupištní přístřešek o předběžné ploše 18,4m² a budou zde osazeny jednostranné lavičky pro cestující, minimálně v počtu 2 ks. Toto umístění nástupištního přístřešku je podloženo závěry z „Převážní prognózy“. Z té vyplývá, že hlavní přepravní směr pro cestující bude ve směru na Slatiňany, Chrudim, Pardubice a dále. Ve směru na Chrast bude nástupiště rozšířeno z důvodu osazení jednostrannými lavičkami pro cestující, minimálně v počtu 2 ks. Poblíž každé dvojice laviček bude umístěn odpadkový koš na tříděný odpad. V obou rozšířených částech nástupiště bude umístěn box na posypový materiál. Na zastávce bude nutné zřídit osvětlení a informační systém – detailně bude řešeno v případném dalším stupni projektové dokumentace.



5.4 Návazná infrastruktura

Vzhledem k přijatelné docházkové vzdálenosti pro většinu obyvatel obce, určené dle „Přepravní prognózy“, bude většina cestujících docházet na zastávku pěšky, případně dojíždět na kole.

5.4.1 Silniční vozidla

Pro přístup silničních vozidel k železniční zastávce bude sloužit místní komunikace o šířce 4,5m, která je v dobrém stavu. Komunikace v současné době slouží prakticky pouze pro dopravu místních rezidentů. Je přístupná z obou směrů, v jednom směru je napojena do silnice III/35825 a ve druhém směru do silnice II/358, která je hlavním průtahem obcí. Z důvodu využití prostoru mezi navrhovaným nástupištěm zastávky a stávající místní komunikací zde budou umístěna parkovací stání. Vzhledem k dostatečnému prostoru pro zřízení parkovacích stání budou naplněny požadavky pro všechny nezbytné typy parkovacích stání:

Vyhrazené parkovací stání pro invalidy (min. 1 na 2-20 parkovacích stání) – Navrženo jedno stání v blízkosti přístupu s šikmou rampou.

K+R (Kiss and Ride) – Slouží pro krátkodobé zastavení vozidla na dobu nezbytně nutnou pro vystoupení/nastoupení cestujících. Doba zastavení nepřesahuje 10 min.

P+R (Park and Ride) – Slouží pro osobní vozidla cestujících, kteří zároveň používají veřejnou dopravu. Jedná se o tzv. záchytná parkoviště, která slouží uživatelům pro kombinaci individuální automobilové dopravy a v našem případě dopravy železniční.

V návrhu je zvoleno podélné parkování ve formě parkovacího pásu u přístupové komunikace. Toto řešení umožňuje vybudování chodníku pro pěší podél parkovacích stání.

Variantně je možné navrhnout parkovací stání jako kolmá, kdy již ale není prostor pro zřízení nového chodníku podél parkovacích stání. Pro přechod od zaparkovaného vozidla na zpevněnou plochu před nástupištěm by poté musela sloužit místní komunikace.

5.4.2 Autobusová doprava

Zřízení přestupního bodu mezi autobusovou a železniční dopravou není vhodné realizovat. Omezujícími prvky by byla nutná úprava trasy autobusové dopravy, počty spojů, rozměry příjezdových komunikací, vhodné docházkové vzdálenosti („Přepravní prognóza“ str. 30).

5.4.3 Cyklisté

Pro přístup cyklistů bude stejně jako pro silniční vozidla sloužit místní komunikace. Stojany na kola budou umístěny u každého přístupu na nástupiště. V úvahu lze brát i zřízení oploceného krytého stání pro jízdní kola, které by zvýšilo atraktivitu dojíždění na kole:

B+R (Bike and Ride) – Parkovací plocha je určena pro parkování jízdních kol u dopravních terminálů, umožňuje uživateli přijet na kole, uzamknout ho či uschovat a dále pokračovat v našem případě vlakem.



5.4.4 Pěší

Pro přístup pěších bude sloužit chodník, který vede na opačné straně přilehlé místní komunikace. Přes tuto místní komunikaci budou k chodníku zřízeny 2 přechody pro chodce. Vyústění přechodů bude na zpevněnou plochu před zastávkou, která bude spojoval přístupové konstrukce na nástupiště, stojany pro jízdní kola a v možné variantě i chodník podél parkovacích stání.

5.5 Inženýrské sítě

V zájmovém území navrhované železniční zastávky v obci Orel se nachází vedení inženýrských sítí. Podzemní vedení ve správě SŽDC (SEE, SSZT), ČD Telematika, O2 a nadzemní vedení nízkého napětí ČEZ Distribuce. Případná výstavba nové zastávky by si zřejmě vyžádala přeložení některých podzemních vedení inženýrských sítí. Vzhledem k poloze nástupiště by byla nutná přeložka nadzemního vedení nízkého napětí ve správě ČEZ Distribuce. Koordinační situace vedení inženýrských sítí je součástí výkresové části. Inženýrské sítě jsou zde zakresleny pouze orientačně.

6 Hodnocení

Po zvážení daných podkladů, umístění zastávky, konstrukčního řešení a návazné infrastruktury je zřízení nové železniční zastávky v obci Orel **stavebně realizovatelné**.

Z pohledu „Přepravní prognózy“ (str. 34) je závěrečné hodnocení taktéž kladné. Zřízení zastávky nabízí přepravní potenciál v podobě celkového průměrného denního obratu v počtu 157 cestujících.

Pozitiva:

- Poloha zastávky vzhledem k obci Orel a docházková vzdálenost
- Umístění zastávky z pohledu vlastníků pozemků – pouze SŽDC, s.o. a obec Orel (objednatel studie)
- Odpadá nutnost rekonstrukce železničního spodku a svršku (rekonstrukce v roce 2015)
- Využití stávající silniční infrastruktury a chodníků pro přístup k zastávce
- Variantní možnosti pro prostorové umístění a počet parkovacích stání a stojanů na kola
- Dle průzkumu předběžný souhlas s výstavbou zastávky od vlastníků sousedních pozemků - vyjma jednoho případu

Možné nutné úpravy:

- Úprava jízdního řádu a případně technologie provozu
- Úprava přejezdového zabezpečovacího systému (software)
- Přeložky některých inženýrských sítí



7 Ostatní vyjádření dle dokumentu „Proces přípravy nových železničních zastávek na síti SŽDC“

- **Kladné stanovisko příslušného objednatele a koordinátora/organizátora dopravy k návrhu na vybudování nové zastávky, včetně závazku objednávky pravidelné/odpovídající obsluhy na nové zastávce.**

Samostatná příloha žádosti.

- **Závazek obce na vybudování odpovídajících přístupových cest a potřebné návazné infrastruktury v blízkosti navrhované zastávky (zastávky návazné dopravy, parkoviště P+R, B+R, K+R atd.)**

Samostatná příloha žádosti.

- **Závazek obce na převzetí/zajištění běžné provozní údržby na nové zastávce (úklid, zimní údržba).**

Samostatná příloha žádosti.

- **Návrh řešení majetkových vztahů (seznam stavbou dotčených a ke stavbě potřebných pozemků, včetně jejich vlastníků a jejich předběžného souhlasu s prodejem, resp. se stavbou samotnou), tento požadavek se netýká pozemků ve vlastnictví státu s právem hospodaření ze strany SŽDC.**

Zastávka je společně s návaznou infrastrukturou navržena pouze na pozemcích ve správě SŽDC a ve vlastnictví obce Orle (objednatel studie). Zakresleno v příloze C – Výkresová část, výkres č. 1 – Koordinační výkres – pozemky.

číslo položky	Parcelní číslo	Vlastník - právo hospodařit	List vlastnictví	Výměra [m ²]	Druh pozemku	Stavba / způsob využití
Obec: Orel [571962]; Katastrální území: Orel [712086]						
1	1792	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,	284	15673	ostatní plocha	dráha
2	498/49	Obec Orel,	10001	3002	ostatní plocha	ostatní komunikace

- **Navrhovaný název zastávky.**

Samostatná příloha žádosti.



- **Způsob a možnosti zapojení navrhované zastávky do systému integrované dopravy (IDS).**

Železniční zastávka by byla začleněna do systému IDS IREDO – Integrovaná regionální doprava Královehradeckého a Pardubického kraje.

- **Návrh způsobu financování stavby nové železniční zastávky a zajištění její projektové přípravy.**

Vzejde z jednání obce Orle se SŽDC a Krajským úřadem Pardubického kraje.

*V Pardubicích
vypracoval: Ing. Vlastimil Mičjan,
tel. 601 159 919*