

TECHNICKÁ ZPRÁVA

část B8 – Základy organizace výstavby

Název stavby: Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) - Choceň

Obsah:

Identifikační údaje stavby	3
Název stavby	3
Zadavatel dokumentace	3
Dodavatel dokumentace	3
Charakteristika území a stavebního pozemku	3
Údaje o umístění stavby	3
Charakteristika stavby a staveniště	4
Plochy ZS dočasných stavebních záborů skládkové plochy	4
Provizorní přístupové komunikace	5
Kapacita a využití dosavadních nebo nově budovaných objektů pro účely ZS	6
Možnost zajištění přívodu vody a energií ke staveništím	7
Údaje o dopravních trasách pro přesun rozhodujících a materiálů	7
Vliv provádění stavby na životní prostředí	8
Základní východiska pro postup výstavby	8
Zásady řešení postupu výstavby	9
Pořadí prací na stavbě	10
Podmínky a nároky na provádění stavby	10
Stavební postupy	10
Etapa 0. - přípravné práce před nepřetržitými traťovými výlukami	11
Etapa 1 – Choceň. -Přeložka silnice II/315 včetně nového silničního nadjezdu	11
Etapa 2 - kolejové úpravy žst. Choceň	13
Etapa 3- úsek Choceň – vlečky Běstovice (mimo)	14
Etapa 4. - výluka vlečka Běstovice	16
Etapa 5.- úsek vlečky Běstovice (mimo) - Borohrádek (mimo)	17
Etapa 6 žst. Borohrádek	19
Etapa 7- úsek Borohrádek – Týniště nad Orlicí	20

Identifikační údaje stavby

Název stavby

Název stavby: Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) - Choceň

Zadavatel dokumentace

Správa železnic, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město

IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

Kontaktní adresa: Správa železnic s.o., Úsek modernizace dráhy,
Stavební správa východ,
Nerudova 773/1, 772 58 Olomouc

Dodavatel dokumentace

SUDOP PRAHA a.s.

Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

IČ: 45271895, DIČ: CZ45271895

Stupeň projektu:

Přípravná dokumentace (dokumentace pro územní rozhodnutí)

Datum zpracování: 06/2023

Charakteristika území a stavebního pozemku

Údaje o umístění stavby

Charakter: modernizace a novostavba – liniová stavba

Traťový úsek: Týniště nad Orlicí (mimo) - Choceň

Trať dle JŘ: 020 Choceň – Hradec Králové – Velký Osek

Místem stavby je traťový úsek mezi ŽST Týniště nad Orlicí a ŽST Choceň včetně nezbytných úprav této stanice. Začátek stavby je cca v km 23,100, kde navazuje na stavbu „Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice 3. část“ a končí na brandýském zhlaví ŽST Choceň. Stavba se rozkládá na území Pardubického a Královéhradeckého kraje, hranice krajů se nachází mezi ŽST Čermná nad Orlicí a zastávkou Plchůvky v km 10,7.

Vzhledem ke skutečnosti, že trať Velký Osek – Hradec Králové – Choceň má po kompletní modernizaci tvořit alternativní trasu pro I. tranzitní železniční koridor, bude stavba navržena ve všech profesích podle Směrnice GR č. 16/2005, ačkoliv trať není součástí sítě TEN-T. Cílová kategorie trati jedle TSI INF (Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. 11. 2014) P5/F1.

Charakteristika stavby a staveniště

Předmětem stavby zdvoukolejnění stávající jednokolejné elektrifikované trati Týniště nad Orlicí (mimo) – Choceň. /Záměr je součástí souboru staveb **zdvoukolenění úseku Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové – Týniště nad Orlicí – Choceň**. Ten tvoří čtyři samostatné stavby, které po své realizaci vytvoří souvislý dvojkolejný úsek (**součást sítě TEN-T**) splňující aktuální požadavky Technických specifikací interoperability pro provoz nákladních vlaků délky 740 m.

Součástí stavebního programu Modernizace Týniště nad Orlicí - Choceň jsou (kromě vlastního zdvoukolejnění) i

- zvýšení stávající traťové rychlosti
- modernizace / rekonstrukce všech souvisejících technologií (sdělovací, zabezpečovací a řídicí technika, napájení)
- opatření ke zvýšení bezpečnosti železničního (i silničního provozu) – náhrada některých úrovnových křížení mimoúrovňovými (nadjezdy; podjezdy)
- opatření na ochranu životního prostředí (především ochrana před hlukem)

Jak již bylo uvedeno, záměr zasahuje do území dvou krajů (Pardubický a Královéhradecký). Hlavní staveniště úseku Choceň – Týniště se nachází v širším rozsahu údolní nivy Tiché Orlice na stávajícím železničním tělese a v jeho blízkém okolí.

Plochy ZS dočasných stavebních záborů skládkové plochy

Plochy vymezují prostor pro sociální, provozní a výrobní zařízení staveniště pro přilehlá pracoviště. Plochy mají časovou platnost po celou dobu výstavby v daném stavebním postupu mimo plochy, které se dotýkají veřejných komunikací vyššího významu, kde zábor je časově omezen dopravním opatřením. Dtto plochy určené pro recyklaci stavebních materiálů, montážní základny + úložiště materiálu.

Dočasné zábory jsou zobrazeny v koordinačních a geodetických situacích s označením viz část I. Geodetická dokumentace-majetkoprávní část:

ZS – dočasné zábory krátkodobé s trváním do 1 roku

RZ – recyklační základny

b) Plocha záboru liniové stavby (obvod stavby)

Vymezuje manipulační prostor pro rozvinutí práce a vlastní zastavěné území v hranicích drážního území Správy železnic s.o.

Provizorní přístupové komunikace

Pro realizaci stavby, především mostních objektů a zdí, budou zřízeny dočasné přístupové komunikace. Tyto komunikace jsou součástí SO, které tuto komunikaci potřebují pro svoji realizaci. Navrhované přístupové jsou následující:

od km	do km	poloha	součástí SO
271,80	2171,00	vpravo, vlevo	SO 11-22-01 ŽST Choceň, II/315, silniční nadjezd km 271,883 trati Česká Třebová - Praha
1,09	2,05	vpravo	SO 12-23-02 Choceň – Újezd u Chocně, opěrná zeď vpravo km 1,70 - 1,95
2,44	2,76	vpravo	SO 12-23-04 Choceň – Újezd u Chocně, opěrná zeď vpravo km 2,75 - 2,83
3,44	4,09	vpravo	SO 12-20-03 Choceň – Újezd u Chocně, železniční most ev. km 3,210 přes účel. komunikaci
4,28	4,63	vpravo	SO 12-23-08 Choceň – Újezd u Chocně, opěrná zeď vpravo km 4,50 - 4,65
4,40	4,61	vlevo	SO 12-24-01 Choceň – Újezd u Chocně, zárubní zeď vlevo km 4,60 - 4,70
4,86	4,98	vpravo	SO 12-21-18 Choceň – Újezd u Chocně, propustek ev. km 4,876
5,40	5,49	vpravo	SO 12-21-21 Choceň – Újezd u Chocně, propustek ev. km 5,412
6,21	6,75	vlevo	SO 13-21-01 Výhybna Újezd u Chocně, propustek ev. km 6,232
6,75	7,23	vlevo	SO 13-21-08 Výhybna Újezd u Chocně, propustek ev. km 7,253
8,61	9,14	vpravo	SO 14-21-03 Újezd u Chocně – Čermná n.O., propustek ev. km 8,626
10,63	10,80	vpravo	SO 15-20-01 ŽST Čermná n.O., železniční most ev. km 10,647 přes potok Čermná
11,53	12,31	vpravo	SO 16-11-01 Čermná n.O. - Borohrádek, železniční spodek
12,91	13,07	vpravo	SO 16-21-06 Čermná n.O. - Borohrádek, propustek ev. km 13,099
13,99	14,90	vpravo	SO 16-20-01 Čermná n.O. - Borohrádek, železniční most ev. km 14,281 přes potok Perlivá
15,63	15,74	vlevo	SO 16-23-01 Čermná n.O. - Borohrádek, opěrná zeď vlevo km 15,62 - 15,67
15,71	15,74	vpravo	SO 16-23-02 Čermná n.O. - Borohrádek, opěrná zeď vpravo km 15,66 - 15,73
15,75	15,79	vlevo	SO 16-23-03 Čermná n.O. - Borohrádek, opěrná zeď vlevo km 15,75 - 15,80
15,77	15,94	vlevo	SO 16-23-04 Čermná n.O. - Borohrádek, opěrná zeď vpravo km 15,75 - 15,83

od km	do km	poloha	součástí SO
16,21	16,25	vpravo	SO 17-21-01 ŽST Borohrádek, propustek ev. km 16,184
17,03	17,11	vpravo	SO 17-21-02 ŽST Borohrádek, propustek ev. km 17,058
17,63	17,92	vpravo	SO 17-21-04 ŽST Borohrádek, propustek ev. km 17,664
20,30	20,59	vlevo	SO 18-21-06 Borohrádek – Týniště n.O., propustek v km 20,590
20,77	20,87	vlevo	SO 18-20-04 Borohrádek – Týniště n.O., železniční most ev. km 20,836 přes inundaci
20,90	20,94	vlevo	SO 18-20-05 Borohrádek – Týniště n.O., železniční most ev. km 21,042 přes řeku Orlici
21,01	21,95	vlevo	SO 18-20-05 Borohrádek – Týniště n.O., železniční most ev. km 21,042 přes řeku Orlici

Po skončení stavby budou stávající komunikace uvedeny do původního stavu, staveništní komunikace budou odstraněny a rovněž uvedeny do původního stavu.

Z hlediska vlastnictví pozemků jsou plochy ZS na pozemcích ve vlastnictví:

- SŽDC s.o., ČD a.s.
- soukromých osob neb organizací
- veřejné plochy

Kapacita a využití dosavadních nebo nově budovaných objektů pro účely ZS

Obecně je uvažováno s využitím stávajícího drážního sociálního zařízení v místech dotyku stavby s drážními prostory. Je dále rovněž uvažováno pro stání stavebních vlaků a mechanismů s odstavnými kolejemi a nakládacími rampami v železničních stanicích v rozsahu dle kapacitních možností jednotlivých stanic.

Rozhodující staveniště stavby jsou zakreslena v koordinační situaci stavby jejich výčet je následující:

1. **ZS 1a – žst. Choceň, skládková plocha**
2. **ZS 1b – žst. Choceň, skládková plocha**
3. ZS – SO 12-20-01
4. ZS – SO 12-30-02, SO 12-21-04
5. ZS - SO 12-20-02
6. ZS – SO 12-21-06
7. ZS – 12-20-03, SO 12-20-09
8. ZS – BTS Běstovice
9. ZS – SO 12-23-06
10. ZS – SO 12-23-07

- 11. ZS – SO 12-20-04
- 12. ZS – SO 12-21-16, SO 12-23-08
- 13. ZS – SO 12-24-01, SO 12-21-17
- 14. ZS – SO 12-20-05, SO 12-21-18, SO 12-21-19
- 15. ZS – SO 12-22-01
- 16. ZS 2 – výhybna Újezd u Chocně, skládková plocha**
- 17. ZS – SO 13-20-01
- 18. ZS – SO 15-20-01
- 19. ZS – SO 15-22-01
- 20. RZ 1- žst. Čermná, recyklační základna a skládková plocha**
- 21. ZS – SO 16-20-01
- 22. ZS – SO 16-20-02
- 23. ZS – SO 16-23-01
- 24. ZS – SO 16-20-03
- 25. ZS – SO 16-23-04, SO 16-21-10
- 26. RZ 2 - žst. Borohrádek, recyklační základna**
- 27. ZS 3 - žst. Borohrádek, skládková plocha**
- 28. RZ 2 alt.2, recyklační základna Žďár nad Orlicí**
- 29. ZS – SO 18-20-01
- 30. ZS – SO 18-22-02, SO 18-20-02
- 31. ZS – SO 18-20-04
- 32. ZS – SO 18-20-05
- 33. ZS – SO 18-20-06
- 34. ZS – SO 18-20-07
- 35. ZS – SO 18-20-08
- 36. ZS – SO 19-22-01, SO 19-20-51, SO 19-20-52

Možnost zajištění přívodu vody a energií ke stavenišťům

Návrh a specifikace jednotlivých hodnot potřebných příkonů el. energie na jednotlivá stavenišť. Pro účely této dokumentace je nutné upozornit na stavenišťe kde spotřeba el. energie bude významná. Jedná se o plochy: ZS 1a, ZS 1b, ZS2, RZ1, RZ2, ZS3 a RZ 2 alt.2.

Spotřeba vody bude kryta z místních zdrojů. Pitná voda se bude dovážet.

Údaje o dopravních trasách pro přesun rozhodujících a materiálů

S ohledem na charakter stavby budou materiály dopravovány po silnici i železnici. Pro dopravu zeminy získané ze sanace železničního svršku a železničního spodku, transportbeton a další stavební komodity platí dopravní trasy zobrazené v situaci 1:10 000 v příloze C.1 dokumentace stavby. Zde jsou tyto trasy uvedeny jako dopravní trasy na stavenišťe. Množství dopravované zeminy, šterku a jiných materiálů je zřejmé z následující bilanční tabulky:

Bilanční tabulka materiálů úsek Týniště n/O – Choceň

Je uvedena v příloze E.2.5 Odpadové hospodářství

Vliv provádění stavby na životní prostředí

Problematika provádění stavby s určením příslušných opatření proti znečištění životního prostředí je podrobně zpracována v elaborátu v příloze dokumentace stavby. Pro určení místa likvidace odpadů jsou zde doporučené možné blízké skládky a místa recyklace odpadů.

Recyklační základny kontaminovaného i nekontaminovaného štěrku budou provozovány pouze firmou, která je držitelem "Osvědčení SŽDC s.0 způsobilosti k provádění recyklace kameniva". Výběr firmy bude v kompetenci vybraného dodavatele stavby.

Pro recyklaci štěrku byly vybrány staveništní plochy: RZ1, RZ2a RZ 2 alt.2.

(viz situace a záborový elaborát).

Povrch recyklační plochy bude zpevněn panely s vyspárováním dělicích spár. Spád plochy bude organizován k sběrné usazovací jímce. Usazené kaly budou po vyhodnocení odváženy buď na trvalou skládku, neb v případě zjištění ekologicky závadných látek likvidovány jako odpad.

Na staveništních se vzrostlou zelení bude provedena ochrana určených stromů proti poškození obedněním kmenů do úrovně koruny.

Základní východiska pro postup výstavby

- Trať součástí odklonového koridoru pro trať (Praha/Nymburk – Kolín – Pardubice – Choceň)
- Záměr je zdvoukolejněním trati s relativně složitým směrovým vedením trati; druhá kolej se nebude přikládat v celém úseku trati; z důvodu nového směrového vedení trati jsou časté přesmyky stávající trati (vedení modernizované trati střídavě vpravo a vlevo od stávající) případně poloha stávající trati mezi
- Ve „vnitřním“ úseku stavby se nacházejí
 - 3 železniční stanice:
 - Újezd u Chocně – bez nákladního provozu
 - Čermná nad Orlicí – relativně živá všeobecná nakládka; vlečka Vojenská vlečka č.29 - Čermná nad Orlicí /aktuálně bez provozu/
 - Borohrádek relativně živá všeobecná nakládka a vykládka, 5 vleček
 - WotanForest, a. s., vlečka Borohrádek (aktivní)
 - AD MACH s.r.o., vlečka Borohrádek (aktivní)
 - Skladový areál MR Borohrádek (bez provozu)
 - Vlečka Serafin Campestrini s.r.o. (aktivní)

- TSS Borohrádek (aktivní)
 - 1 vlečka na trati (Běstovice) s nárazovým ale relativně intenzivním provozem, celkem 3 vlečkaři
 - Vlečka De Heus a. s., Běstovice /hlavní vlečkař/
 - Vlečka OSEVA UNI, a.s., filiálka Choceň / aktuálně bez provozu/
 - ŽPSV a.s. závod Doloplazy, provoz Běstovice / aktuálně bez provozu/
 - Dvě zastávky – Plchůvky a Žďár nad Orlicí

Zásady řešení postupu výstavby

- Dlouhodobé výluky pro realizaci stavby v úseku Týniště nad Orlicí – Choceň, jsou předpokládány v letech 2029–2030, vlastní zahájení výluk se předpokládá od nového GVD 2028/2029
- Podmínkou zahájení nepřetržité výluky je zajištění odklonové vozby Solnice přes Hradec Králové hl.n., tedy dokončení potřebných postupů v Hradci Králové hl.n. a v Týništi nad Orlicí a dokončení stavby v úseku Hradec Králové – Týniště nad Orlicí.
- Další podmínkou je zprovoznění elektrizace Týniště – Častolovice napájením 25 kV 50 Hz
- Rovněž se předpokládá provoz v úseku Hradec Králové – Týniště nad Orlicí napájením 25 kV 50 Hz a výhradní provoz ETCS.
- NAD Choceň – Borohrádek se předpokládá v délce 106 týdnů v době 12/2028 do 12.2030
- NAD Borohrádek – Týniště n.O.se předpokládá v délce 80 týdnů v době od 06/2029 do 12/2030
- NAD v úseku Vysoké Mýto město – Choceň je navržena v délce 35 týdnů v době od 11/2027 do 07/2028
- Výluka trakčního vedení v celém úseku stavby od zahájení výstavby po ukončení a uvedení do provozu s napájením 25 kV 50 Hz
- Osobní doprava od zahájení výluky trakčního vedení v celém úseku stavby bude zajišťována v nezávislé trakci vozidly DMV.
- HMG stavby je navržen tak, aby byla v maximální možné míře zajištěna obsluha vleček Běstovice a napojených vleček v ŽST. Borohrádek
- Do aktivace zabezpečovacího zařízení s ETCS a nového trakčního vedení 25 kV/50 Hz je možná obsluha vlečky Běstovice pouze formou nezabezpečeného posunu mezi dopravami v nezávislé trakci a obdobně bude probíhat staveništní doprava

Pořadí prací na stavbě

V přípravné fázi před zahájením prací ve výlukách se předpokládá předstihové vybudování zařízení staveniště, včetně přístupových cest, zabezpečení skládek a deponií materiálu.

Dále následují v tzv. nultém stavebním postupu následující přípravné práce:

- přeložky inženýrských sítí
- násypy rozšířeného železničního tělesa mimo osu
- výstavba nových základů TV
- odvodnění
- zřízení pažení pro realizaci mostních objektů

Pořadí stavebních prací v při nepřetržitých výlukách

- 1) rekonstrukce mostů a propustků
- 2) výstavba nadezdů
- 3) realizace svahů a odvodnění
- 4) sanace železničního spodku
- 5) výstavba nových základů a stožárů TV
- 6) kabelové trasy
- 7) pokládka železničního svršku
- 8) geometrické vyrovnaní kolejí
- 9) aktivace TV
- 10) aktivace zabezpečovacího zařízení
- 11) Aktivace GSM-R
- 12) Aktivace ETCS s benefity

Podmínky a nároky na provádění stavby

Optimální doba výstavby

Rozhodující práce v kolejišti budou prováděny postupně při dlouhodobých nepřetržitých včetně zajištění náhradní autobusové dopravy.

Doba výstavby byla stanovena rozbořem stavebních a montážních procesů při předpokladu zajištění upraveného dvousměnného režimu (včetně sobot a nedělí).

Práce ve výlukách budou organizovány při plném využití času výluk. Postup výstavby je patrný z přiloženého časového plánu.

Předpokládané lhůty výstavby:

Začátek stavby.....předpoklad 1.10.2027

Délka výstavby38 měsíců

Stavební postupy

Z hlediska postupu výstavby je realizace je stavba rozdělena do osmi Etap 0-7 Rozhodující stavební práce jsou navrženy v dlouhodobých nepřetržitých výlukách se zavedením osobní náhradní autobusové dopravy (NAD).

Provizorní zabezpečovací zařízení

Po dobu výstavby celého traťového úseku se nepředpokládá zřizování provizorního zabezpečovacího zařízení staničního ani traťového. Výjimku tvoří žst. Borohrádek, kde je navrženo provizorní zabezpečovací zařízení především z důvodu zajištění obsluhy vleček ve stanici.

Etapa 0. - přípravné práce před nepřetržitými traťovými výlukami

1. Rozsah práce

- dPSŘ ZZ, další práce na ZZ
- zemní práce mimo osu stávající koleje
- přípravné práce na TV

2. Délka stavebního postupu

45 týdnů

3. Vyloučené koleje

- a) bez výluk

4. Vypnutí trakčního vedení

- a) bez vypnutí

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost $v = 50$ km/hod.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V provozu je stávající zabezpečovací zařízení. Během postupu probíhá projektování a výroba nového zabezpečovacího zařízení a zajištění stavební připravenosti pro jeho instalaci (realizace stavební připravenosti místností pro vnitřní části zabezpečovacího zařízení).

7. Jízdy vlaků

Probíhají především práce, které nevyžadují omezení železničního provozu.

8. Dopravní opatření

Nejsou navrhována.

Etapa 1 – Choceň. -Přeložka silnice II/315 včetně nového silniční nadjezdu

1. Rozsah práce

- Sejmutí ornice

- Přeložky inženýrských sítí
- Budování tělesa přeložky
- Předcházející práce – začátek opěr
- Úpravy TV
- Zřízení neutrálního pole
- Výkopové práce, sjezdy, pažení základů
- Základy
- Pilíře, opěry
- Stojky skruže
- Montáž skruže v noci
- Demolice stávajících trakčních podpěr
- Převěšení trakce na skruž – snížení sestavy
- Dostavba skruže v noci
- Bednění
- Armování konstrukce
- Betonáž + zrání + napínání
- Další pole – přesah skruže pro napínání
- Demontáž skruže v noci
- Montáž nových trakčních podpěr, zrušení neutrálního pole
- Vozovka a montáž vybavení mostu
- Výstavba kruhového objezdu
- Napojení přeložky silnice
- Dokončovací práce
- Uvedení přeložky silnice do provozu

2. Délka stavebního postupu

61 týdnů

3. Vyloučené koleje

- a) Výluka koleje 5 b v místě nadjezdu - 35 týdnů
- b) Výluka 2.t.k. Zámorsk – Choceň – 0,5 týdne
- c) 4x 5 hod noční výluka (23:10 – 4:10 hod) obou TK – nickolejný provoz
- d) Výluka 2.TK 2x á 6 hod
- e) Výluka 1.TK 1x á 6 hod
- f) Výluka obou TK 1x á 6 hod - nickolejný provoz

4. Vypnutí trakčního vedení

- a) Vypnutí TV v úseku Zámorsk – Choceň a
 - b) Vypnutí TV na zámorském zhlaví žst. Choceň
- Při zřizování a demontáži neutrálního pole

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost $v = 50$ km/hod.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V provozu je stávající zabezpečovací zařízení v ŽST Choceň a TZZ Choceň – Zámorsk

7. Jízdy vlaků

V úseku Choceň – Zámorsk je provoz vlaků mimo krátkodobé výluky bez omezení. Po dobu výluky koleje 5 b v místě nadjezdu po dobu 35 týdnů je přerušena jízda osobních vlaků v úseku Vysoké Mýto město – Choceň. Nákladní vlaky a odstup souprav osobních vlaků je bez omezení.

8. Dopravní opatření

V úseku Vysoké Mýto město – Choceň je navržena náhradní autobusová doprava v délce 35 týdnů předpoklad v době od 11/2027 do 07/2028

Etapa 2 - kolejové úpravy žst. Choceň

1. Rozsah práce

- Kolejové úpravy na českotřebovském zhlaví žst. Choceň
- úpravy TV
- úpravy zabezpečovacího zařízení
- Aktivace upraveného ZZ v žst. Choceň

2. Délka stavebního postupu

13 týdnů

3. Vyloučené koleje

- a) Výluka 2.t.k. Choceň – Brandýs n.O.-0,5 týdne
- b) postupná výluka staničních kolejí na českotřebovském zhlaví žst. Choceň

4. Vypnutí trakčního vedení

- a) Vypnutí TV kolejí č.2-16 na českotřebovském zhlaví žst. Choceň
- b) Vypnutí TV 2.t.k. Choceň – Brandýs n.O

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost $v = 50$ km/hod.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V ŽST Choceň je po dobu stavebního postupu v provozu stávající staniční zabezpečovací zařízení – elektronické stavědlo ESA 11 -, které je dálkově ovládáno z CDP Praha a z pracoviště PPV úseku Choceň (včetně) – Pardubice (mimo) umístěného v dopravní kanceláři ŽST Choceň. V ŽST je v provozu systém ETCS.

V průběhu postupu proběhnou v ŽST Choceň úpravy stávajícího zařízení tak, aby na konci stavebního postupu byla na brandýském zhlaví plnohodnotně zprovozněna definitivní konfigurace kolejiště. Bude upravena vnitřní část zařízení a připraven a přezkoušen SW stavědla. Současně bude upraveno dálkové ovládání ŽST a upraven SW RBC systému ETCS.

Pro přezkoušení vnějších prvků zabezpečovacího zařízení na brandýském zhlaví bude vyhrazena doba tří dnů na konci kolejové výluky. Nově zřízené koleje budou pro potřeby přezkoušení zařízení volné bez pohybu mechanizačních prostředků stavby. Přezkoušení cest z traťových kolejí proběhne v noční výluce před uvedením stavbou zasažené části kolejiště do provozu.

Práce na zabezpečovacím zařízení v tomto postupu jsou v HMG stavby časově koordinovány s následující etapou v úseku Choceň – vlečky Běstovice (mimo) tak na újezdském zhlaví stanice, aby proveden pouze jeden zásah ESY a jedna úprava SW.

7. Jízdy vlaků

Mimo výluky 2.t.k. Choceň – Brandýs n. O a krátkodobých výluk staničních kolejí na českotřebovském zhlaví žst. Choceň bez omezení.

8. Dopravní opatření

Nejsou navržena žádná dlouhodobá dopravní opatření.

Etapu 3- úsek Choceň – vlečky Běstovice (mimo)

1. Rozsah práce

- SO 10-20-51 ŽST Choceň, železniční most v km 0,772 podchod pro pěší a cyklisty -1.část, během provozu vlečky
- SO 10-20-51 ŽST Choceň, železniční most v km 0,772 podchod pro pěší a cyklisty -2.část – s úplnou výlukou žel provozu
- Rekonstrukce komunikace v místě podchodu
- Kolejové úpravy týnišťského zhlaví ŽST Choceň
- Mosty, propustky,
- zemní práce,
- kabelové trasy,
- výstavba stožárů TV
- objekty opěrných zdí
- Pokládka svršku
- Regulace TV

- Práce na TZZ a SZZ
- úpravy SZZ Choceň
- Aktivace upraveného SZZ Choceň

2. Délka stavebního postupu

89 týdnů

3. Vyloučené koleje

- a) nepřetržitá výluka trati Choceň – vlečky Běstovice 63 týdnů
- b) vlečka Běstovice obsluhována ze směru od Borohrádku

4. Vypnutí trakčního vedení

- a) Vypnutí TV v celém úseku Choceň (mimo)– Týniště n. O.
- b) Vypnutí TV jednotlivých staničních kolejí v žst. Choceň

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost $v = 50$ km/hod.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

ŽST Choceň

V ŽST Choceň je po dobu stavebního postupu v provozu stávající staniční zabezpečovací zařízení – elektronické stavědlo ESA 11 -, které je dálkově ovládáno z CDP Praha a z pracoviště PPV úseku Choceň (včetně) – Pardubice (mimo) umístěného v dopravní kanceláři ŽST Choceň. V ŽST je v provozu systém ETCS.

V průběhu postupu proběhnou v ŽST Choceň úpravy stávajícího zařízení tak, aby na konci stavebního postupu byla na brandýském zhlaví plnohodnotně zprovozněna definitivní konfigurace kolejíště. Bude upravena vnitřní část zařízení a připraven a přezkoušen SW stavědla. Současně bude upraveno dálkové ovládání ŽST a upraven SW RBC systému ETCS.

Pro přezkoušení vnějších prvků zabezpečovacího zařízení na brandýském zhlaví bude vyhrazena doba tří dnů na konci kolejové výluky. Nově zřízené koleje budou pro potřeby přezkoušení zařízení volné bez pohybu mechanizačních prostředků stavby. Přezkoušení cest z traťových kolejí proběhne v noční výluce před uvedením stavbou zasažené části kolejíště do provozu.

Práce na zabezpečovacím zařízení v tomto postupu jsou v HMG stavby časově koordinovány s následující etapou v úseku Choceň – vlečky Běstovice (mimo) tak na újezdském zhlaví stanice, aby proveden pouze jeden zásah ESY a jedna úprava SW.

Úsek Choceň (mimo) – Odbočka Běstovice (mimo)

Mezi Chocní a Odbočkou Běstovice je traťové zabezpečovací zařízení mimo provoz.

Úsek Odbočka Běstovice (včetně) – Borohrádek (mimo)

V úseku Odbočka Běstovice (včetně) – Borohrádek (mimo) je zabezpečovací zařízení mimo provoz.

7. Jízdy vlaků

Týniště n. O. – Borohrádek – v provozu v nezávislé trakci – do doby souběhu výluk

Borohrádek – Choceň – nepřetržitá výluka

8. Dopravní opatření

NAD Choceň – Borohrádek

Vlečka Běstovice obsluhována střídavě ze směru od Borohrádku nebo Chocně podle postupu výstavby pouze formou nezabezpečeného posunu mezi dopravními, obdobně bude probíhat staveništní doprava

Etapu 4. - výluka vlečka Běstovice

1. Rozsah práce

- Propustek a opěrná zeď
- zemní práce,
- kabelové trasy,
- výstavba základů TV
- Pokládka svršku

2. Délka stavebního postupu

15 týdnů

3. Vyloučené koleje

- a) nepřetržitá výluka trati Choceň – Borohrádek včetně vlečky Běstovice

4. Vypnutí trakčního vedení

- a) Vypnutí TV v celém úseku Choceň (mimo) – Týniště n. O.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost $v = 50$ km/hod. V místě nezabezpečených přejezdů jízda podle rozhledu.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Úsek Choceň (mimo) – Odbočka Běstovice (mimo)

Mezi Chocní a Odbočkou Běstovice je traťové zabezpečovací zařízení mimo provoz.

Úsek Odbočka Běstovice (včetně) – Borohrádek (mimo)

V úseku Odbočka Běstovice (včetně) – Borohrádek (mimo) je zabezpečovací zařízení mimo provoz.

7. Jízdy vlaků

Týniště – Borohrádek – v provozu

Borohrádek – Choceň – nepřetržitá výluka

8. Dopravní opatření

NAD Choceň – Borohrádek

Obsluha vlečky Běstovice není možná

Etapu 5.- úsek vlečky Běstovice (mimo) - Borohrádek (mimo)

1. Rozsah práce

Výluka vlečky Běstovice (mimo) - Borohrádek (mimo) - 54 týdnů

- Mosty a propustky
- zemní práce
- kabelové trasy
- základy a stožáry TV
- SO 12-20-04 Choceň – Újezd u Chocně, železniční most ev. km 4,297 přes silnici III/3058
- uzavírka silnice III/3085 -demolice
- uzavírka silnice III/3085 -demontáž pažení
- Nadjezd „polní cesty“ v km 5,543 (SO 12-30-04)
- Výhybna Újezd u Chocně, železniční most v km 6,745 přes silnici III/30510
- Čermná nad Orlicí – Újezd u Chocně, mosty, propustky, zdi
- SO 15-22-01 ŽST Čermná n. O., III/3059, silniční nadjezd v km 10,844
- SO 15-20-51 ŽST Čermná n. O., železniční most v km 11,046 podchod pro cestující – sudá skupina
- SO 15-20-51 ŽST Čermná n. O., železniční most v km 11,046 podchod pro cestující – lichá skupina
- SO 16-20-03 Čermná n. O. - Borohrádek, železniční most ev. Km 15,782 přes silnici I/36 - včetně uzavírky komunikace I/36
- Pokládka svršku

Aktivace TV a zabezpečovacího zařízení – 12 týdnů

- Regulace TV, aktivace 25 kV/50 Hz
- Trakční vedení 25 kV bude aktivováno po neutrální pole v km cca v km 5,3
- Zprovoznění definitivního ZZ v Čermné, včetně navazujících TZZ, aktivace definitivního SZZ v Újezdu u Chocně vč. TZZ do Čermné
- Aktivace GSM-R
- Aktivace ETCS s benefity

2. Délka celého stavebního postupu

106 týdnů

3. Vyloučené koleje

- Výluka vlečky Běstovice (mimo) - Borohrádek (mimo) - 54 týdnů, po ukončení výluky možný provoz v nezávislé trakci bez zabezpečovacího zařízení
- Krátkodobé přerušení obsluhy vlečky Běstovice při aktivaci TV a zabezpečovacího zařízení

4. Vypnutí trakčního vedení

- Vypnutí TV v úseku Choceň – Borohrádek
- K aktivaci napájení 25 kV 50 Hz po neutrální pole dochází na konci postupu

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost $v = 50$ km/hod. V místě nezabezpečených přejezdů jízda podle rozhledu.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Úsek Choceň (mimo) – Borohrádek (mimo) je zabezpečovací zařízení mimo provoz.

K aktivaci definitivního zabezpečovacího zařízení dochází na konci postupu.

7. Jízdy vlaků

Borohrádek – Choceň – nepřetržitá výluka

8. Dopravní opatření

NAD Choceň – Borohrádek

Vlečka Běstovice obsluhována ze směru od Chocně

Nákladní vlaky jezdí odklonem.

Etapu 6 žst. Borohrádek

1. Rozsah práce

Práce před dlouhodobými výlukami

- Přeložky inženýrských sítí
- Technologické objekty
- Kabelovod
- základy a stožáry TV

Práce při dlouhodobých výlukách na zhlavích

- zemní práce,
- spodek a svršek,
- kabelové trasy, TV
- propustky na choceňském zhlaví
- SO 17-20-51 ŽST Borohrádek, železniční most v km 16,329 podchod pro cestující – lichá skupina
- SO 17-20-51 ŽST Borohrádek, železniční most v km 16,329 podchod pro cestující – sudá skupina
- Kolejové úpravy
- Pokládka svršku
- Regulace TV, aktivace 25 kV/50 Hz
- Zprovoznění zabezpečovacího zařízení
- Aktivace GSM-R
- Aktivace ETCS s benefity

2. Délka celého stavebního postupu

150 týdnů

3. Vyloučené koleje

- výluka žst. Borohrádek choceňské zhlaví 26 týdnů
- výluka žst. Borohrádek týnišťské zhlaví 19 týdnů

4. Vypnutí trakčního vedení

- a) Vypnutí TV v úseku Choceň – Borohrádek – Týniště nad Orlicí
- b) K aktivaci napájení 25 kV 50 Hz dochází na konci postupu

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost $v = 50$ km/hod.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Ve stanici bude postupně v provozu stávající zabezpečovací zařízení a následně provizorní zabezpečovací zařízení.

K aktivaci definitivního zabezpečovacího zařízení dochází na konci postupu.

7. Jízdy vlaků

Choceň – Borohrádek – nepřetržitá výluka

Borohrádek – Týniště nad Orlicí, nepřetržitá výluka – navazuje během stavebního postupu

8. Dopravní opatření

NAD Choceň – Borohrádek

NAD Borohrádek– Týniště nad Orlicí, do její zavedení provoz pouze osobních vlaků v nezávislé trakci

V ŽST Borohrádek budou uvažována provizorní nástupiště délky 90 m s ohledem na možnost zastavení dvojice jednotek ř. 847

HMG stavby je navržen tak, aby byla v maximální možné míře zajištěna obsluha napojených vleček v ŽST. Borohrádek

Nákladní vlaky jezdí odklonem.

Etapa 7- úsek Borohrádek – Týniště nad Orlicí

1. Rozsah práce

- Mosty a propustky
- zemní práce
- kabelové trasy
- základy a stožáry TV
- SO 18-20-05 Borohrádek – Týniště n. O., železniční most ev. km 21,042 přes řeku Orlici
- SO 19-20-51 ŽST Týniště n. O., železniční most v km 22,522 podchod pro pěší Sportovní
- Pokládka svršku
- Regulace TV, aktivace 25 kV, 50 Hz
- Úpravy zabezpečovacího zařízení Týniště n. O.- Borohrádek
- Aktivace GSM-R
- Aktivace ETCS s benefity
- Ukončení výluky

2. Délka celého stavebního postupu

80 týdnů

3. Vyloučené koleje

- Nepřetržitá výluka Borohrádek – Týniště nad Orlicí

4. Vypnutí trakčního vedení

- Vypnutí TV v úseku Borohrádek – Týniště nad Orlicí
- K aktivaci napájení 25 kV 50 Hz dochází na konci postupu

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost $v = 50$ km/hod. V místě nezabezpečených přejezdů jízda podle rozhledu.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Úsek Borohrádek (mimo) - Týniště nad Orlicí je zabezpečovací zařízení mimo provoz.

K aktivaci definitivního zabezpečovacího zařízení dochází na konci postupu.

7. Jízdy vlaků

Borohrádek – Týniště nad Orlicí – nepřetržitá výluka

8. Dopravní opatření

NAD Borohrádek – Týniště nad Orlicí

Nákladní vlaky jezdí odklonem.