Vypracování přípravné dokumentace "Ústí nad Orlicí - Choceň, nová trať" je spolufinancováno Evropskou unií z rozpočtu TEN-T v rámci pomoci poskytované na rozvoj trans-evropských sítí ve výši 1 530 000,- EUR, což je 49,8 % z celkových nákladů projektu číslo 2006-CZ-92106-S-S07.65730.

Správa železniční dopravní cesty

PO PŘIPOMÍNKÁCH 10/2009

č. změny	Text změny - odůvodnění	Datum	Podpis

SUDOP PRAHA a.s.

Olšanská 1a
130 80 Praha 3
Česká republika
tel.: 224 227 168
fax: 224 230 316
faxmodem: 267 094 364
e-mail: praha@sudop.cz

OBJEDNATEL	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
STŘEDISKO: 250 HRADEC KRÁLOVÉ		VEDOUCÍ STŘEDISKA ING. PAVEL HORÁČEK	GENERÁLNÍ ŘEDITEL ING. JOSEF FIDLER
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT STAVBY	ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ.- PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTROLOVAL
ING. DANIEL FILIP	ING. DANIEL FILIP	ING. DANIEL FILIP	ING. PAVEL HORÁČEK
KRAJ PARDUBICKÝ	MÚ/OÚ/POVĚŘENÁ OBEC	DLE LOKALITY/ÚSTÍ N. O., CHOCEŇ	ÚČEL: PŘÍPR. DOK.
Ústí nad Orlicí –Choceň, nová trať Průvodní zpráva			DATUM: 09 / 2009
			MĚŘÍTKO:
			FORMÁTY:
Průvodní zpráva			ČÁST: A; PŘÍL.:

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

Obsah:

1	Identifikační údaje stavby	7
2	Základní údaje o stavbě	8
2.1	Údaje o umístění stavby	8
2.1.1	Umístění stavby	8
2.1.2	Správní členění dotčeného území	9
2.2	Charakteristika území a stavebního pozemku	10
2.2.1	Poloha v obci	10
2.2.2	Údaje o vydané územně plánovací dokumentaci	11
2.2.3	Údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací	12
2.2.4	Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů a organizací	13
2.2.4.1	Projednání během zpracování projektu	13
2.2.4.2	Stanoviska dotčených orgánů a organizací	27
2.2.5	Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní infrastrukturu	27
2.2.5.1	Napojení na železniční trať	27
2.2.5.2	Napojení na pozemní komunikace	27
2.2.6	Možnosti napojení stavby na veřejnou technickou infrastrukturu	28
2.2.7	Geomorfologická, geologická a hydrogeologická charakteristika území	29
2.2.7.1	Geomorfologie	29
2.2.7.2	Geologie	30
2.2.7.3	Hydrogeologie	31
2.2.7.4	Tektonika a seismická aktivita	32
2.2.7.5	Stabilita území a vliv poddolování	32
2.2.7.6	Sesuvná území	32
2.2.7.7	Ložiska nerostných surovin	33
2.2.8	Poloha vůči záplavovému území	33
2.2.9	Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí	34
2.2.10	Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, přístupové trasy	34
2.2.10.1	Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby	34
2.2.10.2	Přístupové (dopravní) trasy	35
2.2.11	Zajištění vody, energií a elektronické komunikace a po dobu výstavby	38
2.2.11.1	Voda	38
2.2.11.2	Kanalizace	38
2.2.11.3	Elektrická energie	38
2.2.11.4	Telefon	39

2.3 Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce 39
2.3.1 Stručný popis stavby 39
2.3.1.1 Popis technického řešení 39
2.3.1.2 Dopravní a provozní technologie, grafy rychlostí 41
2.3.1.3 Opouštění stávající tratě 42
2.3.1.4 Postup výstavby 43
2.3.2 Účel užívání stavby 43
2.3.3 Stavba trvalá 44
2.3.4 Novostavba 44
2.3.5 Etapizace výstavby 44
2.4 Projektované kapacity stavby 45
2.5 Orientační údaje stavby 48
2.5.1 Základní údaje o kapacitě stavby 48
2.5.2 Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody 49
2.5.3 Celková spotřeba vody 50
2.5.4 Odborný odhad množství dešťových a splaškových vod 50
2.5.5 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě 51
2.5.6 Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě 51
3 Přehled výchozích podkladů 51
4 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami 52
4.1.1 Související železniční stavby 52
4.2 Související realizované stavby jiných investorů 52
4.3 Související plánované stavby jiných investorů. 52
5 Členění dokumentace na provozní soubory a stavební objekty 53
6 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby 64
7 Zdůvodnění stavby a jejího umístění 64
7.1 Zdůvodnění nezbytnosti stavby 64
7.2 Zhodnocení stávajícího stavu a využitelnosti dosavadního dlouhodobého hmotného majetku 65
7.3 Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby 67
7.4 Zdůvodnění umístění stavby 67
7.4.1 Dokumentace předcházející přípravné dokumentaci 67
7.4.2 Přípravná dokumentace 68

8 Členění přípravné dokumentace 70
9 Přehled budoucích vlastníků a správců 73
10 Členění dokumentace na provozní soubory a stavební objekty pro posouzení schody s technickými specifikacemi interoperability 86
10.1 Technologická část 86
10.2 Stavební část 88

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby:	**Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať**
ISPROFIN:	3273214901
Stupeň dokumentace:	přípravná dokumentace (DÚR)
Místo stavby:	území mezi Ústím nad Orlicí a Chocní
Kraj:	Pardubický
Obec s rozšířenou působností:	Ústí nad Orlicí, Vysoké Mýto
Pověřená obec:	Ústí nad Orlicí, Choceň
Zadavatel přípravné dokumentace:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 IČ 70 99 42 34 DIČ CZ 70 99 42 34
Organizační složka:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa Praha Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9
Hlavní inženýr stavby (HIS):	Ing. František Pilný tel.: 972 325 189 e-mail: pilny@sspha.szdc.cz
Zhotovitel přípravné dokumentace:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a 130 80 Praha 3 IČ 25 79 33 49 DIČ CZ 25 79 33 49
Zpracovatelský útvar:	SUDOP PRAHA a.s. Středisko 250 Hradec Králové Hradecká 1151 500 03 Hradec Králové
Hlavní inženýr projektu (HIP):	Ing. Daniel Filip tel.: 495 518 284 e-mail: daniel.filip@sudophk.cz

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1 ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY

2.1.1 Umístění stavby

Stavba „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“ je složena z několika částí:

⇒ železniční trať evropského železničního systému CLS054 Česká Třebová – Praha Libeň

⇒ dráha celostátní

- traťový úsek 1501 Česká Třebová (včetně) – Praha Masarykovo nádraží (včetně)

  stávající km 257,827 152 – 270,387 028 - demolice

- traťový úsek 1501 Česká Třebová (včetně) – Praha Masarykovo nádraží (včetně)

  nový km 257,827 152 – 267,983 717 – nová trať (stavební část)

  stávající km 256,554 – 271,046 – stávající trať v Ústí nad Orlicí + nová trať mezi Ústím nad Orlicí a Chocní + stávající trať v Chocni (technologická část - zabezpečovací a sdělovací zařízení)

- traťový úsek 1501 Česká Třebová (včetně) – Praha Masarykovo nádraží (včetně)

  definiční úsek 12 Zámrsk – Uhersko

  stávající km 282,119 (diagnostické zařízení ke zjištění závad jedoucích železničních kolejových vozidel)

- traťový úsek 1302 Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Miedzylesie (PKP) (mimo)

  definiční úsek 32 Letohrad – Jablonné nad Orlicí

  stávající km 93,513 (diagnostické zařízení ke zjištění závad jedoucích železničních kolejových vozidel – indikátory IHL, IHO, IPK)

⇒ rozvodna, stání transformátorů a trakční měnírna v Ústí nad Orlicí včetně přístupové komunikace v Ústí nad Orlicí – Kerharticích

⇒ přístupová komunikace k rozvodně, stáním transformátorů a trakční měnírně ze silnice Ministerstva obrany ČR Kerhartice - Říčky

⇒ přístupová komunikace k třebovskému portálu tunelu Oucmanice ze silnice II/315 od obce Hrádek

⇒ přístupová komunikace k pražskému portálu tunelu Oucmanice ze silnice III/3155 od obce Oucmanice

⇒ přístupová komunikace k železniční zastávce Brandýs nad Orlicí ze silnice III/3155 z Brandýsa nad Orlicí

⇒ přístupová komunikace k třebovskému portálu tunelu Hemže ze silnice III/3155 z Brandýsa nad Orlicí

⇒ přístupová komunikace k pražskému portálu tunelu Hemže z místní komunikace Brandýs nad Orlicí – Choceň v úseku Penzion Mítkov – Peliny

⇒ přeložka místní komunikace Brandýs nad Orlicí – Choceň v úseku Penzion Mítkov – Peliny

⇒ úprava komunikace v údolí Loutovec.

2.1.2 Správní členění dotčeného území

Správní členění dotčeného území pro stávající železniční trať Ústí nad Orlicí - Choceň

Kraj	**Obec s rozšířenou působností**	**Pověřená obec**	**Obec**	**Katastrální území**
Pardubický	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	Kerhartice nad Orlicí
Pardubický	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	Gerhartice
Pardubický	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	Sudislav nad Orlicí	Sudislav nad Orlicí
Pardubický	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	Orlické Podhůří	Dobrá Voda u Orlického Podhůří
Pardubický	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	Brandýs nad Orlicí	Brandýs nad Orlicí
Pardubický	Vysoké Mýto	Choceň	Zářecká Lhota	Zářecká Lhota
Pardubický	Vysoké Mýto	Choceň	Mostek	Mostek nad Orlicí
Pardubický	Vysoké Mýto	Choceň	Choceň	Hemže
Pardubický	Vysoké Mýto	Choceň	Choceň	Choceň

Správní členění dotčeného území pro navrhovaný stav

Kraj	**Obec s rozšířenou působností**	**Pověřená obec**	**Obec**	**Katastrální území**
Nová železniční trať Ústí nad Orlicí - Choceň				
Pardubický	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí
Pardubický	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	Kerhartice nad Orlicí
Pardubický	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	Gerhartice
Pardubický	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	Hrádek	Hrádek u Jehnědí
Pardubický	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	Sudislav nad Orlicí	Sudislav nad Orlicí
Pardubický	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	Jehnědí	Jehnědí
Pardubický	Vysoké Mýto	Choceň	Oucmanice	Oucmanice
Pardubický	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	Brandýs nad Orlicí	Brandýs nad Orlicí
Pardubický	Vysoké Mýto	Choceň	Mostek	Mostek nad Orlicí
Pardubický	Vysoké Mýto	Choceň	Zářecká Lhota	Zářecká Lhota
Pardubický	Vysoké Mýto	Choceň	Choceň	Hemže
Pardubický	Vysoké Mýto	Choceň	Choceň	Choceň
Indikátory IHL, IHO, IPK				
Pardubický	Vysoké Mýto	Vysoké Mýto	Radhošť	Radhošť

Kraj	Obec s rozšířenou působností	Pověřená obec	Obec	Katastrální území
Pardubický	Žamberk	Letohrad	Letohrad	Orlice
Pardubický	Žamberk	Jablonné nad Orlicí	Verměřovice	Verměřovice

2.2 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU

2.2.1 Poloha v obci

Stavba „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“ je rozsáhlá a zasahuje na území více obcí.

Dále je popisován stav k 27.11.2009.

Ústí nad Orlicí

Stavba leží převážně v zastavěné části obce. Částečně leží i v nezastavěné části obce, a to rozšíření násypového tělesa železniční tratě pro provizorní přeložku Polomy, které zůstane v definitivním stavu; část přístupové komunikace k trakční měnírně Ústí nad Orlicí; zařízení staveniště a provizorní přístupové komunikace.

Hrádek

Stavba leží mimo zastavěnou část obce, a to přístupová komunikace k třebovskému portálu tunelu Oucmanice, případná individuální protihluková opatření, provizorní staveništní komunikace.

Sudislav nad Orlicí

Stavba leží mimo zastavěnou část obce. Nová železniční trať podchází pod obcí tunelem Oucmanice. Na povrchu leží požární nádrž a přístupová komunikace. Demolice stávající železniční tratě leží mimo zastavěnou část obce.

Orlické Podhůří

Stavba leží mimo zastavěnou část obce. Demolice stávající železniční tratě leží mimo zastavěnou část obce.

Jehnědí

Stavba leží mimo zastavěnou část obce. Nová železniční trať podchází pod obcí tunelem Oucmanice.

Oucmanice

Stavba leží mimo zastavěnou část obce. Nová železniční trať podchází pod obcí tunelem Oucmanice.

Brandýs nad Orlicí

Stavba leží převážně mimo zastavěnou část obce. Částečně leží v zastavěné části obce, a to přístupová komunikace k zastávce Brandýs nad Orlicí. Demolice stávající železniční tratě leží v zastavěné části obce.

Mostek

Stavba leží mimo zastavěnou část obce. Nová železniční trať podchází pod obcí tunelem Hemže. Na povrchu leží pražský portál tunelu Hemže s přilehlou částí železniční tratě, zařízení

staveniště a provizorní staveništní komunikace. Demolice stávající železniční tratě leží mimo zastavěnou část obce.

Zářecká Lhota

Stavba leží mimo zastavěnou část obce. Demolice stávající železniční tratě leží mimo zastavěnou část obce.

Choceň

Stavba leží částečně v zastavěné a částečně v nezastavěné části obce.

Radhošť

Stavba leží v zastavěné části obce.

Verměřovice

Stavba leží mimo zastavěnou část obce.

Letohrad

Stavba leží mimo zastavěnou část obce.

2.2.2 Údaje o vydané územně plánovací dokumentaci

Stav k 27.11.2009.

Pardubický kraj

Stávající územní plán je účinný od roku 2006.

V době odevzdání PD (12/2009) se zpracovává změna územního plánu, předpoklad nabytí účinnosti 1. Q 2010.

Ústí nad Orlicí

Stávající územní plán je účinný od roku 2006. Poslední změna č. 2 je účinná od roku 2009.

V době odevzdání PD (12/2009) se zpracovává změna územního plánu č. 3.

Hrádek

Nový územní plán je platný od 8.10.2009.

Sudislav nad Orlicí

Stávající územní plán je účinný od roku 2006.

V době odevzdání PD (12/2009) se zpracovává změna územního plánu č. 1, předpoklad nabytí účinnosti koncem roku 2009.

Orlické Podhůří

Stávající územní plán je účinný od roku 2001.

V době odevzdání PD (12/2009) se zpracovává změna územního plánu č. 3, předpoklad nabytí účinnosti 2009.

Jehnědí

Nový územní plán je platný od 1.10.2009.

Oucmanice

Stávající územní plán je účinný od roku 2002.

Brandýs nad Orlicí

Stávající územní plán je účinný od roku 1999. Poslední změna č. 1 je účinná od roku 2008.

V době odevzdání PD (12/2009) se uvažuje o zpracování nového územního plánu.

Mostek

Obec v době odevzdání PD (12/2009) nemá platný územní plán.

Územní plán se době odevzdání PD (12/2009) zpracovává, předpoklad nabytí účinnosti 2010.

Zářecká Lhota

Stávající územní plán je účinný od roku 2007.

Choceň

Stávající územní plán je účinný od roku 2008.

Radhošť

Poslední změna č. 2 je účinná od roku 2008.

Verměřovice

Stávající územní plán je účinný od roku 2003.

Letohrad

Stávající územní plán je účinný od roku 1996. Poslední změna č. 3 je účinná od roku 2008.

2.2.3 Údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací

Stav k 27.11.2009.

Pardubický kraj

V době odevzdání PD (12/2009) není záměr v souladu s územním plánem.

Záměr bude v souladu s územním plánem po nabytí účinnosti připravované změny územního plánu.

Ústí nad Orlicí

V době odevzdání PD (12/2009) není záměr v souladu s územním plánem.

Hrádek

V době odevzdání PD (12/2009) není záměr v souladu s územním plánem.

Sudislav nad Orlicí

V době odevzdání PD (12/2009) není záměr v souladu s územním plánem.

Orlické Podhůří

V době odevzdání PD (12/2009) není záměr v souladu s územním plánem.

Jehnědí

V době odevzdání PD (12/2009) je záměr v souladu s územním plánem.

Oucmanice

V době odevzdání PD (12/2009) není záměr v souladu s územním plánem.

Brandýs nad Orlicí

V době odevzdání PD (12/2009) není záměr v souladu s územním plánem.

Mostek

V době odevzdání PD (12/2009) není záměr v souladu s územním plánem.

Zářecká Lhota

V době odevzdání PD (12/2009) není záměr v souladu s územním plánem.

Choceň

V době odevzdání PD (12/2009) není záměr v souladu s územním plánem.

Radhošť

V době odevzdání PD (12/2009) je záměr v souladu s územním plánem.

Verměřovice

V době odevzdání PD (12/2009) je záměr v souladu s územním plánem.

Letohrad

V době odevzdání PD (12/2009) je záměr v souladu s územním plánem.

2.2.4 Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů a organizací

2.2.4.1 Projednání během zpracování projektu

1) Ekocentrum PALETA, Štolbova 2665, Pardubice (18.11.2008)

Žádáme o zahrnutí do přípravné a stavební dokumentace této varianty realizaci přímé přístupové cesty pro pěší od ohybu silnice do Oucmanic přímo na novou železniční zastávku.

Přístup na železniční zastávku v nové poloze je možný stávajícím způsobem a od rušeného přejezdu v Brandýse nad Orlicí po nové komunikaci. Přístupová doba se prodlouží stejně jako pro cestující z a do Brandýsa nad Orlicí.

2) HZS Pardubického kraje, Teplého 1256, Pardubice (27.2.2009 a 9.3.2009)

- pro projektovou dokumentaci bude vypracována příloha – Požárně bezpečnostní řešení s analýzou rizik, řešící pravděpodobnost úniku nebezpečných látek a únik osob při mimořádných událostech v tunelu. Součástí přílohy bude výpočet zadýmení a úniku osob a operativně taktická studie s ohledem na dojezd jednotek požární ochrany.

V dokumentaci doloženo.

- jednokolejné tunely budou navzájem propojeny spojovacími chodbami, v max. vzájemných vzdálenostech do 400 m dle TSI. Spojovací chodby budou sloužit jako únikové cesty v případe nehody v tunelech a budou nuceně přetlakově větrány.

V dokumentaci dodrženo. Viz E.1.7 Železniční tunely.

- technologická část chodeb bude požárně oddělena od únikových cest

V dokumentaci dodrženo. Viz E.1.7 Železniční tunely.

- ke všem portálum tunelu budou přivedeny přístupové komunikace. Před portály se vybudují nástupné a záchranné plochy, v bezpečné (odstupové) vzdálenosti od portálu 300 m^2 v kolejišti, mimo ně 500 m2. Tato plocha muže být řešena jako přístupová silnice o min. šířce 7,0 m, na jejím začátku i konci musí být záliv umožňující vozidlům se otočit. Před portály budou umístěny podzemní nádrže, min. objemu 150 m3, se zařízením umožňujícím naplnit suchovody v tunelu do doby příjezdu jednotek IZS (integrovaného záchranného systému) a náhradního zdroje energie pro zařízení. Mezi jednotlivými tunely budou umístěny technologické místnosti se vstupem z obou tunelu (budou vybaveny elektrickou požární signalizací), ve kterých budou uskladněny pomůcky pro zásah jednotek HZS, např. skratovací tyče, vozíky pro převoz menších nákladu a pod.

V dokumentaci dodrženo. Viz E.1.7 Železniční tunely, E.1.3 železniční přejezdy, E.1.8 Pozemní komunikace.

- na výjezdovém portálu delšího tunelu (v prostoru Poříč) bude plocha, umožňující přistávání vrtulníku a přes estakádu se železniční zastávkou obsluhující všechny tunely

V dokumentaci dodrženo. Viz E.1.8 Pozemní komunikace.

- samotné tunely budou vybaveny suchovody, na které budou napojeny nadzemní hydranty ve vzdálenostech do 120 m, osvětlením do výšky 1,10 m, které bude integrováno do madla a bude ovládáno místně a dálkově z dispečinku, pro dorozumění zásahových jednotek budou v tunelech vybudovány komunikační kanály, umožňující spojení všech jednotek IZS, pro sledování vnitřních prostor bude tunel ve vytypovaných místech vystrojený kamerovým systémem, zásuvkami, drážními telefony.

Suchovody překonány dalším vývojem, ostatní v dokumentaci dodrženo, viz E.1.7 Železniční tunely, D.2 Sdělovací zařízení.

3) Městský úřad Brandýs nad Orlicí, náměstí Komenského 203, Brandýs nad Orlicí (4.3.2009)

- Umístit přístřešky na nástupišti zastávky Brandýs nad Orlicí tak, aby chránily čekající cestující proti západnímu větru, který v oblasti převažuje.

Přístřešky jsou umístěny dle polohy nástupiště a jeho orientace.

- Umístit k zastávce přístřešky na kola.

U zastávky Brandýs nad Orlicí je navržen stojan pro 10 jízdních kol.

- Zajistit po celou dobu výstavby provoz na cyklostezce a víceúčelové komunikaci hlavně ve směru na Choceň

Dle možností dodrženo. Cyklostezka se bude v některých úsecích i vícekrát překládat. Na cyklostezce bude docházet k lokálnímu krátkodobému omezování provozu.

- Zasypat Přední Luka v rozsahu pozemků ve vlastnictví Brandýsa nad Orlicí rubaninou z tunelu na úroveň terénu v okolí rodinných domů.

Je možné poskytnout materiál z tunelů, rubaniny je dost. Není součástí železniční stavby. Město Brandýs nad Orlicí musí projednat s DOSS.

- Město Brandýs nad Orlicí má zájem o pozemky opouštěné SŽDC s.o. a ČD a.s.

Nutno zažádat vlastníky pozemků.

- Město Brandýs nad Orlicí uvažuje o novém územním plánu. Bylo dohodnuto, že pro účely přípravy stavby železniční trati bude provedena pouze změna územního plánu, aby se zpracování urychlilo. Zpracování změny ÚP zajistí Brandýs nad Orlicí. Financovat bude SŽDC s.o.

Bude dále řešeno.

4) Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 65, Praha (13.2.2009)

Souhlasného stanoviska MŽP k záměru Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať ve variantě 1b (zelená)

Splnění podmínek souhlasného stanoviska MŽP k záměru Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať ve variantě 1b (zelená) je uvedeno v dokladové části H.2.

5) HZS Pardubického kraje, Teplého 1256, Pardubice (27.3.2009)

Varianta jednokolejných tunelů je z hlediska zásahu akceptovatelnou variantou v případě, že bude dále přijatelným způsobem řešena evakuace osob a doprava techniky.

Pro evakuaci osob slouží druhý nezasažený tunel. Podmínky pro dopravu techniky jsou vytvořeny použitím pevné jízdní dráhy v tunelech.

6) Městský úřad Brandýs nad Orlicí, náměstí Komenského 203, Brandýs nad Orlicí (10.3.2009)

Rádi bychom už dnes znali představy ČD a.s., co bude s pozemky po opouštěné železniční trati. Jde také o to, že z důvodu oné stavby musíme pracovat na novém územním plánu města a do zadání bychom dali představu o využití onech pozemku, vycházející ze znalosti úmyslu současných majitelů.

Dotaz na ČD a.s.

7) KÚ Pardubického kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, Oddělení ochrany přírody, Jiráskova 20, Pardubice (28.4.2009)

- V korytě vodoteče (území PR Hemže-Mýtkov) bude zachována průchodnost pro malé a střední druhy živočichů. V rozsahu kamenných stupňů zřídit u břehů vodoteče šikmé spojité rampy umožňující pohyb živočichů. Kamenné stupně budou v protispádu, který umožní zvlhčování šikmých ploch pro usnadnění pohybu obojživelníků. Dno koryta pod železničním mostem bude tvarováno tak, aby „běžný“ průtok vodoteče procházel střední částí a po okrajích byl umožněn pohyb živočichů („suchou“ cestou).

V dokumentaci dodrženo. Viz SO 01-81-01 Úprava vodoteče v přírodní rezervaci Hemže - Mýtkov v ž. km. 266,742.

- KÚ OŽP Pak požaduje ponechání štěrku (kolejového lože) na stávající trati v rozsahu od přejezdu ve stávajícím km 268,095 po provizorní přejezd k pražskému portálu tunelu Hemže.

V dokumentaci dodrženo. Viz E.1.1 Železniční spodek a svršek a SO 09-82-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, rekultivace opouštěného úseku železniční tratě

- Orgány životního prostředí preferují, kde to bude možné, propustný povrch ploch, např. hutněný štěrk s mlatovou úpravou povrchu. V případě plochy v území PR Hemže-Mýtkov nebude jiný povrch uvažován.

Na dalších jednáních bylo dohodnuto, že tato úprava není vzhledem k zatížení plochy vhodná.

- Záchranné transfery rostlin a živočichů je nutno řešit i pozemkově a pozemky pro nové umístění zachraňovaných rostlin a živočichů zahrnout do územního řízení. Transfery rostlin a živočichů provádí specializovaná firma – zahrnout do rozpočtu.

V dokumentaci dodrženo. Viz B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

- RNDr. Vrána investora a zhotovitele PD upozornil na nutnost získání výjimek, které jsou podmínkou pro zahájení územního řízení.

Investor požádal o potřebné výjimky.

8) České dráhy a.s., Generální ředitelství, Odbor koncepce a obchodu osobní dopravy, nábřeží L. Svobody 1222, Praha (29.4.2009)

Z pohledu výhledového nasazení vozidel v regionální dopravě na trati Pardubice – Česká Třebová je optimální délka nástupišť na nové zastávce Brandýs nad Orlicí 170 m.

V dokumentaci dodrženo.

9) Povodí Labe s.p., Víta Nejedlého 951, Hradec Králové (13.5.2009)

- Menší zařízení staveniště v Kerharticích přimknout dle možností ke stávajícími násypu železniční tratě a upravit tvar tak , aby se vytvořil maximální prostor pro průtok velkých vod.

V dokumentaci upraveno.

- Větší zařízení staveniště v Kerharticích není nutné z hlediska správce toku chránit protipovodňovým valem.

V dokumentaci ponecháno na zhotoviteli.

- Obě zařízení staveniště posoudit z hlediska ovlivnění průchodu velkých vod – provede Povodí Labe a.s.

V dokumentaci provedeno – viz H.1.3 Modelování vodohospodářské situace v povodí Tiché Orlice

- Nesouhlasí se zužováním prostoru na levém břehu Tiché Orlice v Brandýse nad Orlicí železničním násypem. Preferuje řešení s mostem.

V dokumentaci dodrženo. Viz SO 01-20-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v km 265,277

- Na zařízení staveniště na levém břehu Tiché Orlice v Brandýse nad Orlicí nesmí být dlouhodobě skladovány odplavitelné látky.

V dokumentaci dodrženo. Viz B.6 Organizace výstavby.

- V letošním roce bude dokončena protipovodňová ochrana Brandýsa nad Orlicí. Tím se změní proudění a výška hladiny stoleté vody pod Brandýsem nad Orlicí na pravém břehu Tiché Orlice za železniční tratí. Do prostoru již nebude voda při povodních natékat přes Brandýs nad Orlicí, ale zpátky od železničního propustku v žel. km 268,050. Hladiny stoleté vody dosáhnou nadmořské výšky na Tiché Orlici v říčním km 33,291 v příčném řezu PF 40 nad železničním propustkem 299,15 m n. m. (Bpv.).

Využito při návrhu přístupové komunikace k třebovskému portálu tunelu Hemže.

- Přístupové komunikace k třebovskému portálu tunelu Hemže jsou možné obě. Pokud by se budoval násyp pro přístupovou komunikaci přes údolí, požaduje správce toku vložit do násypu propustky patřičné kapacity, aby bylo umožněno volné protékání vody a odtok vody do Tiché Orlice. Jeden propustek umístit do nejnižšího místa v terénu.

V dokumentaci dodrženo. Viz SO 01-30-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, přístupová komunikace k třebovskému portálu tunelu Hemže

- Požaduje u mostů přes Tichou Orlici odstranit násyp za opěrami do vzdálenosti 10 m za rubem opěr a poté provést vysvahování násypů.

V dokumentaci dodrženo. Viz E.1.4.1 Železniční mosty – demolice.

10) Ministerstvo obrany ČR, Vojenský závod 4218, Karpatská 39, Ústí nad Orlicí (21.5.2009)

- Odkoupit (převést mezi Armádou ČR a SŽDC s.o.) celé části pozemků pod novou komunikací a mezi novou komunikací a severními okraji pozemků. Možná je i směna s městem Ústí nad Orlicí.

Bude předmětem dalších jednání.

- Přenést stávající oplocení areálu VZ 4218 pod novou komunikaci.

V dokumentaci dodrženo. Viz SO 01-40-10 Ústí nad Orlicí - Choceň, oplocení.

- Pokud komunikace přetne zpevněnou plochu sloužící pro uskladnění materiálu v severozápadním rohu areálu VZ 4218, rozšířit tuto plochu jižním směrem o stejnou výměru, která bude zabrána.

V dokumentaci dodrženo. Viz SO Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, náhrada skladové plochy ve VZ 4218.

- Požadují prověřit současný majetkoprávní vztah zúčastněných stran napojených na vodovod. Požadují uzavřít nové smlouvy TEPVOS s.r.o. - Armáda ČR – SŽDC s.o. – ČEZ Distribuce a.s.

Bude předmětem dalších jednání.

11) Region Orlicko-Třebovsko, Sychrova 16, Ústí nad Orlicí (9.6.2009)

- Při budování opěrné zdi SO 01-23-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, opěrná zeď v km 258,581 - 258,591 (vlevo)dojde k úplné uzavírce cyklostezky na dobu cca 3 měsíce. ROT žádá o provádění prací mimo měsíce květen – červenec.

Během dalšího zpracování dokumentace došlo k vývoji řešení. Cyklostezka bude uzavřena, bude vytvořena objízdná trasa souběžně s železniční tratí na pravé straně viz SO 01-25-04.07 Ústí nad Orlicí - Choceň, staveništní komunikace Kerhartice – Polomy.

- ROT jako investor a provozovatel cyklostezky požaduje, aby ve všech stupních dokumentace stavby Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať byly ve výkresové, textové i rozpočtové části obsaženo řešení přeložek cyklostezky, obnova v případě poškození cyklostezky železniční stavbou a dopady do trvalého i přechodného dopravního značení. Před zahájením stavebních prací na trati se požaduje provedení podrobné pasportizace cyklostezky v celém úseku Kerhartice – Choceň z účasti zástupců ROT.

V dokumentaci dodrženo. Viz B.7 Dopravní opatření, E.1.8 Pozemní komunikace.

12) Městský úřad Ústí nad Orlicí, Odbor životního prostředí, Sychrova 16, Ústí nad Orlicí (15.6.2009)

Zástupci MÚ Ústí nad Orlicí, odboru životního prostředí požadují umístit na kanalizaci odvádějící povrchové vody vzniklé v tunelu z vod srážkových, tajícího sněhu apod., odlučovač ropných látek. Tím bude zabezpečeno, že v případě havarijního úniku ropných látek v tunelu nedojde k ohrožení povrchových vod v toku nebo podzemních vod v případě vybudování zasakovacího zařízení.

Na portálech tunelů jsou navrženy bezodtoké jímky s kapacitou na dvě hodiny hašení v tunelech.

Zástupci MÚ Ústí nad Orlicí, OŽP upozornili projektanta, že vodoprávní řízení bude vedeno v Ústí nad Orlicí i ve Vysokém Mýtě podle místní příslušnosti.

V dokumentaci zohledněno.

Zástupci MÚ Ústí nad Orlicí, OŽP upozornili projektanta, že se v případě odlučovače RL, kanalizace a výustního objektu do toku nebo zasakovacího zařízení, bude jednat o vodní dílo a je třeba požádat vodoprávní úřad o povolení této stavby a o povolení k „jinému nakládání s povrchovými vodami“.

Bude požádáno.

13) VaK Jablonné nad Orlicí a.s, Slezská 350, Jablonné nad Orlicí (15.6.2009)

Náhrada vrtu SO2 bude muset být provedena minimálně náhradním vrtem stejné hloubky a vydatnosti.

V dokumentaci bylo navrženo, dalším vývojem bylo toto řešení opuštěno.

V předložené zprávě „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať, předběžný geotechnický a stavebnětechnický průzkum“ se o hydrogeologických poměrech hovoří jen v souvislosti s geotechnickými vlastnostmi hornin. S ohledem na užší rozsah informací proto není tato zpráva dostatečným podkladem pro změnu způsobu řešení zásobování vodou v rizikové oblasti vytvořené stavbou tunelu.

Existují proto dvě řešení. Buď zachovat původní návrh na centrální zásobování rizikové oblasti vodou z nového vrtu v Chocni, nebo před dokončením dalšího stupně projektové dokumentace provést podrobný hydrogeologický průzkum v rozsahu umožňujícím změnu uvažovaného řešení. V praxi by to kromě jiného znamenalo vyhloubit řadu vrtů přibližně v ose tunelů až pod jeho niveletu, provést dlouhodobé čerpací zkoušky, v jejich rámci posoudit vliv snížení hladiny vody v tomto hydrodynamickém systému ať již k němu dojde pouze krátkodobě při provádění tunelů, nebo bude vliv stavby dlouhodobý.

V dokumentaci bylo navrženo, dalším vývojem bylo toto řešení opuštěno.

14) HZS Pardubického kraje, Teplého 1256, Pardubice (17.6.2009)

- HZS PaK požaduje zřízení nádrže o objemu postačujícímu na dvě hodiny hašení.

V dokumentaci bylo navrženo, dalším vývojem bylo toto řešení opuštěno.

- Podjezdnou výšku galerie u třebovského portálu tunelu Oucmanice navrhnout minimálně 5,0 m.

V dokumentaci dodrženo.

- HZS požaduje v tunelu pouze jeden vlak.

Byla navržena další trakční dělení v tunelech, HZS od požadavku upustilo.

Během dalších jednání bylo dohodnuto vypracování Analýzy rizik a Operativně taktické studie, na jejich základě bude dohodnuto výsledné řešení.

- HZS požaduje, aby kamerami byly pokryty všechny prostory včetně spojovacích chodeb.

Bylo dohodnuto, že kamerami budou pokryty portály a propojky .

- HZS Pak upozornil na povinnost provozovatele tunelů vybavení jednotek zasahujících v tunelech.

Bude řešeno v dalším stupni.

15) HZS Pardubického kraje, Teplého 1256, Pardubice (7.7.2009)

- Zástupci HZS požadují dočasnou úpravu dopravního značení na dočasné přístupové komunikaci k třebovskému portálu tunelu Hemže zástavbou rodinných domů z Brandýsa nad Orlicí ze silnice III/3155 značkami Zákaz stání.

V dokumentaci dodrženo. Viz B.7 Dopravní opatření a E.1.8 Pozemní komunikace.

- Zástupci HZS požadují zateplení všech částí suchovodů takovým způsobem, aby při zásahu při teplotách pod bodem mrazu nedošlo k omezení průtoku v suchovodech.

V dokumentaci bylo navrženo, dalším vývojem bylo toto řešení opuštěno.

16) Ministerstvo obrany ČR, Vojenský závod 4218, Karpatská 39, Ústí nad Orlicí (15.7.2009)

- Náhradou za rušenou zpevněnou plochu za objektem č. 76 a za zabíranou plochu v severozápadním rohu areálu se vybuduje zpevněná panelová plocha u objektu č. 23.

V dokumentaci dodrženo. Viz SO Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, náhrada skladové plochy ve VZ 4218.

- Podél nové komunikace ve vzdálenosti cca 2,6 m od paty násypu se vybuduje nové oplocení areálu náhradou za stávající rušené v obdobných parametrech.

V dokumentaci dodrženo. Viz SO 01-40-10 Ústí nad Orlicí - Choceň, oplocení.

- Pozemky MO ČR mimo navrhovanou komunikaci zůstanou i po stavbě majetkem MO ČR. MO ČR bude jednat s městem Ústí nad Orlicí o jejich směně.

Bude předmětem dalších jednání.

- Návrh je nutné projednat s VUSS Pardubice.

Bylo projednáno. Byla podána žádost o převod pozemků na SŽDC s.o.

- Požadují prověřit současný majetkoprávní vztah zúčastněných stran.

Požadují uzavřít nové smlouvy TEPVOS s.r.o. – MO ČR (VUSS) – SŽDC s.o. – ČEZ Distribuce a.s.

Bude předmětem dalších jednání.

17) Povodí Labe s.p., Víta Nejedlého 951, Hradec Králové (24.7.2009)

- Provizorní silniční mosty budu osazeny min. 500 mm nad úroveň stávajícího terénu.

V dokumentaci dodrženo.

- Napojení na přístupové komunikace bude provedeno pomocí nájezdových ramp. Jejich délku minimalizovat s ohledem na požadavek PLa nevytvářet terénní překážky v případě povodní.

V dokumentaci dle možností dodrženo.

- Přemostění bude provedeno bez mezilehlých pilířů v korytě řeky, vyjma objektu SO 01-23-03 Provizorní silniční most přes Tichou Orlici a náhon v Brandýse nad Orlicí, kde bylo s ohledem na délku přemostění odsouhlaseno osazení provizorního pilíře na levý břeh v místě inundačního území. Nutno v dalších stupních projektové dokumentace zajistit vypracování povodňového plánu.

Vzhledem ke změně řešení byl objekt zrušen.

18) České dráhy a.s., Regionální správa majetku Hradec Králové, Riegrovo náměstí 1660, Hradec Králové (29.7.2009)

- Požadujeme stavební úpravy v jednotlivých opouštěných místnostech – OP2, OP3 a OP9 (např. zabetonování kabelových kanálků, úpravy podlah, opravy omítek po technologických rozvodech apod.) s cílem odstranit veškeré pozůstatky po technologii.

V dokumentaci dodrženo. Viz SO 09-40-10 ŽST Brandýs nad Orlicí, opuštění VB.

- Požadujeme úpravy elektroinstalace po odpojení technologie (např. demontáž vodících lišt, přívodů technologie) vč. revizí tak, aby byly funkční zásuvky a osvětlení.

V dokumentaci dodrženo. Viz SO 09-40-10 ŽST Brandýs nad Orlicí, opuštění VB.

- Požadujeme předání všech dotčených místností ve stavu, který by nebránil dalšímu využití, např. pronájmu.

V dokumentaci dodrženo. Viz SO 09-40-10 ŽST Brandýs nad Orlicí, opuštění VB.

19) SÚS Pardubického kraje, Třebovská 333, Ústí nad Orlicí (30.7.2009)

- Zástupce DI Policie ČR požaduje písemné vyjádření projektanta, že stavbou nebude využívána cyklistická stezka k pojezdu vozidel stavby a stavební techniky a že tato stezka zůstane v provozu po celou dobu stavby.

Cyklostezka budov okolí opěrné zdi uzavřena, bude vytvořena objízdná trasa souběžně s železniční tratí na pravé straně viz SO 01-25-04.07 Ústí nad Orlicí - Choceň, staveništní komunikace Kerhartice – Polomy. Cyklostezka není uvažována pro provoz vozidel stavby.

- Zástupce DI Policie ČR požaduje prověření možnosti zřídit pouze jeden příjezd na staveniště právě ze silnice vedoucí z Kerhartic do Říček včetně provizorního přejezdu železniční tratě.

Bylo prověřeno, z důvodů přeložky železniční tratě a z prostorových důvodů není možné.

- Zástupce DI Policie ČR nesouhlasí s navrhovaným řešením zřízení provizorní smyčky pro otáčení vozidel v blízkosti stávajícího železničního přejezdu v Brandýse nad Orlicí a požaduje jiné řešení např. s využitím stávajícího nového kruhového objezdu , který se nachází poblíž centra města. Vyzval i k prověření dalšího variantního řešení , a to nepoužít příjezdovou komunikaci od Oucmanic, ale místo toho přístupovou komunikaci od Zářecké Lhoty až k Brandýsu n. O.

Řešení bylo změněno, bude využívána komunikace k pražskému portálu tunelu Oucmanice.

- Zástupce SÚS požaduje po zpracovateli POV sdělit alespoň přibližné objemy přepravovaných hmot.

Zpracovatel POV předal po dokončení zpracování dokumentace požadované údaje.

20) ČEZ Distribuce a.s., Riegrovo náměstí 1493, Hradec Králové (6.8.2009)

V souvislosti s přeložením kabelů vn do nové trasy Vás žádáme o zapracování trasy do dokumentace pro ÚR tak, aby mohlo být ÚR použito i pro přeložení kabelů.

V dokumentaci provedeno.

21) SÚS Pardubického kraje, Třebovská 333, Ústí nad Orlicí (3.9.2009)

- Žádáme Vás o doplnění údajů …

Požadované údaje budou doplněny.

- Dopravní napojení účelových komunikací, dočasných sjezdů, mostních provizorií, skládek, zařízení staveniště aj. a přístupových komunikací na předmětné silnice dle PD bude provedeno v souladu s ustanovením § 10zákona, § 11 a § 12 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, na základě povolení příslušného silničního správního úřadu, kterým je podle územní působnosti MÚ Ústí nad Orlicí – odbor dopravy, silničního hospodářství a správních agend (paní Bartošová) a MÚ Vysoké Mýto – odbor dopravních a občanských agend (p. Voráček).

V dokumentaci dodrženo.

- Veškerá dopravní omezení na dotčených silnicích II. a III. třídy a rovněž tak objízdné trasy při provádění výše uvedené stavby budou povolena příslušným silničním správním úřadem na základě řádně podané žádosti stavebníka dle zákona.

V dokumentaci dodrženo.

- Další projektová příprava a realizace staveb na modernizaci železniční dopravní cesty bude ze strany SŽDC s.o. koordinována s Pardubickým krajem z důvodu plánované modernizace silniční sítě Pardubického kraje.

Příprava staveb bude koordinována.

- Stavebník před zahájením přeprav zajistí za účasti zástupce naší organizace (provoz Ústí nad Orlicí) fotodokumentaci nebo videozáznamy schválených přepravních tras po silnicích II. a III. tříd.

Bude provedeno před zahájením stavby.

- Stavebník po dokončení stavby za účasti zástupce naší organizace provede posouzení stavebně technického stavu používaných přepravních tras po silnicích II. a III. třídy a uhradí ve smyslu ustanovení § 28 zákona náklady na jejich odstranění zjištěného poškození.

Bude provedeno po skončení stavby. V přípravné dokumentaci je uvažováno s opravou stavbou poškozených komunikací.

22) Dopravní inspektorát Policie ČR, Tvardkova 1191, Ústí nad Orlicí (9.9.2009)

- Situace č. 1: Pokud bude výjezd mimo uzavřenou část obce, je nutno rychlost snižovat postupně, 70 km/h, 50 km/h, 30 km/h. Místo B26 navrhuji umístit B20b „Konec nejvyšší povolené rychlosti 30 km/h.

V dokumentaci bylo upraveno. Viz B.7 Dopravní opatření.

- Situace č. 2: Doporučuji dopravní značení umístit oboustranně na retroreflexních podkladech a doplnit o dopravní značku B21a – „Zákaz předjíždění“.

V dokumentaci bylo upraveno. Viz B.7 Dopravní opatření.

- Situace č. 3: Doporučuji místo dopravní značky B26 umístit B20b „Konec nejvyšší povolené rychlosti 30 km/h.

V dokumentaci bylo upraveno. Viz B.7 Dopravní opatření.

- Situace č. 4: Doporučuji místo dopravní značky B26 umístit B20b „Konec nejvyšší povolené rychlosti 30 km/h.

V dokumentaci bylo upraveno. Viz B.7 Dopravní opatření.

- Situace č. 5: Doporučuji místo dopravní značky B26 umístit B20b „Konec nejvyšší povolené rychlosti 30 km/h.

V dokumentaci bylo upraveno. Viz B.7 Dopravní opatření.

23) HZS Pardubického kraje, Teplého 1256, Pardubice (15.9.2009)

- HZS Pak souhlasí s více vlaky v tunelu za podmínky dělení vypínání trakčního vedení. Podrobnosti budou domluveny na další schůzce.

Trakční dělení v tunelu Oucmanice je technicky možné. Výsledný návrh bude upraven dle výstupu z Analýzy rizik a Operativně taktické studie.

Před vydáním kolaudačního souhlasu nebo uvedením do zkušebního provozu bude uzavřena smlouva mezi SŽDC s.o. a HZS Pak o zásahu v tunelech a vybavení zasahujících jednotek.

Bude předmětem dalšího jednání.

24) Městský úřad Vysoké Mýto, Odbor životního prostředí, B. Smetany 92, Ústí nad Orlicí (16.9.2009)

Vodoprávní řízení bude vedeno v Ústí nad Orlicí a ve Vysokém Mýtě podle místní příslušnosti.

V dokumentaci je zohledněno.

25) Obecní úřad Zářecká Lhota, Zářecká Lhota 5, Zářecká Lhota (21.10.2009)

- Představitelé obce Zářecká Lhota nesouhlasí s budováním komunikace ze Zářecké Lhoty do údolí Tiché Orlice, požadují využít stávající komunikaci přes Loutovec.

Projektant znovu projednal možnosti úpravy komunikace Loutovcem s AOPK ČR Pardubice, byl dohodnut přístup údolím Loutovec.

- Majitelé dotčených pozemků nesouhlasí se zásahem do pozemků v jejich vlastnictví ve všech předložených variantách komunikace ze Zářecké Lhoty do údolí Tiché Orlice. Nesouhlasí ani s variantou komunikace mimo zástavbu po pastvinách podél NRBK nadnesenou některými účastníky jednání. Požadují využít stávající komunikaci přes Loutovec.

Projektant znovu projednal možnosti úpravy komunikace Loutovcem s AOPK ČR Pardubice, byl dohodnut přístup údolím Loutovec.

26) Městský úřad Choceň, Jungmannova 301, Choceň (21.10.2009)

- Stávající příjezd a přístup pro dopravní obslužnost, zásobování a komunikaci s integrovaným záchranným systémem bude zajištěn potřebných profilem pod stávajícím nadjezdem.

Přístup pod stávajícím železničním mostem (v tomto bodě nazváno jako stávajícím nadjezdem) v sousedství Tiché Orlice bude i nadále zachován v nynější podobě s ohledem na souběh této komunikace s korytem řeky a jeho dnem.

- Z nově navržené komunikace ze Zářecké Lhoty bude zajištěn příjezd až k objektům bývalé Hedvy s.p., včetně realizace nového silničního mostu u Hedvy s.p. dle přiložené situace v měřítku 1:5000 ze září 2009.

V dokumentaci navrženo.

27) Zemědělské obchodní družstvo Zálší, Zálší (23.10.2009)

Z těchto (ve vyjádření uvedených) důvodů je Vámi preferované řešení (ze všech na jednání zmíněných variant) pro naše zemědělské družstvo to nejhorší. Ze všech uvažovaných řešení se nám jeví jako nejlepší vedení komunikace Loutovcem.

Projektant znovu projednal možnosti úpravy komunikace Loutovcem s AOPK ČR Pardubice, byl dohodnut přístup údolím Loutovec.

28) Obecní úřad Zářecká Lhota, Zářecká Lhota 5, Zářecká Lhota (27.10.2009)

Obecní zastupitelstvo v Zářecké Lhotě zvážilo předložené varianty příjezdové komunikace a doporučuje, aby zástupci investora oslovili AOPK ČR a pokusili se vyjednat variantu vedoucí Loutovcem.

Projektant znovu projednal možnosti úpravy komunikace Loutovcem s AOPK ČR Pardubice, byla dohodnut přístup údolím Loutovec.

29) Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Středisko Pardubice, Jiráskova 1665, Pardubice (4.11.2009)

- přesunout výhybny na levou stranu komunikace (ve směru do údolí) směrem od vodoteče

V dokumentaci splněno, dalším vývojem upraveno.

- kombinovat zárubní zdi se svahováním s náhradní výsadbou, bude předmětem dalšího jednání

V dokumentaci splněno, dalším vývojem upřesněno.

- zřídit na komunikaci zpomalovací prvky,

V dokumentaci splněno, funkci zpomalovacích prvků plní příčné odvodňovací žlaby.

- dopravním značením omezit vjezd do oblasti pouze pro dopravní obsluhu.

Bylo prověřeno při jednání s DI Policie ČR. Omezení dopravy nedoporučuje. Není důvod ke zvýšení intenzity dopravy nad úroveň dopravní obsluhy, protože v údolí nejsou motoristicky atraktivní cíle.

30) Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Středisko Pardubice, Jiráskova 1665, Pardubice (10.11.2009)

- V místě dlouhé výhybny bude pravděpodobně vhodnější komunikaci i s vodotečí posunout vpravo (ve směru do údolí) se zásahem do pravého svahu a minimalizovat zásah do levého břehu s přírodně cenným porostem vzrostlých buků.

V dokumentaci bylo navrženo ve smyslu požadavku.

- Bylo dohodnuto, že projektant prověří možnost použití zrcadla na nájezdu na silnici II/315 vlevo (směrem na Zářeckou Lhotu), čímž by kácení vzrostlých stromů ve výhledovém trojúhelníku nebylo nutné.

Bylo navrženo zrcadlo, kácení vzrostlých stromů směrem na Zářeckou Lhotu není nutné.

31) HZS Pardubického kraje, Teplého 1256, Pardubice (13.11.2009)

- HZS Pak požaduje pro další jednání vypracování Analýzy rizik a Operativně taktické studie.

Do dokumentace bude doplněno.

- HZS Pak požaduje před zahájením provozu provedení taktického cvičení.

Před zahájením provozu bude provedeno.

32) Dopravní inspektorát Policie ČR, Tvardkova 1191, Ústí nad Orlicí (18.11.2009)

- Výhybna číslo 1 bude prodloužena o cca 40,0 m, základní délka výhybny 20,0m by v prostoru křižovatky nestačila. Je nutné zajistit plynulé míjení odbočujících vozidel ze silnice II/315 směr Peliny s vozidly čekajícími na odbočení na silnici II/315 směr Choceň nebo Zářecká Lhota.

V dokumentaci bylo upraveno.

- Nároží styčné křižovatky se silnicí II/315 budou zaoblena prostými kružnicovými oblouky o velikosti poloměru min. R = 15,0 m a to z důvodu možného odbočování kamionů.

V dokumentaci bylo upraveno.

- Rozhledové poměry na stávající styčné křižovatce se silnicí II/315 zůstanou zachovány. Nejedná se o úpravu křižovatky, ale pouze o rekonstrukci stávající komunikace v údolí Loutovec. Dle předložené fotodokumentace souhlasím s umístěním odrazového zrcadla pro zlepšení rozhledového pole směr Zářecká Lhota

V dokumentaci bylo upraveno.

33) Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Středisko Pardubice, Jiráskova 1665, Pardubice (18.11.2009)

- Dvouproudá komunikace v celé řešené délce je neakceptovatelná zejména z důvodu záboru velké plochy kvalitních lesních ekosystémů. Výhybny v jednoproudých úsecích je třeba situovat mimo nivu potoka. Při stavbě je třeba v maximální možné míře minimalizovat zásahy do ekosystémů.

V dokumentaci dodrženo.

- Nutné opevnění svahů bude provedeno drátokamennými koši, tzv. gabiony s použitím kameniva odpovídajícího místnímu geologickému podloží (opukou), případně kamennou rovnaninou na sucho. V případě, že by bylo nutné budovat opevnění vyšší než 1,5 m, nebude horní část terénu (nad 1,5 m nad komunikací) opevněna svislou konstrukcí, ale bude vysvahována v odpovídajícím sklonu.

Opevnění svahů je provedeno konstrukcí z mikropilot kvůli minimalizaci zásahů do stávající vegetace. Na lícové straně je přikotven gabion tloušťky 30 cm. V místě krátkých výhyben je dle konfigurace terénu lokálně výška zárubních zdí až 1,8 m. V místě dlouhé výhybny je výška zárubní zdi přes 5 m. Líc zdi je rozčleněn na několik stupňů k rozbití jednolité pohledové plochy. Způsob změny technického řešení zárubních zdí a úprava vysoké zdi byly se zástupcem AOPK telefonicky konzultovány.

Jako kompenzace za vzniklou ekologickou újmu vzniklou odstraněním dřevin bude provedena adekvátní náhradní výsadba přirozené druhové skladby v blízkosti osy nadregionálního biokoridoru v širším prostoru budování komunikace, nejlépe v místě absence vzrostlé zeleně v návaznosti na stávající lesní porost. Možný prostor k výsadbě je např. při dotčené komunikaci na S okraji lesního porostu v blízkosti výhybny 6 nebo na jeho J konci v prostoru křižovatky mimo rozhledový trojúhelník. Dalším možným místem je okolí nově zrevitalizovaného rybníka na J straně silnice II/315.

V dokumentaci řešeno v SO 01-83-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, náhradní výsadby.

- Je třeba vybudovat několik zpomalovacích prvků rozmístěných po celé délce komunikace (např. 3 - 4 příčné prahy, brod v místě výhybny 6) a umístit dopravní značení omezující vjezd (obousměrně).

V dokumentaci splněno, funkci zpomalovacích prvků plní příčné odvodňovací žlaby.

- napojení na silnici II/315 – rozhledový trojúhelník: Zachovat dvě vzrostlé lípy (ø 67 cm a 83 cm), 5 olší (ø cca 70 cm) v blízkosti silnice 2 třídy. Bezpečnost při výjezdu zajistit instalací vypouklého zrcadla. VSZ sektoru křižovatky zachovat dvě vzrostlé jabloně, možný je ořez převislých větví bránících ve výhledu. V případě, že kmeny stromů budou zasahovat do rozhledového trojúhelníku, je možné stromy odstranit pouze za podmínky provedení

adekvátní náhradní výsadby stejného druhu v místě křižovatky, v prostoru mimo rozhledový trojúhelník.

Bylo navrženo zrcadlo, kácení vzrostlých stromů směrem na Zářeckou Lhotu není nutné. Naopak je nutné kácení dvou ovocných stromů směrem na Choceň, bude řešeno náhradní výsadbou.

- úsek mezi výhybnou 1 a 3b: Na V straně komunikace neprovádět zemní zásahy v kořenové zóně vzrostlých stromů (6 dubů, 4 jasany, 2 lípy), v době stavby zabezpečit jejich kmeny proti mechanickému poškození.

V dokumentaci dle možností splněno, podrobně bude rozpracováno v dalším stupni projektové dokumentace po geodetickém zaměření stromů.

-výhybna 3b: Oproti dokumentaci nově navržená výhybna na Z straně komunikace, S od výhybny 3 – v blízkosti bývalého opukového lomu).

Bez požadavků.

- výhybna 3: Umístit na V stranu komunikace do prostoru stávajícího zatrubnění potoka, který bude posunut jako otevřený vodní tok podél V krajnice (předpokládaný zásah do V svahu údolí s převažujícím smrkovým porostem); Z svah s listnatým porostem zůstane oproti původní dokumentaci nedotčen. Příčný profil koryta bude umožňovat průchodnost pro malé a střední druhy živočichů, jeho konstrukce nebude betonována a bude provedena z přírodních materiálů.

V dokumentaci dle možností splněno, podrobně bude rozpracováno v dalším stupni projektové dokumentace po geodetickém zaměření stromů. Podél vodoteče bude zárubní zeď výšky přes 5 m.

- úsek mezi výhybnou 4 a 5: Neprovádět zemní zásahy v kořenové zóně 3 vzrostlých jasanů (průměr kmene cca 50 – 60 cm), v době stavby zabezpečit jejich kmeny proti mechanickému poškození.

V dokumentaci dle možností splněno, podrobně bude rozpracováno v dalším stupni projektové dokumentace po geodetickém zaměření stromů.

- výhybna 5: Situovat mimo nivu potoka (na západní stranu stávající komunikace)– viz projektová dokumentace; v maximální možné míře respektovat stávající listnaté stromy, zejména buk na S konci výhybny o průměru kmene cca 65 cm.

V dokumentaci dle možností splněno, podrobně bude rozpracováno v dalším stupni projektové dokumentace po geodetickém zaměření stromů.

34) Drážní úřad Olomouc, Nerudova 1, Olomouc (25.11.2009)

Nový dočasný železniční přejezd v km 265,1 na pozemku p.č. 715/6 bude zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným kategorie 3ZBI s dvěma stojany s celými závorami a 2 výstražníky. Výstražníky budou umístěny takto: 1 stojan a výstražník vpravo komunikace ve směru jízdy ze silnice na pozemku p.č. 1379/1 na přejezd, 1 stojan a výstražník vpravo komunikace ve směru jízdy z přejezdu na silnici na pozemku p.č. 1379/1. Přejezd bude opatřen dopravní značkou A32b – výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný na každém výstražníku.

V dokumentaci splněno.

35) Drážní úřad Olomouc, Nerudova 1, Olomouc (25.11.2009)

Nový dočasný železniční přejezd v km 269,130 na pozemku p.č. 103/23 bude zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným kategorie 3ZBI se třemi stojany s celými závorami a 3 výstražníky. Výstražníky budou umístěny takto: 1 stojan a výstražník vpravo komunikace při výjezdu od portálu tunelu přes trať na pozemek p.č. 103/1, 1 stojan a výstražník vpravo komunikace při výjezdu z komunikace na pozemku p.č. 103/1 přes trať k tunelu, 1 stojan a výstražník vlevo komunikace při výjezdu z komunikace na pozemku p.č. 103/1 přes trať k tunelu. Přejezd bude opatřen dopravní značkou A32b – výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný na každém výstražníku.

V dokumentaci splněno.

36) Jana Přívratská, Zářecká Lhota 36, Choceň

Nesouhlasím a tímto vznáším připomínku k navržené přístupové komunikaci (ze Zářecké Lhoty), cesta ze silnice II/315 mezi zahradami okolo salaše ani s jinou variantou ze středu obce. Tato navrhovaná přístupová komunikace by se napojovala u dětského hřiště, proto doporučuji cestu vedoucí Loutovcem, která je mimo obec.

Projektant znovu projednal možnosti úpravy komunikace Loutovcem s AOPK ČR Pardubice, byl dohodnut přístup údolím Loutovec.

37) Milena Jenišťová, Zářecká Lhota 36, Choceň

Vznáším nesouhlas s navrhovanou přístupovou komunikací (ze Zářecké Lhoty) – cesta ze silnice II/315 mezi zahradami okolo salaše a jiné varianty ze středu obce. Komunikace dle návrhu je v těsné blízkosti dětského hřiště, kde vznikne nárůst silniční dopravy. Jeví se jako nejlepší, vedení komunikace Loutovcem – mimo obec.

Projektant znovu projednal možnosti úpravy komunikace Loutovcem s AOPK ČR Pardubice, byl dohodnut přístup údolím Loutovec.

2.2.4.2 Stanoviska dotčených orgánů a organizací

Bude doplněno po získání stanovisek dotčených orgánů.

2.2.5 Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní infrastrukturu

2.2.5.1 Napojení na železniční trať

Nová železniční trať je napojena na traťový úsek 1501 Česká Třebová (včetně) – Praha Masarykovo nádraží (včetně) za ŽST Ústí nad Orlicí a před ŽST Choceň.

2.2.5.2 Napojení na pozemní komunikace

Přístupová komunikace do rozvodny, stání transformátorů a trakční měnírny Ústí nad Orlicí je napojena v Ústí nad Orlicí Kerharticích na vojenskou silnici Kerhartice – Říčky.

Přístupová komunikace k třebovskému portálu tunelu Oucmanice je napojena u obce Hrádek na silnici II/315.

Přístupová komunikace k pražskému portálu tunelu Oucmanice je napojena u Brandýsa nad Orlicí na silnici III/3155.

Přístupová komunikace k zastávce Brandýs nad Orlicí je napojena v Brandýse nad Orlicí na ulici Žerotínovu – silnici III/3155. Provizorně před dobudováním přístupové komunikace bude přístup po stávající cyklostezce a víceúčelové komunikaci z Brandýsa nad Orlicí ze silnice III/3155, po přístupové komunikaci k třebovskému portálu tunelu Hemže a po staveništní komunikaci k zastávce Brandýs nad Orlicí.

Přístupová komunikace k třebovskému portálu tunelu Hemže je napojena na přístupovou místní komunikaci k zastávce Brandýs nad Orlicí. Provizorně před dobudováním přístupové místní komunikace na zastávku Brandýs nad Orlicí bude napojena na místní komunikaci (cyklostezku a víceúčelovou komunikaci) od Brandýsa nad Orlicí ze silnice III/3155.

Přístupová komunikace k pražskému portálu tunelu Hemže je napojena na místní komunikaci (cyklostezka a víceúčelová komunikace) Brandýs nad Orlicí – Choceň, na kterou se napojuje komunikace údolím Loutovec, která ústí na silnici II/315 u Zářecké Lhoty. Přístup pro vozidla výšky do 3,25 m je možný po místní komunikaci (cyklostezka a víceúčelová komunikace) Brandýs nad Orlicí – Choceň, která ústí v Chocni do ulice Vysokomýtské – silnice II/317. Provizorně před dobudováním komunikace bude přístup po staveništní komunikaci U Pelin – Hemže.

Přístupová komunikace do lokality U Mariánek je napojena na místní komunikaci Brandýs nad Orlicí – Choceň.

Přístup k diagnostickému zařízení v Radhošti je po silnici II/305.

Přístup k diagnostickému zařízení ve Verměřovicích je po místní komunikaci Kunčice – Verměřovice s napojením na silnici III/ 3141.

2.2.6 Možnosti napojení stavby na veřejnou technickou infrastrukturu

Sdělovací sítě

Stavba není připojena na veřejné sdělovací sítě, využívá drážní sdělovací systémy.

Připojení opouštěné výpravní budovy v Brandýse nad Orlicí bude ukončeno.

Elektrorozvodné sítě

Rozvodna SŽDC s.o. je připojena na rozvodnu 110 kV v Ústí nad Orlicí firmy ČEZ Distribuce a.s.

Trakční měnírna Ústí nad Orlicí je připojena na rozvodnu SŽDC s.o. přes transformátory 110/23 kV SŽDC s.o. v Ústí nad Orlicí.

Vstupní transformovna TSv1 třebovského portálu tunelu Oucmanice je připojena na venkovní vedení 35 kV č. 824 firmy ČEZ Distribuce a.s.

Vstupní transformovna TSv2 pražského portálu tunelu Oucmanice je připojena na venkovní vedení 35 kV č. 971 firmy ČEZ Distribuce a.s.

Nová přístupová komunikace na zastávku Brandýs nad Orlicí od města a nová křižovatka na ulici Žerotínově v místě rušeného železničního přejezdu budou nově osvětleny. Napájení nového veřejného osvětlení bude ze stávajícího rozvodu veřejného osvětlení města Brandýs nad Orlicí.

Překládaná místní komunikace v úseku Choceň Peliny – pražský portál tunelu Hemže bude osvětlena. Majitelem osvětlení je Penzion Mítkov.

Kanalizace

Stavba není připojena na veřejnou kanalizaci.

Splašková voda z trakční měnírny Ústí nad Orlicí je odvedena do žumpy.

Dešťová voda z areálu trakční měnírny Ústí nad Orlicí je svedena samostatnou dešťovou kanalizací do příkopu a do bezejmenné vodoteče.

Dešťové vody z přístupové komunikace k pražskému portálu tunelu Oucmanice a z prostoru u pražského portálu tunelu Oucmanice jsou svedeny samostatnou dešťovou kanalizací do Tiché Orlice.

Dešťové vody z prostoru zastávky Brandýs nad Orlicí jsou svedeny samostatnou dešťovou kanalizací do Tiché Orlice, pro případ havárie je na kanalizaci jednonádržový odlučovač ropných látek se sorpční dočišťovací jednotkou.

Vody z tunelů jsou na portálech zachytávány do bezodtokých jímek.

Vodovody

Trakční měnírna Ústí nad Orlicí je připojena na areál Ministerstva obrany VZ 4218 v Ústí nad Orlicí Kerharticích, který je připojen na vodovod firmy TEPVOS s.r.o. Připojení je řešeno smluvním vztahem všech zúčastněných subjektů.

Pro potřeby hašení případného požáru jsou železniční tunely jsou napojeny na veřejný vodovod firmy VaK Jablonné nad Orlicí a.s. Veřejný vodovod prochází železničními tunely od Hrádku po Choceň a bude sloužit současně jako požární vodovod.

Plynovody

Stavba není připojena na plynovod. Připojení opouštěné výpravní budovy v Brandýse nad Orlicí bude ukončeno.

Tepelné rozvody

Stavba není připojena na tepelné rozvody.

2.2.7 Geomorfologická, geologická a hydrogeologická charakteristika území

2.2.7.1 Geomorfologie

Zájmové území leží v členitém terénu s dominantním údolím Tiché Orlice a výraznějšími depresemi místních vodotečí. Celkovou modelaci území ovlivňují vrstvy písčitého vývoje svrchní křídy, které jsou odolnější proti erozi a určují tak mírně zvlněný terén. Dnešní reliéf je proto výsledkem selektivní eroze a denudace. Územím prochází Tichá Orlice, která v něm vyhloubila hluboké meandrující údolí, do kterého po stranách ústí početné místní vodoteče. Ty tvoří ve svých horních částech široká a mělká údolí, v dolních částech pak jsou úzká, hluboce zařízlá a před svým vyústěním kaňonovitá. Podle geomorfologického členění ČR na http://geoportal.cenia.cz náleží území mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí do:

Provincie - Česká vysočina

Subprovincie - Česká tabule

Oblast - Východočeská tabule

Celek - Svitavská pahorkatina

Podcelek - Českotřebovská vrchovina

Okrsek - Kozlovský hřbet

Mezi Brandýsem nad Orlicí a Chocní pak území náleží do:

Celek - Orlická tabule

Podcelek - Třebechovická tabule

Okrsek - Choceňská plošina

Povrch terénu se v údolí řeky pohybuje v rozmezí 315,0 m n. m. východní část v okolí Kerhartic až 295 m n. m. v místě napojení před Chocní. Okolní terén dosahuje nadmořských výšek až cca 480 m n.m.

2.2.7.2 Geologie

Východočeská křída je zprohýbána do asymetrických antiklinál a synklinál severojižního směru. Zájmové území se nachází v severovýchodní části vysokomýtské synklinály, jejíž vnitřní stavba je poměrně komplikovaná.Z regionálně geologického hlediska je zájmové území budováno sedimentárními horninami svrchní křídy. Tyto horniny nasedají s různou úhlovou diskordancí buďto na sedimentární horniny permu, nebo na metamorfované horniny poličského krystalinika.

Paleozoikum

Horniny poličského krystalinika

Spodnopaleozoický horninový komplex poličského krystalinika, který je součástí kutnohorsko-svratecké oblasti moldanubika, je v zájmovém území převážně zastoupen monotónním komplexem jemnozrnných biotitických až biotit-muskovitických, načervenalých porfyroklastickými pararul. V pararulách se místy vyskytují polohy krystalických vápenců, amfibolitů a těles křemenných dioritů. Stratigraficky jsou tyto horniny přiřazovány ke spodnímu paleozoiku a to pravděpodobně ke kambriu až ordoviku. Křemenné diority vystupují k povrchu v hlubokém údolí Tiché Orlice severně od tunelů Oucmanice, mezi obcí Hrádek a chatovou osadou Luh. Dále byly tyto horniny zjištěny pouze hlubokými vrty v podloží hornin křídového stáří.

Permské sedimentární horniny

Jedná se o zpevněné sedimenty vyplňující depresi tzv. orlickou pánev, která navazuje na boskovickou brázdu. Tato struktura příkopovitého charakteru se vyznačuje poměrně velkou mocností sedimentů (stovky m). Jedná se převážně o nestejnozrnné pískovce, arkózové a drobové pískovce, arkózy, písčité slepence, brekcie, ojediněle s polohami jílovců a prachovců. Místy se v nich vyskytují málo mocné slojky černého uhlí, které byly v minulosti často předmětem těžby. Tyto horniny, kromě malého výchozu v pravé části údolí Tiché Orlice západně od Kerhartic, nikde jinde již v zájmovém území na povrch nevystupují, byly však zastiženy jádrovými vrty pod kvartérními sedimenty a křídovými sedimentárními horninami na začátku stavby (km 258,000 – 259,480). Tato sedimentární struktura mívá časté lalokovité výběžky, místy byly proto tyto sedimentární horniny zjištěny i archivními hlubokými vrty v podloží křídových hornin.

Mezozoikum

Křídové sedimentární horniny

Sedimentární horniny svrchnokřídového stáří (cenoman, spodní a střední turon) jsou v předpokládané trase vyvinuty v mocnostech dosahujících až 300 m.

Cenoman (perucko-korycanské souvrství) je v zájmovém území reprezentován silně jílovitými pískovci a glaukonitickými pískovci, s vložkami slídnatých prachovců a jílovců. Tyto

horniny byly zastiženy na začátku stavby (km 259,480 – 259,700) a diskordantně nasedají na paleozoický podklad permských sedimentárních hornin, případně na horniny poličského krystalinika. Spodní turon (bělohorské souvrství) je pak zastoupen křemennými a silně spongilitickými pískovci s glaukonitickou příměsí (třebovské portály tunelů Oucmanice), ve svrchní části vrstevního sledu s polohou prachovitých či jílovitých vápenců a vápnitých prachovců. Nižší část středního turonu (jizerské souvrství) je pak v celé mocnosti zastoupena jílovitými a prachovitými vápenci, resp. vápnitými jílovci a prachovci. Vyšší část středního turonu je při bázi v mocnosti cca 10 m silně slínitá a prachovitá, výše do nadloží pak písčitá (callianasové pískovce). Tyto pískovce jsou pak výrazným morfologickým elementem, který podmiňuje vznik tabulového reliéfu - vytváří plochý, mírně zvlněný povrch celého širšího území.

Kvartérní pokryv

Kvartérní pokryv je zastoupen převážně holocenními, fluviálními, deluviálními sedimenty, v menší míře se vyskytují i antropogenní sedimenty.

Holocenní sedimenty

vyplňují nejnižší část stávající údolní nivy Tiché Orlice. Jsou zastoupeny hlínami, písčitými hlínami a písčitými jíly. Tyto zeminy jsou převážně tuhé konzistence, s nízkou až střední plasticitou, často s příměsí organických látek.

Fluviální sedimenty

tvoří v zájmovém území pouze plošně omezené vyšší terasové stupně a to pouze při úpatí prudkých svahů, kde se často mísí s deluviálními sedimenty. Tyto sedimenty jsou charakteru písčitých štěrků až jílovitých štěrkopísků, místy s hojnou prachovitou příměsí. Tyto sedimenty mohou být zastiženy výše nad údolní nivou řeky, zejména pak v předportálových úsecích. Dále budou tyto sedimenty zastiženy při hloubení hlubších základových prvků pro mostní objekty v údolní nivě řeky Tiché Orlice.

Deluviální sedimenty

tvoří místní akumulace na svazích a při jejich úpatí. Překrývají se s holocenními náplavy a fluviálními sedimenty. Jedná se o sedimenty vzniklé gravitačním sesouváním po úbočí svahů soliflukcí nebo ronem. Jedná se převážně o písčitý prach a prachovitý písek s jílovitou příměsí, s hojnými úlomky a kusy slabě opracovaných podložních hornin. Tyto sedimenty budou zastiženy v předportálových úsecích tunelů, v místech odřezů svahů a při realizaci zárubních a opěrných zdí.

Antropogenní sedimenty (navážky)

tvoří zejména stávající těleso železniční tratě. Bude se jednat o písčitou a kamenitou hlínu s příměsí stavebního odpadu (cihly, škvára atd.) a dále pak o konstrukční vrstvy železničního svršku a spodku. Dále budou navážky zastiženy v blízkosti stávající zástavby (úpravy terénu, násypy silnic, cyklostezky, víceúčelové komunikace apod.). Navážky většího rozsahu, jako např. úložiště teplárenských popílků a škváry, skládky TKO se podle provedených průzkumných prací v zájmovém území nevyskytují.

2.2.7.3 Hydrogeologie

Hydrogeologicky náleží vysokomýtská synklinála k významným hydrogeologickým strukturám. Jak vyplývá z přehledu geologie v severní části, v okolí Tiché Orlice jsou křídové sedimenty zachovány v rozsahu cenoman – střední turon. Podle výsledků Hydrogeologické syntézy české křídové pánve (1987), dále Syntéza, jsou v této části vysokomýtské synklinály vyvinuty 4 kolektory v křídových sedimentech a mělký kolektor v kvartérních sedimentech.

Syntéza rozeznává dvě části proudění podzemních vod. První, která je nazývána oblast stoku, představuje proudění od infiltračních oblastí k druhé oblasti, která je nazývána nádrž.

První kolektor je tvořen kvartérními sedimenty jednak fluviálními v údolí toků, jednak v pásmu zvětrání a rozvolnění skalního podloží. Tento kolektor má především lokální význam pro zásobení z domovních studní. Odvodňován je do místních vodotečí a drobných pramenů.

Druhý kolektor je vázán na jílovité a prachovité vápence až jemnozrnné pískovce středního turonu. V Syntéze je označován jako kolektor C, který je v jižní části rozdělen na nižší Ca a vyšší Cb. V zájmovém území je nedokonale vyvinut kolektor C, pravděpodobně Cb. Hladiny tohoto kolektoru jsou většinou volné, v oblasti stoku klesají směrem k západu až jihozápadu. Vydatnosti jsou omezené v řádu maximálně jednotek litrů/sec. Odvodnění v zájmové oblasti je především prameny v údolí Orlice a přímými přítoky do řeky.

Třetí kolektor je ve spodním turonu a v Syntéze je označen jako B. Hranice mezi oblastí stoku a nádrží je západně od Kaliště a Sudislavi. V oblasti stoku podzemní voda proudí k západu z potštejnské antiklinály s hladinami na 330 m n.m. V oblasti nádrže jižně od tiché Orlice proudí k severu a severně od ní k jihu. Údolí řeky, respektive vlastní tok Orlice, představuje základní drenáž tohoto kolektoru. Hladiny tohoto kolektoru jsou v okolí Brandýsa n. O. přibližně 310 m n. m., u Oucmanic 320 m n. m. a v západním okolí Chocně 315 m n. m., v úrovni řeky přibližně na 305 m n.m. Hladiny kolektoru jsou napjaté. Strop představují sedimenty středního turonu. Jejich báze se nachází v úrovni cca 330 m n.m. Odvodnění je především skrytým přírony do řeky a prameny v okolí Kerhartic a Hrádku.

Čtvrtý kolektor představují pískovce cenomanu a v syntéze je označován jako A. Celková mocnost cenomanu je přibližně 20 m. V zájmové oblasti zvodeň není významná. Zásobovány z cenomanu jsou obce Klopoty a Říčky, které jsou mimo zájmové území. Hladiny jsou na úrovni 300 – 330 m n.m. Jako celek je kolektor kryt spodním turonem.

2.2.7.4 Tektonika a seismická aktivita

Křídové sedimentární horniny jsou v širším kontextu zájmové oblasti součástí jihozápadního křídla potštejnské antiklinály a severovýchodního křídla vysokomýtské synklinály. Z geofyzikálního průzkumu vyplývá, že horniny tvoří mírně stupňovitě pokleslé kry. Charakteristické je subhorizontální zvrstvení a vývoj dvou hlavních tektonických systémů subvertikálního uklonění ve směru ZJZ – VSV a SSZ – JJV. Tektonické pukliny jsou většinou rovinné a hladké, sevřené až velmi sevřené. Na základě provedených průzkumných prací a studia získaných archivních podkladů však nepředpokládáme výskyt výraznějších zlomových linií, které by komplikovaly ražby tunelů.

Zájmové území ve smyslu ČSN 73 0036 čl.29 nespadá do seismické oblasti. Podle ČSN EN 1998-1 náleží zájmové území do oblastí s malou seizmicitou, hodnoty referenčního zrychlení základové půdy agR se pohybují v rozmezí 0,04 až 0,06 g.

2.2.7.5 Stabilita území a vliv poddolování

Na základě studia archivních mapových podkladů (Geofond Praha), lze konstatovat, že se v zájmovém území nevyskytuje žádné poddolované území, které by se nacházelo v blízkosti plánované stavby.

2.2.7.6 Sesuvná území

Podle námi získaných údajů z archivu Geofondu Praha – registr sesuvů, je v zájmovém území (údolí řeky Tichá Orlice) registrováno celkem 14 sesuvů, z toho 3 sesuvy aktivní.

Bezprostředně ohrožujících sesuvů je osm, z toho 1 aktivní (sesuv č. 2). Tento sesuv je lokalizován přímo v místě třebovského portálu tunelů Oucmanice (259,772 km, respektive 259,788 km), ostatní potenciální sesuvy nebudou stavbou přímo dotčeny.

Pořadové číslo	Vyhledávací klíč v GF	Lokalita	Klasifikace	Stupeň aktivity	Datum poslední revize
1	4798	Choceň	sesuv	potenciální	1983
2	4596	Sudislav nad Orlicí	sesuv	aktivní	2005
3	4581	Ústí nad Orlicí	sesuv	potenciální	1982
4	4430	Zářecká Lhota	sesuv	potenciální	1982
5	4593	Ústí nad Orlicí	sesuv	potenciální	1982
6	4582	Ústí nad Orlicí	sesuv	potenciální	2000
7	4910	Brandýs nad Orlicí	sesuv	potenciální	1983
8	4909	Brandýs nad Orlicí	sesuv	potenciální	1983

2.2.7.7 Ložiska nerostných surovin

Podle získaných archivních materiálů a mapových podkladů (Geofond Praha) se v zájmovém území nenachází žádné těžené dobývací prostory a průzkumná území, ani nebilancované ložiska nerostů, neschválené prognózy a ukončená ložiska.

2.2.8 Poloha vůči záplavovému území

Téměř celá stavba leží v záplavovém území Tiché Orlice.

Železniční trať je navržena nad hladinu Q_{100}.

Železniční a silniční mosty přes Tichou Orlici jsou navrženy tak, aby umožnily průchod návrhového průtoku a kontrolního návrhového průtoku se zachováním minimální volné výšky nad hladinou návrhového průtoku.

Přístupové komunikace k portálům tunelů pro přístup složek integrovaného záchranného systému (IZS) jsou navrženy na hladinu Q_{100}.

Přístupová komunikace k zastávce Brandýs nad Orlicí je navržena na násypu stávající železniční tratě nad Q_{100}. Též nová autobusová zastávka Brandýs nad Orlicí je umístěna na násypu nad hladinu Q_{100}.

Další mosty přes ostatní vodoteče jsou navrženy, aby vyhověly průchodu návrhového průtoku.

Technologie v rozvodně a stání transformátorů jsou umístěny nad hladinu Q_{100}, aby nedocházelo k zaplavování technologií.

Též podlaha trakční měnírny v Ústí nad Orlicí je umístěna nad hladinu Q_{100}, aby nedocházelo k zaplavování technologií.

Všechny technologické budovy jsou též umístěny nad hladinu Q_{100}.

Ostatní části stavby v údolí Tiché Orlice budou při velkých vodách zaplavovány, ale bez ovlivnění provozu na železniční trati a se zachováním přístupu k portálům tunelů pro složky IZS.

2.2.9 Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí

Vzhledem k velkému rozsahu stavby jsou údaje o druzích a parcelních číslech dotčených pozemků uvedeny v samostatné části I.2 Majetkoprávní část.

2.2.10 Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, přístupové trasy

2.2.10.1 Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby

Pro přístup na staveniště budou využívány definitivní přístupové komunikace k portálům tunelů, k trakční měnírně Ústí nad Orlicí a k zastávce Brandýs nad Orlicí ve staveništní úpravě a též speciální staveništní komunikace, které budou po stavbě odstraněny.

Stavba bude probíhat ve třech zásadních lokalitách – Ústí nad Orlicí Kerhartice, Brandýs nad Orlicí, Choceň Peliny.

Přístup na pravou stranu železniční tratě od začátku stavby po provizorní přeložku železniční tratě Polomy bude po přístupové komunikaci k rozvodně a trakční měnírně Ústí nad Orlicí (SO 01-33-01) a dále po staveništní komunikaci Kerhartice – Polomy (SO 01-25-04.07).

Přístup na levou stranu železniční tratě od začátku stavby po ZS7 Polomy (zařízení staveniště) u třebovského portálu bude možný po stávající místní komunikaci (cyklostezka a víceúčelová komunikace) mezi železniční tratí a pravým břehem Tiché Orlice. Tento přístup bude ale omezený a minimalizovaný na nezbytně nutnou dobu modernizace stávajícího úseku železniční tratě, se správcem komunikace Regionem Orlicko-Třebovsko byla dohodnuta doba 3 měsíce.

Přístup na hlavní ZS1 a ZS2 Hradiště bude přímo ze silnice II/315.

Přístup na ZS6 a ZS7 Polomy bude po staveništní komunikaci (SO 01-25-04.06) po levém břehu Tiché Orlice s provizorním přemostěním Řetovky (SO 01-25-04.04) a s provizorním přemostěním Tiché Orlice (SO 01-25-04.05).

Přístup na ZS 7 Polomy bude též po železniční trati technickým kolejištěm ZS Polomy (SO 01-25-04.01 a SO 01-25-04.02). Technické kolejiště je určeno pro vyvážení rubaniny z tunelů a pro návoz dílů ostění tunelů.

Přístup k třebovskému portálu tunelu Oucmanice bude po přístupové komunikaci k třebovskému portálu tunelu Oucmanice (SO 01-30-01).

Přístup k náhradnímu vodnímu zdroji bude po přístupové komunikaci k náhradnímu vodnímu zdroji dle polohy zdroje, pokud bude realizován.

Přístup k pražskému portálu tunelu Oucmanice bude po přístupové komunikaci k pražskému portálu tunelu Oucmanice (SO 01-30-02).

Přístup ke staveništi na levém břehu Tiché Orlice v Brandýse nad Orlicí a k ZS 9 bude po přístupové komunikaci k pražskému portálu tunelu Oucmanice (SO 01-30-02), po servisní komunikaci k zářezu pražského portálu tunelu Oucmanice (SO 01-30-03) a dále po staveništní komunikaci Brandýs nad Orlicí (SO 01-25-14.03).

Přístup ke staveništi, všem ZS a objektům na pravém břehu Tiché Orlice v Brandýse nad Orlicí bude po přístupové komunikaci k pražskému portálu tunelu Oucmanice (SO 01-30-02), po servisní komunikaci k zářezu pražského portálu tunelu Oucmanice (SO 01-30-03) a dále po staveništní komunikaci Brandýs nad Orlicí (SO 01-25-14.03) s provizorním přemostěním

Tiché Orlice v Brandýse nad Orlicí (SO 01-25-14.02) a s provizorním železničním přejezdem ve stávajícím km 267,253 (SO 01-25-14.01), zajištěným závorami.

Přístup ke staveništi železniční estakády a k ZS10 v Brandýse nad Orlicí je dále po staveništní komunikaci Brandýs nad Orlicí (SO 01-25-14.03).

Přístup ke staveništi železniční estakády a k ZS11 v Brandýse nad Orlicí je dále po přístupové komunikaci k třebovskému portálu tunelu Hemže (SO 01-30-06) a po staveništní komunikaci Brandýs nad Orlicí (SO 01-25-14.03).

Přístup k třebovskému portálu tunelu Hemže bude dále po přístupové komunikaci k třebovskému portálu tunelu Hemže (SO 01-30-06), po staveništní komunikaci Brandýs nad Orlicí (SO 01-25-14.03) a v závěru znovu po přístupové komunikaci k třebovskému portálu tunelu Hemže (SO 01-30-06).

Přístup k pražskému portálu tunelu Hemže, k ZS12-14, k provizorní přeložce železniční trati Hemže, k silničním mostům přes Tichou Orlici bude po přeložce místní komunikace penzion Mítkov – Peliny (SO 01-30-07) a po staveništní komunikaci U Pelin – Hemže (SO 01-25-15.05) s provizorním přemostěním Tiché Orlice u Voženílkovy lávky (SO 01-25-15.04) a s provizorním železničním přejezdem ve stávajícím km 269,156 (SO 01-25-15.03) zajištěným závorami.

Odvoz hmot a konstrukcí z demolované opouštěné železniční tratě bude probíhat po železnici.

Přístup k diagnostickému zařízení v Radhošti bude po silnici II/305.

Přístup k diagnostickému zařízení ve Verměřovicích bude po místní komunikaci Kunčice – Verměřovice.

2.2.10.2 Přístupové (dopravní) trasy

Dopravní trasy na stavební pozemek po dobu výstavby jsou podrobně řešeny v části B.6 Organizace výstavby.

Přístupové trasy budou sloužit pro návoz stavebního materiálu na stavbu a odvoz přebytečného materiálu ze stavby.

Rozhodující objem hmot – rubanina z tunelů a betonové díly ostění tunelů – budou dopravovány po železnici na ZS Polomy.

Ostatní hmoty a stavební díly budou dopravovány po silnici.

Návrh dopravních tras vychází ze zemníků a úložišť odpadů známých v době zpracování přípravné dokumentace a do doby zahájení stavby se může změnit podle aktuální situace.

Doprava hlavních materiálů na stavbu

Pro dovoz nového materiálu byly vytipovány následující lokality lomů (zemníky) a následující dopravní trasy:

1. Jablonné nad Orlicí, kamenolom Mistrovice

Jablonné nad Orlicí - Ústí nad Orlicí – 24,1 km

Jablonné nad Orlicí - Brandýs nad Orlicí – 35,8 km

Jablonné nad Orlicí - Choceň – 34,6 km

2. Bystřec

Bystřec - Ústí nad Orlicí – 27,1 km

Bystřec - Brandýs nad Orlicí – 36,6 km

Bystřec - Choceň – 36,1 km

3. Lom Černá skála u Potštejna

Lom Černá skála u Potštejna - Ústí nad Orlicí – 24,8 km

Lom Černá skála u Potštejna - Brandýs nad Orlicí – 32,2 km

Lom Černá skála u Potštejna - Choceň – 24,7 km

4. Týniště nad Orlicí

Týniště nad Orlicí - Ústí nad Orlicí – 38,0 km

Týniště nad Orlicí - Brandýs nad Orlicí – 34,3 km

Týniště nad Orlicí - Choceň – 27,7 km

a pro dovoz prefa prvků pro železnici, tunely a mosty:

1. ŽPSV Litice nad Orlicí

ŽPSV Litice nad Orlicí (Borohrádek) - Ústí nad Orlicí – 30,6 km

ŽPSV Litice nad Orlicí (Borohrádek) - Brandýs nad Orlicí – 34,6 km

ŽPSV Litice nad Orlicí (Borohrádek) - Choceň – 28,3 km

2. ŽPSV Borohrádek, ul. T.G.M. 224

ŽPSV Borohrádek, ul. T.G.M. 224- Ústí nad Orlicí – 28,8 km

ŽPSV Borohrádek, ul. T.G.M. 224- Brandýs nad Orlicí – 25,2 km

ŽPSV Borohrádek, ul. T.G.M. 224- Choceň – 18,3 km

3. ŽPSV Běstovice

ŽPSV Borohrádek, ul. T.G.M. 224- Ústí nad Orlicí – 15,0 km

ŽPSV Borohrádek, ul. T.G.M. 224- Brandýs nad Orlicí – 11,0 km

ŽPSV Borohrádek, ul. T.G.M. 224- Choceň – 4,4 km

Používané komunikace:

Silnice I. třídy: I/11, I/14

Silnice II. třídy: II/304, II/311, II/312, II/313, II/314, II/315, II/317, II/318, II/360

Silnice III. třídy: III/3119, III/3128, III/3141, III/3155, III/3167, III/3169

Místní komunikace: Zářecká Lhota – komunikace v údolí Loutovec, Týniště n/O (lom-silnice II/304)

Průjezd městem:

Ústí nad Orlicí: ul. Letohradská, Královehradecká, Cihlářská, M. R. Štefánika, J. Haška, Pražská

Choceň: ul. Svatojiřská, Na Bílé

Potštejn: ul. Doudlebská, Jarníkova, Ústecká

Borohrádek: ul. T.G.M., Rudé armády

Vamberk: ul. Rudé armády, Žamberská, Tyršova

Schémata dopravních tras pro dovoz materiálu na stavbu jsou uložena v Příloze č. 1 části B.6.

Odvoz sutě, odpadů a demontovaného zařízení na skládky

Odvoz sutě, odpadů a demontovaného zařízení na skládky bude uskutečňován jednak po železnici a jednak automobilovou silniční dopravou.

Dodavatelská organizace musí dbát, aby nedocházelo k znečištění stávajících komunikací a jejich zařízení vlivem stavební činnosti. Případná znečištění musí být neprodleně odstraněna.

Pro odvoz sutě, odpadů a demontovaného zařízení byly vytipovány následující lokality a dopravní trasy pro automobilovou přepravu:

1. **Recyklační středisko stavebních odpadů Ústí nad Orlicí – Hylváty**

Ústí nad Orlicí – Ústí nad Orlicí (Hylváty) – 6,0 km

Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí (Hylváty) – 17,5 km

Choceň – Ústí nad Orlicí (Hylváty) – 17,2 km

2. **Skládka S-OO, sklad nebezpečného odpadu, dekontaminační plocha a kompostárna České Libchavy**

Ústí nad Orlicí – České Libchavy – 11,7 km

Brandýs nad Orlicí – České Libchavy – 23,2 km

Choceň – České Libchavy – 22,9 km

3. **Výkupna kovů – Ústí nad Orlicí (ul. Vrbová)**

Ústí nad Orlicí – Ústí nad Orlicí – 4,1 km

Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí – 15,5 km

Choceň – Ústí nad Orlicí – 15,2 km

4. **DP Bystřec**

Ústí nad Orlicí – DP Bystřec – 27,1 km

Brandýs nad Orlicí – DP Bystřec– 36,6 km

Choceň – DP Bystřec– 36,1 km

Pro odvoz vyrubané horniny z tunelů a ze stavební jámy portálů bude použita železniční přeprava do přístaviště Kolín, kde bude rubanina přeložena na loď a odvezena na místo uložení:

1. **Přístaviště Kolín**

Kerhartice - Ústí nad Orlicí – Kolín – cca 100 km

Používané komunikace:

Silnice I. třídy: I/14

Silnice II. třídy: II/311, II/312, II/313, II/314, II/315, II/360

Silnice III. třídy: III/3119, III/3141, III/3155, III/31115

Místní komunikace: Zářecká Lhota – komunikace v údolí Loutovec – stavba České Libchavy skládka – silnice I/14

Průjezd městem:

Ústí nad Orlicí: ul. Letohradská, Královéhradecká, Cihlářská, M.R.Štefánika, J.Haška, Pražská, Moravská, Lázeňská, Vrbová

Schémata dopravních tras pro odvoz materiálu ze stavby na skládky jsou uložena v Příloze č.2 části B.6.

2.2.11 Zajištění vody, energií a elektronické komunikace a po dobu výstavby

2.2.11.1 Voda

Zásobování staveniště vodou je součástí přípravy dodavatele stavby. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizaci řádně projednán s majitelem a správcem vodovodního řadu, případně jiného vodního zdroje. Je možné používat mobilní zdroje vody.

2.2.11.2 Kanalizace

Likvidace odpadních vod ze staveniště je součástí přípravy dodavatele stavby.

Odtok do stávajících drážních odvodňovacích zařízení je možný pouze za podmínky neznečistění a nepoškození využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků.

Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení je součástí přípravy dodavatele. V areálu ŽST Brandýs nad Orlicí se budou používat sociální zařízení ČD a SŽDC. Na stávající kanalizační síť je možno se připojit ve stávajících kanalizačních šachtách.

Trasy drážních kanalizací v bezprostřední blízkosti staveniště jsou zakresleny v koordinačních situacích v příloze C.2.

2.2.11.3 Elektrická energie

Zásobování staveniště elektrickou energií je součástí přípravy dodavatele stavby. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a provozovatelem el. rozvodů.

Pokud bude zařízení staveniště připojeno na stávající rozvody elektrické energie SŽDC s.o. nebo ČD a.s., je nutno dodržet následující postup:

Podmínky připojení odběrného místa projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa.

Pro sjednání dodávky elektrické energie pro staveniště platí „Pokyny k energetické součinnosti a spolupráci při využívání elektrických rozvodů a zařízení ČD“ vydané v příloze Věstníku Českých drah č. 16/2002“.

Trasy drážních energetických kabelů a zařízení v bezprostřední blízkosti staveniště jsou zakresleny v koordinačních situacích v příloze C.2.

Vedení zřízené v SO 01-74-02 Napájecí vedení 35 kV ČEZ Distribuce a.s. pro třebovský portál tunelu Oucmanice bude sloužit i pro napájení razícího stroje TBM a dalších strojů nutných k vybudování tunelů. Před stavbou požádá investor o zřízení vedení k třebovskému portálu tunelu Oucmanice. ČEZ Distribuce a.s. zřídí vedení. Zhotovitel tunelů dodá k portálu tunelu trafostanici pro připojení na vedení. Pro ražbu tunelů byla dohodnuta hodnota rezervovaného výkonu 8 MW.

2.2.11.4 Telefon

Vzhledem k charakteru stavby budou na staveništích používány mobilní telefony. Do vybraných objektů ZS může být zavedeno telefonní spojení na základě projednání se SŽDC. Trasy drážních sdělovacích kabelů v bezprostřední blízkosti staveniště jsou zakresleny v koordinačních situacích v příloze C.2.

2.3 STRUČNÝ POPIS STAVBY Z HLEDISKA ÚČELU A FUNKCE

2.3.1 Stručný popis stavby

2.3.1.1 Popis technického řešení

Stavba „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“ navazuje na stavbu „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“, na kterou je zhotoven projekt stavby a čeká se na vyřešení problému s výpravní budovou, a končí před již realizovanou stavbou „Průjezd železničním uzlem Choceň“, do které částečně zasahuje.

Nová železniční trať se v Kerharticích odpojuje ze stávající tratě vlevo a prochází tunelem Oucmanice do Brandýsa nad Orlicí, za tunelem Oucmanice je vedena zářezem, ve kterém jsou umístěny kolejové spojky, za zářezem překonává po železniční estakádě údolí Tiché Orlice, kříží stávající trať a prochází tunelem Hemže do oblasti Pelin před Choceň.

Výstavbou nové železniční tratě dojde ke zkrácení železničního spojení mezi Ústím nad Orlicí a Chocní.

Stavbou dojde ke zrušení zastávky Bezpráví bez náhrady a ke změně ŽST Brandýs nad Orlicí na zastávku a k posunu její polohy. Nová zastávka Brandýs nad Orlicí bude umístěna na železničním mostě. Přístup bude od města novou komunikací po náspu rušené železniční tratě. Nástupiště bude ostrovní (mezi kolejemi), přístup bude do středu nástupiště. Přístup na nástupiště v plném rozsahu a nástupiště v omezeném rozsahu daném intenzitou cestujících budou zastřešeny.

Dominantními objekty stavby jsou dva železniční tunely, mezi Ústí nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí tunel Oucmanice délky téměř 5 km a mezi Brandýsem nad Orlicí a Chocní tunel Hemže délky cca 1,2 km. Oba tunely jsou navrženy jako dvojice jednokolejných tunelů. Důvodem je požárně bezpečnostní řešení, kdy v případě havárie slouží druhá trouba jako úniková cesta. Dalším důvodem je minimalizace zásahů do zdrojů podzemní vody v okolní CHOPAV Východočeská křída. Přesto dojde, ale pouze při stavbě, k ovlivnění vodního zdroje SO2 Oucmanice. Zásobování oblasti pitnou vodou během stavby zajistí dle dohody VaK Jablonné nad Orlicí a.s.; je součástí širší dohody mezi SŽDC s.o. a VaKem Jablonné nad Orlicí a.s., podle které bude železničními tunely veden veřejný vodovod mezi Chocní a Jehnědím, který bude současně sloužit jako vodovod požární. Lokální vodní zdroje stavbou ovlivněny nebudou nebo pouze minimálně. Po stavbě se vodní režim vrátí do původního stavu.

Železniční trať překonává dvakrát údolí Tiché Orlice železničními mosty délky 295 m v Kerharticích a délky 587 m v Brandýse nad Orlicí.

Součástí stavby je větší počet opěrných a zárubních zdí.

Součástí železniční stavby jsou i pozemní komunikace. Směrem od Ústí nad Orlicí do Chocně je první v Kerharticích přístupová komunikace k rozvodně SŽDC s.o., stáním transformátorů a trakční měnírně Ústí nad Orlicí z vojenské silnice Kerhartice – Říčky. Komunikace povede po pozemcích MO ČR ve VZ 4218, které je pro stavbu uvolní výměnou za ukončení průjezdu areálem pro nevojenská vozidla. Komunikace bude sloužit i k přístupu k rozvodně ČEZ Distribuce a.s. a na pozemky za železniční tratí.

Přístupová komunikace k třebovskému portálu tunelu Oucmanice pro obsluhu tunelu a pro složky IZS povede ze silnice II/315 z oblouku u Hrádku po stávající lesní cestě. Komunikace bude zpevněna, budou vybudovány výhybny a před portálem tunelu galerie, v které bude záchranná plocha a obratiště pro vozidla IZS. Na jedné z výhyben cca 200 m od portálu tunelu bude umístěn technologický objekt pro obsluhu technologií v tunelu, protože v blízkosti portálu tunelu jsou nepříznivé geologické podmínky.

V Brandýse nad Orlicí povede komunikace k zastávce po opouštěném železničním násypu od stávajícího přejezdu. U železniční zastávku bude vybudována autobusová zastávka s přístřeškem, obratiště, parkoviště pro 10 osobních automobilů, stojan na kola pro 10 jízdních kol. U autobusové zastávky bude připravena plocha pro případné budoucí rozšíření.

Křižovatka v místě stávajícího přejezdu bude upravena na průsečnou, komunikace od města podél železniční tratě budou spojeny.

Přístupová komunikace k pražskému portálu tunelu Oucmanice v Brandýse nad Orlicí pro obsluhu tunelu a pro složky IZS povede ze stávající silnice III/3155 Brandýs nad Orlicí – Oucmanice po stávající louce podél lesa. Záchranná plocha s obratišti bude umístěna v zářezu. V zářezu bude umístěn technologický objekt pro tunely. U portálu bude umístěna přistávací plocha pro vrtulníky IZS. Pro obsluhu pravé strany zářezu povede další komunikace od cesty podél řeky za areálem CVG (C.I.E.B.), která však nebude mít parametry pro přístup složek IZS a bude sloužit pro servis v zářezu.

Přístupová komunikace k třebovskému portálu tunelu Hemže v Brandýse nad Orlicí pro obsluhu tunelu a pro složky IZS odbočí z komunikace k zastávce vpravo, povede po stávající polní cestě, která bude zvýšena nad hladinu stoleté vody, po stávající cyklostezce a víceúčelové komunikaci, která bude upravena na požadované parametry pro vozidla IZS, a k portálu tunelu. Obratiště záchranné plochy budou přemosťovat stávající cyklostezku a víceúčelovou komunikaci.

Přístupová komunikace k pražskému portálu tunelu Hemže pro obsluhu tunelu a pro složky IZS povede ze stávající komunikace Choceň Peliny – Mýtkov – Brandýs nad Orlicí.

Za pražským portálem tunelu Hemže kříží nová trať stávající a zasahuje do stávající místní komunikace Choceň Peliny – Mýtkov – Brandýs nad Orlicí na pravém břehu Tiché Orlice. Komunikace bude v tomto úseku přeložena na levý břeh Tiché Orlice, kde bude využita stávající komunikace, která bude zpevněna a budou na ní vybudovány výhybny. Pod MVE Korábka bude vybudován nový silniční most přes Tichou Orlici a stávající silniční most přes Tichou Orlici u bývalé továrny Hedva bude též nahrazen novým silničním mostem. Přeložka komunikace bude vybudována v předstihu, aby nebyl provoz na cyklostezce přerušen. Protože silniční most pod MVE Korábku bude dobudován až po převedení provozu na novou trať, bude do té doby sloužit provizorní komunikace s přemostěním Tiché Orlice u Voženílkovy lávky.

Přístup na levou stranu železniční tratě (po směru staničení) v Chocni Pelinách je navržen ze silnice II/315 od Zářecké Lhoty po komunikaci údolím Loutovec. Komunikace se upraví, budou na ní zřízeny výhybny.

K ochraně okolí před hlukem z železničního provozu jsou na základě hlukové studie navržena protihluková opatření. Protihlukové stěny jsou navrženy k ochraně obytné zástavby v lokalitách Kerhartice, Hrádek a Brandýs nad Orlicí. Dále je navržena ochrana některých objektů formou individuálních protihlukových opatření kategorie B, což představuje výměnu hlukem zatížených oken na základě měření hluku provedených po stavbě. V příznivém případě k výměně oken nemusí dojít. Z důvodu nemožnosti ochrany proti hluku bude demolován domek u zahrádkářské kolonie v Kerharticích č.p. 115 na stavební parcele č. 24 v k.ú. Gerhartice.

Ve stavbě bude navrženo nové zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, silnoproudá technologie, dispečerská řídící technika, trakční vedení, elektrický ohřev výhybek, silnoproudé rozvody vvn, vn, nn, osvětlení, dálkové ovládání odpojovačů.

Součástí stavby je vybudování nové rozvodny SŽDC s.o. 110 kV, nového stání transformátorů 110/23 kV a náhrada stávající, již nevyhovující, trakční měnírny v Ústí nad Orlicí novou.

Významným objektem je úprava bezejmenné vodoteče v PR Hemže – Mýtkov a zahloubení koryta vodoteče pod železniční trať.

Ve stavbě jsou zahrnuty nutné přeložky sítí technické infrastruktury, zde zejména plynovodů, sdělovacích sítí, silnoproudých rozvodů vvn a vn.

Součástí stavby je náhradní výsadba a rekultivace opouštěného úseku železniční tratě.

Ve stavbě bude zrušeno pět stávajících úrovňových železničních přejezdů.

Souběžně se stávající železniční tratí prochází cyklostezka a víceúčelová komunikace, dokončená v roce 2009. Dle dohod s ROT a obcemi podél cyklostezky je snaha do ní nezasahovat a pro stavbu využívat jiné komunikace. Ale vzhledem k vzájemné poloze cyklostezky a nové železniční tratě to není možné beze zbytku. V oblastech křížení obou tras bude docházet k přeložkám cyklostezky a k částečnému a krátkodobému omezování a přerušování provozu na cyklostezce podle postupu prací.

K omezení dojde při výstavbě opěrné zdi na začátku úseku, kdy bude muset být provoz na cyklostezce úplně přerušen na dobu cca 3 měsíců. S ROTem bylo dohodnuto směřovat práce mimo letní sezónu.

U třebovského portálu tunelu Oucmanice bude cyklostezka přeložena několikrát. Na technickém kolejišti na zařízení staveniště bude zřízen nechráněný železniční přejezd.

V Brandýse nad Orlicí se cyklostezka kříží se staveništní komunikací k třebovskému portálu tunelu Hemže. Staveništní komunikace k železničnímu mostu je vedena souběžně s cyklostezkou.

Po stavbě bude cyklostezka a víceúčelová komunikace uvedena do původního stavu před stavbou.

Ve stavbě je zahrnut objekt Zabezpečení veřejných zájmů, kde je navrženo uvedení území poničeného stavbou do původního stavu.

2.3.1.2 Dopravní a provozní technologie, grafy rychlostí

Do této stavby nejsou zahrnuty rekonstrukce žádných železničních stanic, jedná se prakticky o širou trať. Z tohoto důvodu je obsahová náplň části dokumentace B.2 přiměřeně

zúžena. Je uveden popis současného a výhledového stavu a uveden rozsah současné a předpokládané výhledové dopravy. Výpočet provozních intervalů zahrnuje výpočet následného mezidobí a provozních intervalů na odbočce Brandýs nad Orlicí.

Opouští se současná trať s mezilehlou železniční stanicí Brandýs nad Orlicí. To znamená, že železniční provoz již nebude mít k dispozici předjízdnou kolej v každém směru, které se v této stanici nacházejí. Tento relativní úbytek provozního komfortu je kompenzován tím, že v ŽST Ústí na Orlicí budou dvě předjízdné liché koleje, kolej č. 3 u nástupiště a kolej č. 5 mimo nástupiště pro nákladní dopravu. Sudé kolejové skupiny v krajních železničních stanicích Choceň a Ústí nad Orlicí jsou dostatečně dimenzované. Dále se zřizuje dopravna Brandýs nad Orlicí, kde jsou poblíž nástupišť umístěny i kolejové spojky. Jejich použití usnadní výlukovou činnost, ale mohou být použity i v některých situacích běžného provozu.

Podstatnou záležitostí je problematika propustnosti. Současná trať má nízkou traťovou rychlost, poměrně příznivé sklonové poměry a oddílové vzdálenosti blížící se 1000 metrům. Grafikon je téměř rovnoběžný, díky čemuž má současná trať vysokou praktickou propustnost. Konkrétně v omezujícím úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí činí u 1. traťové koleje 231 vlaků / 24 hodin a u 2. traťové koleje 213 vlaků / 24 hodin. V novém stavu se mezistaniční úsek prodlužuje, s výrazným nárůstem traťové rychlosti se podstatně zvyšuje nerovnoměrnost grafikonu a nadto na trati je řada prvků a zařízení, které nějakým způsobem ovlivňují či předurčují rozmístění návěstidel. Pak je zřejmé, že dosáhnout původních hodnot je nemožné. Propustnost 1. traťové koleje činí 179 vlaků / 24 hodin s předpokládaným využitím na 88,3 % a propustnost 2. traťové koleje činí 186 vlaků / 24 hodin s předpokládaným využitím na 93,0 %. Hodnoty jsou i tak posouzeny jako dostatečné a je možné je označit za dosažitelné maximum.

Novostavba může ovlivnit provoz ještě v jednom ohledu, a to jsou normativy hmotnosti nákladních vlaků podle druhů vlaků a řad lokomotiv. Se zkrácením tratě dochází ke zvýšení průměrného sklonu mezi oběma stanicemi. Směr jízdy Ústí nad Orlicí – Choceň je převážně po spádu a nedojde k žádnému snížení současně platných normativů. Jiná situace nastává ve směru jízdy Choceň – Ústí nad Orlicí, kde současná třída sklonu III bude nahrazena třídou sklonu IV-V. Projektant dokládá, že u projíždějících nákladních vlaků nebude nutné snižovat současně platné normativy hmotnosti, ale nové podmínky budou muset být zohledněny u nákladních vlaků, které se rozjíždějí, a to buď u odjezdového návěstidla v Chocni nebo kdekoli dále na trati. V podstatě zde budou stejné podmínky, jaké jsou již nyní na celé úseku Zámrsk – Česká Třebová. Při rozjezdu je například normativ hmotnosti pro lokomotivu řady 130 navržen 1650 t (nyní 1950 t). Pro lokomotivu řady 163 je navržen 1700 t (nyní 2000 t). Konečné slovo v tomto ohledu budou mít vozební odborníci SŽDC.

K úspoře provozních pracovníků dojde zrušením železniční stanice Brandýs nad Orlicí. Tam v současnosti je ve stavu 10,3 výpravčích a 2,3 staničních dozorců. Celková úspora tedy činí 12,6 pracovníků.

Grafy rychlostí jsou zařazeny v části B.5, jsou zpracovány pro oba směry jízdy a pro typické vlaky – Pendolino, rychlík projíždějící, rychlík zastavující a průběžný nákladní vlak s lokomotivami řad 130 nebo 163. Podstatným zjištěním je, že rychlost 160 km/hod je dobře využitelná i u zastavujícího rychlíku za předpokladu použití výkonově dostatečně dimenzované lokomotivy. Zde ve výpočtu uvažována řada 380 výrobce Škoda Plzeň.

2.3.1.3 Opouštění stávající tratě

Po převedení železničního provozu na novou trať dojde k postupnému opuštění stávající železniční tratě. Provede se snesení kolejového roštu a kolejového lože; odstraní se všechny stožáry včetně základů po terén; odstraní se technologické objekty podél tratě; odstraní se mosty

včetně spodní stavby kromě Brandýsa nad Orlicí, kde jsou mosty zapojené do protipovodňové ochrany a odstraní se pouze NK; u mostů přes Tichou Orlici se odtěží též 10 m násypu za opěrami; zdemolují se čtyři bývalé strážní domky sloužící jako objekty k bydlení..

V Brandýse nad Orlicí budou opuštěny drážní budovy. Budovy a pozemky v Brandýse nad Orlicí jsou v majetku ČD a.s. Budu demolovány technologické objekty.

Stávající železniční přejezdy budou zrušeny a v jejich místě bude vybudována konstrukce cyklostezky s napojením na sousední úseky.

Postup prací bude směrem od Chocně do Ústí nad Orlicí. Navrhujeme postupný odvoz vytěženého materiálu po železnici. V místě demolic železničních mostů se budou dočasně využívat i přilehlé pozemky.

2.3.1.4 Postup výstavby

Postup výstavby navrhujeme směrem od Ústí nad Orlicí do Chocně.

Pro umožnění výstavby tunelů bude provedena přeložka železniční tratě Polomy. Pro přístup k přeložce bude vybudována staveništní komunikace po pravé straně železniční tratě.

Rozhodující pro výstavbu jsou objekty tunelů. Ražení tunelů navrhujeme strojem TBM, který pomocí rotační hlavy razí najednou plný profil tunelu. Za razící hlavou je tunel ihned vystrojován definitivním ostěním z prefabrikovaných železobetonových dílů s integrovanou vodotěsnou izolací. Razící stroj začne razit jednu troubu tunelu Oucmanice. Po proražení přejede v Brandýse nad Orlicí po železniční estakádě a bude pokračovat v ražení jedné trouby tunelu Hemže. Po proražení se odmontuje razící hlava, stroj se vrátí vyraženými tunely na začátek, smontuje se a postup se bude opakovat v druhé koleji. Rubanina z tunelů se bude dopravovat pásovými dopravníky na překladiště – viz dále.

Pro oba tunely bude zřízeno jedno zařízení staveniště v Kerharticích, čímž se sníží zátěž Brandýsa nad Orlicí. Přímo u portálu bude zřízeno ZS Polomy. Na něm budou umístěny technologie pro ražbu tunelu, bude na něj zavedeno technické kolejiště, na železnici se bude překládat rubanina z tunelů, na ZS se budou skladovat díly ostění. Na levém břehu Orlice bude zřízeno ZS Hradiště, kde bude umístěno vedení stavby, ubytovna pro dělníky, parkoviště mechanizace, sklady materiálů. Obě ZS budou propojena staveništní komunikací.

Další ZS budou zřízena dle potřeby u stavebních objektů. Větší ZS bude v Brandýse nad Orlicí pro výstavbu estakády, u pražského portálu tunelu Oucmanice, u pražského portálu tunelu Hemže atd.

Dle požadavku zadání uvažujeme přednostní dopravu materiálů po železnici. Týká se především rubaniny z tunelů. Silniční dopravě se však ani při maximální snaze nevyhneme. Silniční doprava bude využita pro výstavbu mostů, ražených částí u portálů tunelů, pozemních komunikací, pozemních staveb apod.

K ZS budou zřízeny samostatné staveništní komunikace, které budou v některých případech využity pro definitivní přístupové komunikace a některé budou po stavbě sneseny.

Byly navrženy dopravní trasy, které byly projednány s orgány dopravy a s dotčenými obcemi.

2.3.2 Účel užívání stavby

Stavba bude užívána pro provozování železniční dopravy a pro zajištění provozu na železniční trati.

Účelem stavby „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“ je okamžité zvýšení rychlosti v daném úseku na V = 160 km/h ihned po stavbě a dosažení připravenosti na plánované budoucí zvýšení rychlosti až na $V_{výj}$ = 200 km/h bez dodatečných úprav trasy a rozhodujících objektů. Se zvýšením rychlosti souvisí zkrácení jízdních dob a zvýšení komfortu cestování.

Stavba „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“ naváže na stavbu „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“, pro níž je zpracován projekt (DSP) a realizace začne po získání stavebního povolení. Na druhém konci bude stavba zapojena do již realizované stavby „Průjezd železničním uzlem Choceň“.

Realizací stavby „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“ vznikne spojitý úsek s rychlostí V = 160 km/h v délce 45,5 km od km 256,690 (ostrovní nástupiště v ŽST Ústí nad Orlicí po realizaci stavby „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“) do km 304,320 (vjezd do ŽST Pardubice hl. n.). Pro soupravy s naklápěcí technikou bude spojitý úsek s rychlostí V = 160 km/h dlouhý 52,4 km, při realizaci stavby „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“ budou příznivě upraveny oblouky na třebovském zhlaví ŽST Ústí nad Orlicí.

Stávající úsek železniční tratě mezi Ústím nad Orlicí a Chocní je posledním omezujícím mezistaničním úsekem na trase I. tranzitního železničního koridoru ČR, který nebyl dosud modernizován. V úseku je výrazně omezena rychlost, mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí od 70 do 85 km/h a mezi Brandýsem nad Orlicí a Chocní do 110 km/h. Po dokončení stavby „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“ by se úsek stal posledním omezujícím mezi Českou Třebovou a Pardubicemi.

Zároveň je účelem stavby zvýšení bezpečnosti dopravy, zruší se kolizní body – úrovňové přejezdy.

Dalším účelem stavby je modernizace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, trakčního vedení, trakční měnírny Ústí nad Orlicí a novostavba transformovny v Ústí nad Orlicí podle zásad modernizace železničních koridorů ČR. Součástí stavby je i nová přístupová komunikace k rozvodně, státním transformátorů a trakční měnírně SŽDC s.o. Ústí nad Orlicí, k rozvodně ČEZ Distribuce a.s. v Ústí nad Orlicí a na pozemky za železniční tratí, která nahradí stávající přístup přes areál Ministerstva obrany ČR, VZ 4218 v Ústí nad Orlicí Kerharticích.

Okolí stavby bude chráněno proti hluku z železničního provozu protihlukovými stěnami (PHS) a domy, kde nepostačí PHS, individuálními protihlukovými opatřeními (IPO).

2.3.3 Stavba trvalá

Stavba „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“ je stavba trvalá. V rámci stavby budou zřízeny dočasné provozní soubory (PS) a stavební objekty (SO), které budou po dokončení stavby odstraněny.

2.3.4 Novostavba

Stavba „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“ je v naprosté většině novostavba. Pouze na obou koncích stavby dochází ke změně dokončené stavby - na výjezdu z ŽST Ústí nad Orlicí a na vjezdu do ŽST Choceň se částečně využívá stávající trať.

2.3.5 Etapizace výstavby

Výstavba bude prováděna postupně podle Plánu organizace výstavby, zpracovanému v samostatné části B.6.

Bude vybudována nová trať mezi místy napojení na stávající trať za Ústím nad Orlicí a před Chocní za provozu na stávající trati. Poté bude modernizována kolej č. 1 od začátku stavby za Ústím nad Orlicí k začátku nové trati a vybudována nová kolej č. 2 od konce nové tratě do konce stavby před Chocní.

Po dokončení bude v jednom okamžiku převeden provoz na novou trať a zastaven provoz na trati stávající. Provoz na nové trati bude ze začátku jednokolejný, po dokončení napojení druhých kolejí za Ústím nad Orlicí a před Chocní bude zaveden dvoukolejný provoz.

Na závěr bude odstraněna stávající trať.

2.4 PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY

Rozsah stavby železniční tratě: - začátek stavby ..... - konec stavby	 stávající km 257,827 152 *nový km 257,827 152* stávající km 270,387 028 *nový km 267,983 717*
Délka stávajícího úseku	12,546 km (abnormální hektometr)
Délka nové tratě	10,157 km
Zkrácení tratě	2,389 km
Rozsah úprav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení: - začátek stavby - konec stavby	 stávající km 256,554 stávající km 271,046
Dosažená traťová rychlost pro klasické soupravy - pro nedostatek převýšení do 100 mm - pro nedostatek převýšení do 130 mm - pro nedostatek převýšení do 150 mm pro soupravy s naklápěcí technikou	 160 km/h 180 - 200 km/h (190 – 200 km/h)* 180 - 200 km/h (200 km/h)* 200 km/h * po výhledovém zvětšení převýšení koleje
Prostorová průchodnost	UIC GC
Traťová třída zatížení	D4

Rozsah staveb pozemních komunikací:	
pro SŽDC s.o. - počet nových - celková délka	 6 ks 2,840 km
pro jiné správce - počet nových (včetně přeložek) - celková délka	 5 ks 2,700 km
staveništní - počet - celková délka	 4 ks 3,430 km
Zabezpečovací zařízení	
- počet oddílů autobloku ve směru Ústí nad Orlicí - Choceň	9 ks
- počet oddílů autobloku ve směru Choceň - Ústí nad Orlicí	9 ks
Sdělovací zařízení	
- nový stožár GSM-R - odstranění stožárů GSM-R	0 ks 3 ks
Technologie rozvoden vvn/vn	
- rozvodna 110 kV - novostavba	Ústí nad Orlicí: 1 ks
Technologie napájecích stanic	
- rekonstrukce trakční měnírny	Ústí nad Orlicí: 1 ks
Silnoproudá technologie	
- nová transformovna 110/23 kV - nová transformovna TS 35/6/0,4 kV - nová transformovna TS 6/0,4 kV	Ústí nad Orlicí: 1 ks u tunelů: 2 ks drážní v tunelech: 4 ks drážní
Elektrický ohřev výhybek	
- Odbočka Brandýs nad Orlicí	4 ks
Nástupiště	
- nové ostrovní nástupiště	2 nástupištní hrany 340 m (2 x 170 m)
- nové zastřešení nástupiště	30 m
- nové přístřešky typu městského mobiliáře	4 ks

Železniční svršek (včetně provizorních stavů)		
- zřízení pevné jízdní dráhy (PJD)	13577 m	
- přechodová oblast PJD	180 m	
- zřízení koleje UIC 60 (včetně PJD)	21136 m	
- zřízení výhybek UIC 60	4 ks	
- zřízení kolejové křižovatky	1 ks	
- zřízení koleje R65	3062 m	
- zřízení výhybek R65	8 ks	
- zřízení koleje S49	765 m	
- zřízení výhybek S49	2 ks	
- zřízení kolejového lože	30569 m^3	
- demontáž kolejí	29508 m	
- demontáž výhybek	23 ks	
- odstranění kolejového lože	44047 m^3	
Železniční spodek		
- nový materiál	83978 m^3	
- rubanina z tunelu	32462 m^3	
Železniční přejezdy		
- zrušení úrovňových přejezdů	5 ks	
- úprava úrovňových přejezdů	0 ks	
Trakční vedení		
- nové	29,64 km (rozvinuté délky)	
- úprava stávajícího	3,65 km (rozvinuté délky)	
- demontáž	32,97 km (rozvinuté délky)	
Osvětlení		
- nové osvětlení zastávky Brandýs nad Orlicí	1 ks	
- nové venkovní osvětlení TM Ústí nad Orlicí	1 ks	
Spotřeba elektrické energie		
- trakce 160 km/hod	16059 + 62030 =	78089 MWh/rok
- vybavení tunelů	508 + 13 =	521 MWh/rok
- osvětlení		4 MWh/rok
- EOV		35 MWh/rok
- trakční měnírna		200 MWh/rok
- technologické objekty	45 + 105 =	150 MWh/rok
- zabezpečovací zařízení		114 MWh/rok
celkem		79112 MWh/rok

Umělé stavby	
- tunely – kolej č. 1	2 ks 4985 + 1157 = 6142 m
- tunely – kolej č. 2	2 ks 4873 + 1164 = 6037 m
- novostavba železničních mostů	5 ks
- rekonstrukce železničních mostů	2 ks
- demolice železničních mostů	12 ks
- novostavba silničních mostů	2 ks
- novostavba opěrných zdí	6 ks
- novostavba zárubních zdí	6 ks
- novostavba galerie	1 ks
- protihlukové stěny	3 ks 1473 m (dle staničení trati)
Pozemní objekty	
- novostavby	5 ks
- zastavěná plocha celkem	274,6 + 482,2 + 621,6 + 184,0 + 23,0 = 1585,4 m^2
- užitná plocha celkem	197,7 + 309,6 + 811,1 + 123,0 + 16,0 = 1318,4 m^2
- obestavěný prostor celkem	1922 + 3617 + 5471 + 1850 + 105 = 12965 m^3
Úspora pracovních sil	12,6 v ŽST Brandýs nad Orlicí

2.5 ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY

2.5.1 Základní údaje o kapacitě stavby

Pozemní objekty

SO 01-40-01 Tunel Oucmanice, třebovský portál, technologický objekt

Zastavěná plocha 274,56 m^2

Užitná plocha 197,7 m^2

Obestavěný prostor 1922 m^3

SO 01-40-02 Tunel Oucmanice, pražský portál, technologický objekt

Zastavěná plocha 482,22 m^2

Užitná plocha 309,6 m^2

Obestavěný prostor 3617 m^3

SO 01-65-01 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, nová budova

Zastavěná plocha 558,2 m^2 + 63,4 m^2 rampy = 621,6 m^2

Užitná plocha 1PP 326,1 m^2 + 1NP 485,0 m^2 = 811,1 m^2

Obestavěný prostor 5471 m^3

SO 01-65-06 Stání transformátorů 110/23 kV, novostavba

Zastavěná plocha 153,0 m^2 + 31,0 m^2 rampy = 184,0 m^2

Užitná plocha 123,0 m^2

Obestavěný prostor 1850 m^3

SO 01-65-07 Rozvodna 110 kV SŽDC s.o., novostavba

Zastavěná plocha 23,0 m^2

Užitná plocha 16,0 m^2

Obestavěný prostor 105 m^3

2.5.2 Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

D.1 Zabezpečovací zařízení

spotřeba elektrické energie 113,9 MWh/rok (410,1 GJ/rok)

E.1.7 Tunel Oucmanice

spotřeba elektrické energie 508,1 MWh/rok (1829,2 GJ/rok)

E.1.7 Tunel Hemže

spotřeba elektrické energie 12,5 MWh/rok (45 GJ/rok)

SO 01-40-01 Tunel Oucmanice, třebovský portál, technologický objekt

spotřeba elektrické energie 45 MWh/rok (162 GJ/rok)

z toho spotřeba tepla 10,15 MWh/rok (36,5 GJ/rok) – elektr. přímotopy

z toho spotřeba teplé užitkové vody 0 MWh/rok - do objektu není zavedena voda

SO 01-40-02 Tunel Oucmanice, pražský portál, technologický objekt

spotřeba elektrické energie 105 MWh/rok (378 GJ/rok)

z toho spotřeba tepla 36,2 MWh (130,4 GJ/rok) – elektrické přímotopy

z toho spotřeba teplé užitkové vody 0 MWh/rok - do objektu není zavedena voda

SO 01-65-01 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, nová budova

spotřeba elektrické energie 200 MWh/rok (720 GJ/rok)

z toho spotřeba tepla 59 MWh (212 GJ/rok) – elektrické přímotopy

z toho spotřeba teplé užitkové vody 20,3 MWh (73,1 GJ/rok) – průtokový ohřívač

SO 01-65-06 Stání transformátorů 110/23 kV, novostavba

spotřeba elektrické energie 0 MWh/rok (0 GJ/rok)

SO 01-65-07 Rozvodna 110 kV SŽDC s.o., novostavba

spotřeba elektrické energie 0 MWh/rok (0 GJ/rok)

E.3.1 Trakční vedení

spotřeba elektrické energie 78089 MWh/rok (281120 GJ/rok)

SO 01-64-01 Odbočka Brandýs, elektrický ohřev výměn

spotřeba elektrické energie 34,56 MWh/rok (124,5 GJ/rok)

SO 01-62-02 Zastávka Brandýs nad Orlicí, osvětlení nástupišť a příchodů

spotřeba elektrické energie 3,65 MWh/rok (13,2 GJ/rok)

celková spotřeba elektrické energie 79111,7 MWh/rok (284802 GJ/rok)

z toho celková spotřeba tepla 105,4 MWh/rok (379,5 GJ/rok)

z toho celková spotřeba teplé už. vody 20,3 MWh/rok (73,1 GJ/rok)

2.5.3 Celková spotřeba vody

SO 01-40-01 Tunel Oucmanice, třebovský portál, technologický objekt

spotřeba vody 0 m^3/rok - do objektu není zavedena voda

SO 01-40-02 Tunel Oucmanice, pražský portál, technologický objekt

spotřeba vody 0 m^3/rok - do objektu není zavedena voda

SO 01-65-01 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, nová budova

spotřeba vody 20,8 m^3/rok

z toho voda pro technologii 0 m^3/rok

SO 01-65-06 Stání transformátorů 110/23 kV, novostavba

spotřeba vody 0 m^3/rok - do objektu není zavedena voda

SO 01-65-07 Rozvodna 110 kV SŽDC s.o., novostavba

spotřeba vody 0 m^3/rok - do objektu není zavedena voda

2.5.4 Odborný odhad množství dešťových a splaškových vod

Dešťové vody jsou odvedeny do vodotečí nebo na terén. Jejich množství proto není vyčísleno kromě SO 01-31-04, kde může dojít k úniku ropných látek.

SO 01-40-01 Tunel Oucmanice, třebovský portál, technologický objekt

splaškové odpadní vody 0 m^3/rok - do objektu není zavedena voda

SO 01-40-02 Tunel Oucmanice, pražský portál, technologický objekt

splaškové odpadní vody 0 m^3/rok - do objektu není zavedena voda

SO 01-65-01 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, nová budova

splaškové odpadní vody 20,8 m^3/rok

SO 01-31-04 Zastávka Brandýs nad Orlicí, zpevněná plocha a prostranství u železniční zastávky

dešťové vody 10,34 l/s

2.5.5 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě

Stavba nemá požadavky na kapacitu veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě.

Stavba používá železniční systémy.

2.5.6 Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Stavba nemá požadavky na kapacitu elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

Stavba používá železniční systémy.

3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

1) Zadávací dokumentace na zpracování přípravné dokumentace stavby „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“, SŽDC s.o., 2008,
2) Územně technická studie „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“ ve verzi AKTUALIZACE 10/2007, SUDOP PRAHA a.s., 10/2007,
3) Stanovisko Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provedení záměru „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“ na životní prostředí, MŽP ČR, 13.2.2009, č.j. 7298/ENV/09,
4) Mapové podklady (1:10000, 1:50000, ortofotomapy),
5) Zaměření stávajícího stavu, SUDOP PRAHA a.s., 2008 – 2009,
6) Předběžný geotechnický a stavebnětechnický průzkum, SUDOP PRAHA a.s., 2008 – 2009,
7) Modelování vodohospodářské situace v Povodí Tiché Orlice, Povodí Labe s.p., 2009,
8) Průzkum stávajících sítí technické infrastruktury, SUDOP PRAHA a.s., 2009,
9) Údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí,
10) Podklady o souvisejících stavbách,
11) Výsledky místních šetření,
12) Fotodokumentace.

4 KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

4.1.1 Související železniční stavby

V prostoru plánované stavby bylo realizováno v nedávné době a bude realizováno v blízké budoucnosti několik železničních staveb:

„**ČD DDC, Optimalizace traťového úseku Choceň - Ústí nad Orlicí, rekonstrukce mostů**“. Dokončení realizace v roce 2000. Projekt zpracovala firma TOPCON s.r.o. Bylo rekonstruovány mosty přes Tichou Orlici z prostředků PHARE.

„**ČD DDC, Optimalizace traťového úseku Choceň – Ústí nad Orlicí, 1. část – Choceň (mimo) – Brandýs nad Orlicí (mimo)**“. Dokončení realizace v roce 2002. Projekt zpracovala firma SUDOP PRAHA a.s. Byl optimalizován úsek v délce 2,600 km od stávajícího km 267,500 do km 270,100. Obsahem stavby byla rekonstrukce železničního svršku (kolejový rošt, kolejové lože), železničního spodku (zemní pláň, konstrukční vrstvy, odvodnění), umělých staveb (opěrné a zárubní zdi, propustky, mosty), zabezpečovacího zařízení a trakčních zařízení (trakční vedení, transformovna). Účelem stavby bylo dosažení parametrů předepsaných mezistátními dohodami (přechodnost, prostorová průchodnost), částečné zvýšení traťové rychlosti (omezené ovšem situováním stavby na pozemcích ve správě ČD v obtížných terénních poměrech a finančními prostředky), umožnění provozu vozidel s naklápěcí technikou a odstranění dlouhodobě zanedbaného stavu některých staveb a zařízení.

„**Průjezd železničním uzlem Choceň**“. Dokončení realizace v roce 2004. Projekt a autorský dozor zpracoval a uskutečnil SUDOP PRAHA a.s. stř. 250. Předmětem byla komplexní rekonstrukce ŽST Choceň. Stavba „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“ se na stavbu napojuje na konci úseku.

„**Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí**“. Stavba předcházející stavbě „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“. Je vydáno platné územní rozhodnutí. V roce 2008 dokončil SUDOP PRAHA a.s., stř. 250 projekt, zahájení stavby bylo plánováno na rok 2010. Vypukl ale spor o zachování stávající výpravní budovy, zahájení stavby se nyní nedá odhadnout.

4.2 SOUVISEJÍCÍ REALIZOVANÉ STAVBY JINÝCH INVESTORŮ

V prostoru plánované stavby byly v nedávné minulosti realizovány stavby:

„**Cyklistická a víceúčelová komunikace Ústí nad Orlicí – Choceň**“. V roce 2009 dokončená stavba. Investorem byl Region Orlicko-Třebovsko. Projekt vypracovala firma TRANSCONSULT s.r.o. Hradec Králové, Ing. Shejbal, tel.: 495 533 105. Komunikace prochází podél Tiché Orlice a podél stávající železniční tratě. Nová železniční trať cyklistickou a víceúčelovou komunikaci třikrát kříží.

„**Tichá Orlice, Brandýs nad Orlicí – protipovodňová ochrana města**“. V roce 2009 dokončená stavba. Projekt a realizace Povodí Labe, s.p. Spodní stavby železničních mostů v okolí Brandýsa nad Orlicí jsou zapojeny do protipovodňové ochrany.

4.3 SOUVISEJÍCÍ PLÁNOVANÉ STAVBY JINÝCH INVESTORŮ.

V prostoru plánované stavby jsou plánovány stavby:

„**Rekonstrukce silnice II/315 Ústí nad Orlicí – Choceň**“. Plánovaná investice SÚS Pardubického kraje na roky 2012 – 2014. Silnice bude během stavby využívána vozidly stavby. Je proto nutné koordinovat další přípravu obou staveb.

Rychlostní komunikace R35 v Pardubickém kraji. Připravuje ŘSD ČR, zatím ve fázi studií. Doba realizace není známá, plánovaná trasa zatím navrhované nové vedení železniční trati neovlivňuje.

Rozšíření výrobního areálu firmy CVGI v Brandýse nad Orlicí. Rozšíření je plánováno na levém břehu Tiché Orlice a vymezuje přiblížení nové železniční tratě směrem k Brandýsu nad Orlicí. Firma CVG zakoupila od města Brandýs nad Orlicí pozemky a byla provedena změna územního plánu města Brandýs nad Orlicí. V době zpracování přípravné dokumentace byl záměr utlumen, nicméně v delším časovém horizontu s rozšířením firma stále počítá. Nová železniční trať není se záměrem v kolizi.

ČOV a kanalizační sběrač v Brandýse nad Orlicí. Zatím je ve fázi výhledové studie. Investor VaK Jablonné nad Orlicí a.s.. Nová železniční trať není se záměrem v kolizi.

Propojení vodojemu Choceň s vodojemem Jehnědí. Související stavba nutná pro stavbu „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“. Jedná se o propojení veřejného vodovodu procházejícího železničními tunely s vodojemem Choceň a Jehnědí od bodů napojení u přejezdu v Chocni Pelinách a u silnice II/315 u Hrádku dohodnutých mezi SŽDC s.o. a VaKem Jablonné nad Orlicí a.s. Stavbu územně, projekčně a stavebně zajišťuje VaK Jablonné nad Orlicí, financována bude SŽDC s.o.

5 ČLENĚNÍ DOKUMENTACE NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY

Poznámka: Provizorní PS a SO jsou začleněny jako podobjekty do PS a SO, které je vyvolaly.

D Technologická část

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 01-01-01 Odbočka Brandýs nad Orlicí

PS 01-01-01.01 Odbočka Brandýs nad Orlicí - SZZ

PS 01-01-01.02 Provizorní přejezd ve stávajícím km 267,253

PS 01-01-01.03 Odbočka Brandýs nad Orlicí – klimatizace SZZ

PS 02-01-01 ŽST Ústí nad Orlicí - úvazka TZZ

PS 03-01-01 ŽST Choceň - úvazka TZZ

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 01-01-02 Ústí nad Orlicí - Brandýs nad Orlicí – TZZ

PS 01-01-02.01 Ústí nad Orlicí - Brandýs nad Orlicí - autoblok

PS 01-01-02.02 Provizorní odbočka Polomy

PS 01-01-03 Brandýs nad Orlicí - Choceň – TZZ

PS 01-01-03.01 Brandýs nad Orlicí - Choceň - autoblok

PS 01-01-03.02 Provizorní odbočka Hemže

PS 01-01-03.03 Provizorní přejezd v km 269,156

PS 09-01-01 Demontáže zabezpečovacího zařízení

D.1.6 Indikátory horkoběžnosti a indikátory plochých kol

PS 99-08-01 Indikátor IHL, IHO, IPK Choceň č. 1.5

PS 99-08-02 Indikátor IHL, IHO, IPK Letohrad

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Místní a dálková kabelizace včetně přenosových systémů

PS 01-02-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, TK a DOK

PS 01-02-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, přeložky stávající kabelizace MK, DK a DOK SŽDC

PS 01-02-03 Tunel Oucmanice, místní kabelizace

PS 01-02-04 Tunel Hemže, místní kabelizace

PS 01-02-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, přenosový systém

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

PS 01-02-06 TO a tunel Oucmanice, EPS a ASHS

PS 01-02-07 Tunel Hemže, EPS

PS 01–02-08 TO a tunel Oucmanice, EZS

PS 01-02-09 Tunel Hemže, EZS

PS 01-02-10 TO a tunel Oucmanice, sdělovací zařízení

PS 01-02-11 Tunel Hemže, sdělovací zařízení

PS 09-02-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, demontáž stávajících sdělovací zařízení

D.2.3 Informační zařízení

PS 01-02-12 Tunel Oucmanice, kamerový systém

PS 01-02-13 Tunel Hemže, kamerový systém

PS 01-02-14 Zastávka Brandýs nad Orlicí, rozhlasové zařízení

PS 01-02-17 Zastávka Brandýs nad Orlicí, informační systém

D.2.4 Rádiové spojení

PS 01-02-15 Tunel Oucmanice, rádiový systém

PS 01-02-16 Tunel Hemže, rádiový systém

PS 09-02-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, GSM–R

D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

PS 02-02-01 ŽST Ústí nad Orlicí, dispečerské pracoviště

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.1 Dispečerská řídící technika

PS 01-06-01 Tunel Oucmanice, DŘT

PS 01-06-02 Tunel Hemže, DŘT

PS 01-06-03 TM Ústí nad Orlicí, koncentrátor SKŘ včetně DŘT

PS 99-06-01 ED Pardubice, doplnění DŘT

D.3.2 Technologie rozvoden VVN/VN

PS 01-04-11 TR 110/35 kV a 110/23 kV, úprava rozvodny 110 kV (ČEZ, a.s.)

PS 01-04-12 TR 110/35 kV a 110/23 kV, úprava SKŘ (ČEZ, a.s.)

PS 01-04-13 TM Ústí nad Orlicí, rozvodna 110 kV - technologie

PS 01-04-14 TM Ústí nad Orlicí, stanoviště transformátorů 110/23 kV

PS 01-04-15 TM Ústí nad Orlicí, rozvodna 110 kV, systém kontroly a řízení

D.3.3 Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic

PS 01-04-02 TM Ústí nad Orlicí, rozvodna 22 kV - technologie

PS 01-04-03 TM Ústí nad Orlicí, technologie 3 kV-DC

PS 01-04-04 TM Ústí nad Orlicí, vlastní spotřeba

D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn

PS 01-03-01 Tunel Oucmanice, třebovský portál, technologický objekt, TS 35/0,4/6kV

PS 01-03-02 Tunel Oucmanice, pražský portál, technologický objekt, TS 35/0,4/6 kV

PS 01-03-03 Tunel Oucmanice, pražský portál, náhradní zdroj

PS 01-03-04 Tunel Oucmanice, TS1 6/0,4 kV

PS 01-03-05 Tunel Oucmanice, TS2 6/0,4 kV

PS 01-03-06 Tunel Hemže, TS1 6/0,4 kV

PS 01-03-07 Tunel Hemže, TS2 6/0,4 kV

D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení

PS 01-03-08 TM Ústí nad Orlicí, NTS 6kV, 50Hz - technologie

PS 01-03-09 Tunel Oucmanice, pražský portál, technologický objekt, STS 6 kV, 50 Hz

D.3.7 Provozní rozvod silnoproudu

PS 01-03-10 Tunel Oucmanice, provozní rozvod silnoproudu

PS 01-03-11 Tunel Hemže, provozní rozvod silnoproudu

D.4 Ostatní technologická zařízení

D.4.2 Měření a regulace, automatický systém řízení

PS 01-06-11 Tunel Oucmanice, PBS

PS 01-06-12 Tunel Hemže, PBS

PS 01-06-13 Veřejný a požární vodovod Hrádek – Choceň, dálkové řízení

E Stavební část

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční spodek a svršek

SO 01-10-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční svršek

SO 01-10-01.01 Provizorní přeložka Polomy, železniční svršek

SO 01-11-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční spodek

SO 01-11-01.01 Provizorní přeložka Polomy, železniční spodek

SO 01-15-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, výstroj a značení trati

SO 09-10-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, demolice, železniční svršek

SO 09-11-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, demolice, železniční spodek

E.1.2 Nástupiště

SO 01-14-01 Zastávka Brandýs nad Orlicí, ostrovní nástupiště

SO 09-14-01 Zastávka Bezpráví, demontáž stávajícího nástupiště

SO 09-14-02 ŽST Brandýs nad Orlicí, demontáž stávajících nástupišť

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 01-13-01 Tunel Oucmanice - třebovský portál, nástupní plocha

SO 01-13-02 Tunel Oucmanice - pražský portál, nástupní plocha

SO 01-13-03 Tunel Hemže - třebovský portál, nástupní plocha

SO 01-13-04 Tunel Hemže - pražský portál, nástupní plocha

SO 09-13-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, náhrada stáv. přejezdu ev. km 261,275

SO 09-13-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, náhrada stáv. přejezdu ev. km 262,325

SO 09-13-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, náhrada stáv. přejezdu ev. km 265,143

SO 09-13-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, náhrada stáv. přejezdu ev. km 266,580

SO 09-13-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, náhrada stáv. přejezdu ev. km 268,095

SO 03-13-01 ŽST Choceň, železniční přejezd ev. km 270,130

E.1.4 Mosty, propustky, zdi

E.1.4.1 Železniční mosty

SO 01-20-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, rekonstrukce železničního mostu v ev. km 258,596

SO 01-20-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, prodloužení železničního mostu v ev. km 259,445

SO 01-20-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v km 259,602

SO 01-20-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v km 265,277

SO 01-20-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v km 266,742

SO 01-20-06 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most přes biokoridor v km 266,892

SO 01-20-07 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v km 267,445

SO 09-20-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 260,986 - demolice

SO 09-20-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 261,607 - demolice

SO 09-20-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 261,828 - demolice

SO 09-20-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 263,032 - demolice

SO 09-20-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 263,057 - demolice

SO 09-20-06 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 263,594 - demolice

SO 09-20-07 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 264,303 - demolice

SO 09-20-08 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 265,536 - demolice

SO 09-20-09 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most ev. v km 265,816 - demolice

SO 09-20-10 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 265,926 - demolice

SO 09-20-11 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 269,134 - demolice

SO 09-20-12 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 269,881 - demolice

E.1.4.2 Železniční propustky

SO 01-21-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční propustek v km 267,425

SO 09-21-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční propustek v ev. km 260,545 - demolice

SO 09-21-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, propustek v ev. km 261,280 - demolice

SO 09-21-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční propustek ev. v km 264,840 - demolice

SO 09-21-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční propustek v ev. km 266,078 - demolice

SO 09-21-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční propustek v ev. km 268,061 - demolice

SO 09-21-06 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční propustek v ev. km 268,824 - demolice

E.1.4.3 Silniční mosty

SO 01-22-06 Silniční most přes Tichou Orlici pod MVE Korábka

SO 01-22-07 Silniční most přes Tichou Orlici u bývalé továrny HEDVA

E.1.4.4 Silniční propustky

SO 01-22-11 Silniční propustek na přístupové komunikaci k třebovskému portálu tunelu Oucmanice

SO 01-22-12 Silniční propustek přes vodoteč z lokality U Mariánek

SO 09-22-11 Silniční propustek u železničního přejezdu Choceň Peliny - demolice

E.1.4.5 Opěrné zdi

SO 01-23-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, opěrná zeď v km 258,581 - 258,591 (vlevo)

SO 01-23-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, opěrná zeď v km 266,859 - 266,999 (vpravo)

SO 01-23-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, opěrná zeď v km 266,961 - 267,250 (vlevo)

SO 01-23-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, opěrná zeď v km 267,282 - 267,434 (vpravo)

SO 01-23-11 Opěrná zeď pod přístupovou komunikací k třebovskému portálu tunelu Oucmanice

SO 01-23-12 Opěrná zeď pod přístupovou komunikací k třebovskému portálu tunelu Hemže

E.1.4.6 Zárubní zdi

SO 01-24-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, zárubní zeď v km 264,850 - 264,978 (vlevo)

SO 01-24-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, zárubní zeď v km 266,755 - 266,854 (vpravo)

SO 01-24-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, zárubní zeď v km 267,502 - 267,683 (vpravo)

SO 01-24-11 Zárubní zeď podél přístupové komunikace k třebovskému portálu tunelu Oucmanice

SO 01-24-12 Galerie na přístupové komunikaci k třebovskému portálu tunelu Oucmanice

SO 01-24-13 Zárubní zeď podél přístupové komunikace k třebovskému portálu tunelu Hemže

SO 01-24-14 Zárubní zdi a zajištění svahů podél komunikace v údolí Loutovec

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

E.1.5.1 Sdělovací sítě

SO 01-73-01 Úpravy stávajících sdělovacích kabelů Telefónica O2 v žkm 258,565 - 258,957

SO 01-73-02 Úpravy stávajících sdělovacích kabelů Telefónica O2 v žkm 265,542

SO 01-73-03 Úpravy stávajících sdělovacích kabelů Telefónica O2 v žkm 267,628 - 267,755

SO 09-73-01 Ochrana stávajících sdělovacích kabelů Telefónica O2 na rušené trati

E.1.5.2 Elektrorozvodné sítě

SO 01-74-01 Přeložka vedení 110 kV, č. 1178 ČEZ Distribuce a.s.

SO 01-74-02 Napájecí vedení 35 kV ČEZ Distribuce a.s. pro třebovský portál tunelu Oucmanice

SO 01-74-03 Napájecí vedení 35 kV ČEZ Distribuce a.s. pro pražský portál tunelu Oucmanice

SO 01-74-04 Přeložka TS 35/0,4 kV č. 763 ČEZ Distribuce a.s.

SO 01-74-05 Přeložka vedení 35 kV č. 971 ČEZ Distribuce a.s.

SO 01-74-06 Zastávka Brandýs nad Orlicí, osvětlení přístupových komunikací

SO 01-74-07 Úprava veřejného osvětlení přeložky místní komunikace Peliny - penzion Mítkov

SO 01-74-08 Přeložka vedení 35 kV č. 974 ČEZ Distribuce, a.s.

SO 01-74-10 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí - přeložka napájecího vedení VN 22 kV ČEZ Distribuce a.s.

E.1.5.3 Hydrotechnické objekty

SO 01-81-01 Úprava vodoteče v přírodní rezervaci Hemže - Mýtkov v ž. km 266,742

E.1.6 Potrubní vedení

E.1.6.1 Kanalizace

SO 01-70-01 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, dešťová kanalizace

SO 01-70-02 Odvodnění přístupové komunikace k pražskému portálu tunelu Oucmanice

SO 01-70-03 Zastávka Brandýs nad Orlicí, odvodnění zpevněné plochy a parkoviště

E.1.6.2 Vodovody

SO 01-71-01 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, úprava venkovních rozvodů vody

SO 01-71-03 Veřejný a požární vodovod Hrádek – Choceň

E.1.6.3 Plynovody

SO 01-72-01 Přeložka VTL plynovodu u přístupové komunikace k pražskému portálu tunelu Oucmanice

SO 01-72-02 Ochrana VTL plynovodu pod přístupovou komunikací k třebovskému portálu tunelu Hemže

SO 01-72-04 Přeložka STL plynovodu v ulici Žerotínově v Brandýse nad Orlicí

SO 01-72-05 Ukončení odběru při zachování HUP v opouštěné výpravní budově ŽST Brandýs nad Orlicí

SO 01-72-06 Ochrana STL plynovodu pod přístupovou komunikací k třebovskému portálu tunelu Hemže

E.1.7 Železniční tunely

SO 01-25-01 Tunel Oucmanice, jižní traťový tunel (kolej č. 1)

SO 01-25-02 Tunel Oucmanice, severní traťový tunel (kolej č. 2)

SO 01-25-03 Tunel Oucmanice, propojky

SO 01-25-04 Tunel Oucmanice, třebovský portál

SO 01-25-04.01 Technické kolejiště ZS Polomy, železniční svršek

SO 01-25-04.02 Technické kolejiště ZS Polomy, železniční spodek

SO 01-25-04.03 Ústí nad Orlicí - Choceň, provizorní železniční přejezd přes technické koleje ZS Polomy

SO 01-25-04.04 Provizorní silniční most přes Řetovku na staveništní komunikaci Hradiště - Polomy

SO 01-25-04.05 Provizorní silniční most přes Tichou Orlici na staveništní komunikaci Hradiště - Polomy

SO 01-25-04.06 Ústí nad Orlicí - Choceň, staveništní komunikace Hradiště - Polomy

SO 01-25-04.07 Ústí nad Orlicí - Choceň, staveništní komunikace Kerhartice - Polomy

SO 01-25-04.08 Trakční vedení provizorní přeložky Polomy

SO 01-25-04.09 Provizorní přeložka Polomy, elektrický ohřev výhybek

SO 01-25-04.10 Provizorní přeložka Polomy, provizorní napájení zabezpečovacího zařízení

SO 01-25-04.11 Provizorní přeložka Polomy, přeložka stávajícího kabelu 6 kV

SO 01-25-05 Tunel Oucmanice, pražský portál

SO 01-25-11 Tunel Hemže, jižní traťový tunel (kolej č. 1)

SO 01-25-12 Tunel Hemže, severní traťový tunel (kolej č. 2)

SO 01-25-13 Tunel Hemže, propojky

SO 01-25-14 Tunel Hemže, třebovský portál

SO 01-25-14.01 Ústí nad Orlicí - Choceň, provizorní železniční přejezd ve stáv. km 267,253

SO 01-25-14.02 Provizorní silniční most přes Tichou Orlici v Brandýse nad Orlicí

SO 01-25-14.03 Ústí nad Orlicí - Choceň, staveništní komunikace Brandýs nad Orlicí

SO 01-25-14.04 Brandýs nad Orlicí, úprava stávajícího trakčního vedení v křížení s novou tratí

SO 01-25-14.05 Ústí nad Orlicí - Choceň, napájení provizorního přejezdu ve stáv. km 267,253

SO 01-25-14.06 Zajištění stávajících silových kabelů SŽDC s.o. v Brandýse nad Orlicí

SO 01-25-15 Tunel Hemže, pražský portál

SO 01-25-15.01 Provizorní přeložka Hemže, železniční svršek

SO 01-25-15.02 Provizorní přeložka Hemže, železniční spodek

SO 01-25-15.03 Ústí nad Orlicí - Choceň, provizorní železniční přejezd ve stáv. km 269,156

SO 01-25-15.04 Provizorní silniční most přes Tichou Orlici u Voženílkovy lávky

SO 01-25-15.05 Ústí nad Orlicí - Choceň, staveništní komunikace U Pelin - Hemže

SO 01-25-15.06 Trakční vedení provizorní přeložky Hemže

SO 01-25-15.07 Provizorní přeložka Hemže, elektrický ohřev výhybek

SO 01-25-15.08 Provizorní přeložka Hemže, provizorní napájení zabezpečovacího zařízení

SO 01-25-15.09 Ústí nad Orlicí - Choceň, napájení provizorního přejezdu ve stáv. km 269,156

SO 01-25-15.10 Provizorní přeložka Hemže, přeložka stávajícího kabelu 6 kV

SO 01-25-15.11 Ústí nad Orlicí - Choceň, provizorní zajištění odbočky v km 266,935 - 267,016

E.1.8 Pozemní komunikace

SO 01-30-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, přístupová komunikace k třebovskému portálu tunelu Oucmanice

SO 01-30-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, přístupová komunikace k pražskému portálu tunelu Oucmanice

SO 01-30-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, servisní komunikace k zářezu pražského portálu tunelu Oucmanice

SO 01-30-04 Zastávka Brandýs nad Orlicí, přístupová komunikace

SO 01-30-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, přístupová komunikace k třebovskému portálu tunelu Hemže

SO 01-30-06 Ústí nad Orlicí - Choceň, přístupová komunikace k pražskému portálu tunelu Hemže

SO 01-30-07 Ústí nad Orlicí - Choceň, přeložka místní komunikace penzion Mítkov - Peliny

SO 01-31-01 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, zpevněná plocha

SO 01-31-02 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, náhrada skladové plochy ve VZ 4218

SO 01-31-03 Brandýs nad Orlicí, přistávací plocha pro vrtulníky IZS

SO 01-31-04 Zastávka Brandýs nad Orlicí, zpevněná plocha a prostranství u železniční zastávky

SO 01-33-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, přístupová komunikace k trakční měnírně Ústí nad Orlicí

SO 01-33-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, úprava stávající cyklostezky a víceúčelové komunikace

SO 01-33-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, úprava účelové komunikace do lokality U mariánek

SO 01-33-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, úprava komunikace v údolí Loutovec

E.1.9 Kabelovody, kolektory

SO 01-44-02 Tunel Oucmanice, třebovský portál, kabelovod

SO 01-44-03 Tunel Oucmanice, pražský portál, kabelovod

E.1.10 Protihlukové objekty

SO 01-50-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, protihluková stěna vlevo v km 257,827 - 258,200

SO 01-50-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, protihluková stěna vlevo v km 259,000 - 259,300

SO 01-50-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, protihlukové stěna vpravo v km 264,800 - 265,600

E.2 Pozemní stavební objekty

E.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)

SO 09-40-01 ŽST Brandýs nad Orlicí, opuštění VB

SO 01-40-01 Tunel Oucmanice, třebovský portál, technologický objekt

SO 01-40-02 Tunel Oucmanice, pražský portál, technologický objekt

SO 01-40-10 Ústí nad Orlicí - Choceň, oplocení

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

SO 01-41-01 Zastávka Brandýs nad Orlicí, zastřešení nástupiště

SO 01-41-02 Zastávka Brandýs nad Orlicí, zastřešení přístupu na nástupiště

SO 01-41-04 Zastávka Brandýs nad Orlicí, přístřešky na autobusové zastávce

SO 01-42-01 Zastávka Brandýs nad Orlicí, drobná architektura

SO 01-42-02 Autobusová zastávka Brandýs nad Orlicí, drobná architektura

E.2.3 Individuální protihluková opatření

SO 01-51-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, individuální protihluková opatření

E.2.4 Orientační systém

SO 01-43-01 Zastávka Brandýs nad Orlicí, orientační systém, nástupiště

SO 01-43-02 Zastávka Brandýs nad Orlicí, orientační systém, autobusová zastávka

E.2.5 Demolice

SO 09-45-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, demolice

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

SO 01-60-01 Ústí nad Orlicí – třebovský portál tunelu Oucmanice jih, trakční vedení koleje č. 1

SO 01-60-02 Ústí nad Orlicí – třebovský portál tunelu Oucmanice sever, trakční vedení koleje č. 2

SO 01-60-03 Tunel Oucmanice jih, trakční vedení koleje č. 1

SO 01-60-04 Tunel Oucmanice sever, trakční vedení koleje č. 2

SO 01-60-05 Brandýs nad Orlicí, trakční vedení koleje č. 1

SO 01-60-06 Brandýs nad Orlicí, trakční vedení koleje č. 2

SO 01-60-07 Tunel Hemže jih, trakční vedení koleje č. 1

SO 01-60-08 Tunel Hemže sever, trakční vedení koleje č. 2

SO 01-60-09 Pražský portál tunelu Hemže jih - Choceň, trakční vedení koleje č. 1

SO 01-60-10 Pražský portál tunelu Hemže sever - Choceň, trakční vedení koleje č. 2

SO 01-60-11 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, připojení na trakční vedení

SO 01-60-12 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, připojení zpětného vedení

SO 03-60-01 ŽST Choceň, úprava trakčního vedení

SO 09-60-01 Ústí nad Orlicí - Brandýs nad Orlicí, demontáž trakčního vedení

SO 09-60-02 ŽST Brandýs nad Orlicí, demontáž trakčního vedení

SO 09-60-03 Brandýs nad Orlicí - Choceň, demontáž trakčního vedení

E.3.2 Napájecí stanice - stavební část

SO 01-65-01 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, nová budova

SO 01-65-02 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, demolice stávající budovy

SO 01-65-03 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, úprava oplocení

SO 01-65-04 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, žumpa

SO 01-65-06 Stání transformátorů 110/23 kV, novostavba

SO 01-65-07 Rozvodna 110 kV SŽDC s.o., novostavba

SO 01-65-08 TR 110/35 kV a 110/23 kV, úprava rozvodny 110 kV (ČEZ, a.s.)

E.3.4 Ohřev výměn

SO 01-64-01 Odbočka Brandýs nad Orlicí, elektrický ohřev výhybek

E.3.6 Rozvody vvn, vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 01-62-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, napájecí rozvod 6 kV v tunelech

SO 01-62-02 Zastávka Brandýs nad Orlicí, osvětlení nástupiště a příchodů

SO 01-62-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, dálkové ovládání odpojovačů

SO 01-62-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, návěst stáhněte sběrač

SO 01-62-05 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí - venkovní osvětlení

SO 01-62-06 Tunel Oucmanice, rozvody nn a osvětlení

SO 01-62-07 Tunel Hemže, rozvody nn a osvětlení

SO 01-62-08 Rozvodna 110 kV SŽDC s.o., napájecí kabelové vedení 110 kV

SO 01-62-09 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, napájecí kabelové vedení 22 kV

SO 01-62-13 Rozvodna 110 kV, oddálený hromosvod

SO 09-62-01 Zastávka Bezpráví, demontáž venkovního osvětlení

SO 09-62-02 ŽST Brandýs nad Orlicí, demontáž venkovního osvětlení

SO 01-63-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, kabel 6 kV pro napájení zabezpečovacího zařízení

SO 09-63-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, demontáž kabelu 6 kV

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 01-61-01 Ústí nad Orlicí – třebovský portál tunelu Oucmanice jih, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 1

SO 01-61-02 Ústí nad Orlicí – třebovský portál tunelu Oucmanice sever, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 2

SO 01-61-03 Tunel Oucmanice jih, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 1

SO 01-61-04 Tunel Oucmanice sever, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 2

SO 01-61-05 Brandýs nad Orlicí, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 1

SO 01-61-06 Brandýs nad Orlicí, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 2

SO 01-61-07 Tunel Hemže jih, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 1

SO 01-61-08 Tunel Hemže sever, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 2

SO 01-61-09 Pražský portál tunelu Hemže jih - Choceň, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 1

SO 01-61-10 Pražský portál tunelu Hemže sever - Choceň, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 2

E.3.8 Vnější uzemnění

SO 01-61-11 TM Ústí nad Orlicí, vnější uzemnění

SO 01-61-12 Tunel Oucmanice, třebovský portál, technologický objekt, vnější uzemnění

SO 01-61-13 Tunel Oucmanice, vnější uzemnění

SO 01-61-14 Tunel Hemže, vnější uzemnění

SO 01-61-15 Tunel Oucmanice, pražský portál, technologický objekt, vnější uzemnění

E.4 Ostatní stavební objekty

SO 01-80-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, kácení mimolesní zeleně

SO 01-80-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, kácení lesní zeleně

SO 01-83-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, náhradní výsadby

SO 09-82-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, rekultivace opouštěného úseku železniční tratě

SO 01-84-01 Zabezpečení veřejných zájmů

6 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Výstavba je plánována od března 2013 do října 2019.

Předpokládaná lhůta výstavby je 7 let (7 stavebních sezón).

Po uvedeném ukončení stavby mohou ještě probíhat práce, které vyžadují delší dobu realizace nebo určenou roční dobu pro provedení, například rekultivace nebo výsadba zeleně.

7 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

7.1 ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI STAVBY

Výstavbou nové železniční tratě mezi Ústím nad Orlicí a Chocní dojde ke zkrácení stávajícího úseku, ke zvýšení rychlosti železniční dopravy na 160 km/h (výhledově až na 200 km/h) a ke zkrácení jízdních dob dálkové i místní železniční dopravy. Zvýší se

konkurenceschopnost železniční dopravy vůči dopravě automobilové. Zlepší se kultura cestování železniční dopravou. Zvýší se bezpečnost provozu, protože dojde k omezení počtu úrovňových křížení, případně k odstranění úrovňových křížení.

V devadesátých letech dvacátého století bylo v České republice přistoupeno k modernizaci tratí vybrané železniční sítě, jejímž cílem je zvýšení úrovně železniční dopravy. K modernizaci byly určeny čtyři tranzitní železniční koridory začleněné do evropského železničního systému. Úsek železniční trati Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo) leží na trase na trati Česká Třebová – Praha Libeň zařazené výnosem MD ČR č. 111/2004 do evropského železničního systému.

Úsek železniční trati Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo) leží na trasách I. a III. tranzitního železničního koridoru. Na trati probíhá intenzivní jak osobní, tak nákladní mezinárodní a vnitrostátní železniční doprava. Úsek leží na jedné z nejzatíženějších železničních tratí v ČR, denně po něm projede okolo 250 vlakových souprav.

Úsek železniční trati Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo) je poslední úsek tratě, pokud nepočítáme stanice, který nebyl dosud na trase I. tranzitního železničního koridoru modernizován. Svými stávajícími směrovými parametry a stavem železničního svršku a spodku zvláště v úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí se celý úsek stal zásadně omezujícím místem trati Česká Třebová – Praha Libeň. V úseku Brandýs nad Orlicí – Choceň proběhla v roce 2002 optimalizace, ale pouze ve stávající stopě a přinesla zvýšení rychlosti v omezeném rozsahu na 110 km/h, převažuje však rychlost 80 km/h. V úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí je projekčně připravena optimalizace, ale ani ona by nepřinesla přílišné zvýšení rychlosti, pouze na úroveň předchozího úseku. Úsek je celkově v horším technickém stavu, který je neustále zhoršován velmi malými poloměry oblouků, kde dochází k nadměrnému ojíždění kolejnic a obtížné údržbě geometrie koleje.

Všechny výše uvedené skutečnosti vedly ke zjištění, že na železniční trati v úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo) není možné ve stávající stopě ani směrovými úpravami v rozsahu údolí Tiché Orlice dosáhnout požadovaných parametrů modernizace na trati evropského železničního systému.

Proto zástupci SŽDC s.o. přistoupili k hledání řešení, které by přineslo za vložené investiční prostředky adekvátní efekt ve formě zvýšení kvality a komfortu železniční tratě. Řešením je modernizace železniční tratě v nové stopě – nová železniční trať. Modernizací železniční tratě se odstraní stávající po všech stránkách nevyhovující úsek, zvýší se rychlost dopravy na 160 km/h, výhledově až 200 km/h, zkrátí se jízdní doba, zlepší se plynulost dopravy, zvýší se bezpečnosti dopravy odstraněním úrovňových křížení s pozemními komunikacemi.

7.2 ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU A VYUŽITELNOSTI DOSAVADNÍHO DLOUHODOBÉHO HMOTNÉHO MAJETKU

Provoz na stávající trati byl zahájen 1. 9. 1845.

Trasa stávající dvoukolejné trati v úseku Ústí nad Orlicí – Choceň prochází údolím Tiché Orlice a je z pohledu prostorového vedení značně omezena. Dnešní rychlosti v úseku se pohybují v části Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí v rozmezí od 70 do 85 km/h, v optimalizované části Brandýs nad Orlicí – Choceň v omezeném rozsahu do 110 km/h, převažuje však rychlost 80 km/h. Ani úpravy v rámci uvažované optimalizace, které by se odehrály přibližně ve stopě stávající trasy kolejí, by nepřinesly výraznější nárůst rychlosti. Při uvažované optimalizaci by bylo možno dosáhnout na většině trasy rychlosti 90 nebo 100 km/h, pro soupravy s naklápěcí technikou 110 nebo 120 km/h. Rychlost V = 160 km/h by bylo možno dosáhnout pouze

v omezené míře na začátku úseku na výjezdu ze železniční stanice Ústí nad Orlicí a na konci úseku před stanicí Choceň.

Ve stávající trati jsou dva úseky s rozdílným technickým stavem. V úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí probíhá pouze běžná údržba, nad její rámec byla provedena v roce 2000 rekonstrukce mostů přes Tichou Orlici. Úsek je celkově v horším technickém stavu, který je neustále zhoršován velmi malými poloměry oblouků, kde dochází k nadměrnému ojíždění kolejnic a obtížné údržbě geometrie koleje. Úsek Brandýs nad Orlicí – Choceň byl v roce 2002 v délce 2,600 km od stávajícího km 267,500 do km 270,100 optimalizován, je tudíž v dobrém technickém stavu.

Celý úsek je elektrifikován stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV a vybaven reléovým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie a traťovým autoblokem 3. kategorie se světelnými návěstidly. Ve většině traťových úseků je návěštění trojznaké, obousměrné. Zábrzdná vzdálenost je v celém úseku 1000 m.

V úseku se nachází jedna zastávka Bezpráví v km 262,310. Na zastávce Bezpráví byla v roce 2004 frekvence cestujících podle dne v týdnu od 10 do 32 cestujících/den (nástup) a od 5 do 38 cestujících (výstup). Denní průměr je pro nástup i výstup 21 cestujících. Zastávka Bezpráví je umístěna z hlediska železničního provozu v nevhodném místě. V již vypracované dokumentaci optimalizace trati, která uvažuje se stávající stopou tratě, není zastávka v tomto místě uvažována, navrženo bylo její posunutí do přímého úseku směrem na Ústí nad Orlicí. Obecní úřad Orlické Podhůří hovoří o hojném využívání zastávky chataři a pro cesty do Ústí nad Orlicí, faktické využití zastávky je však naprosto minimální, dominuje individuální automobilová doprava.

V úseku se nachází jedna mezilehlá stanice Brandýs nad Orlicí v km 266,214. Situování stanice Brandýs nad Orlicí a návazných traťových úseků je omezeno velkou členitostí terénu, jehož konfigurace je ovlivněna především korytem řeky Tiché Orlice. Vlastní stanice Brandýs je tvořena čtyřmi dopravními a jednou manipulační kolejí. Hlavní kolejová skupina je v převážné míře umístěna v oblouku s přechodnicemi. Excentricky jsou zde umístěna úrovňová nástupiště, takže osobní vlaky zastavují mezi vjezdovým návěstidlem a vlastním staničním kolejištěm na třebovském zhlaví.

V jízdním řádu osobní vlakové dopravy 2008/2009 je zaneseno 13 párů zastavujících osobních vlaků a 2 spěšné vlaky v každém směru. Dle posledního sčítaní železniční dopravy (04/2008, 07/2008) je frekvence cestujících v železniční stanici Brandýs nad Orlicí podle pracovního dne v týdnu od 256 (červenec) do 388 (duben) cestujících/den (nástup) a od 239 do 376 cestujících (výstup). Denní průměr je pro nástup 322 cestujících pro nástup a 308 cestujících pro výstup. O víkendech klesá počet na cca 60 %. Nejsilnější nástup do jednoho vlaku je 24 a výstup 19 cestujících ve směru Choceň – Ústí nad Orlicí. V opačném směru je nejsilnější nástup 15 cestujících a výstup 15 cestujících.

Ve stanici je v posledních letech minimální nakládka, v jednotkách vozů ročně, v roce 2005 nebyla naložena žádná zásilka. Převažuje vykládka, v roce 2005 v počtu 243 vozů. Rozhodující podíl má vykládka uhlí na místní složiště, řidším příjemcem zakázek je firma CVGI (C.I.E.B.).

Vzhledem k opouštění stávající železniční tratě a vedení nové tratě v jiné stopě není stávající hmotný majetek v naprosté většině ve stávající poloze využitelný. Získaný železniční materiál ze stávající tratě je možné v omezené míře dle předkategorizace využít jinde v síti SŽDC s.o. Totéž platí o nosných konstrukcích železničních mostů přes Tichou Orlici, kde však bude další využití obtížné vzhledem k spojitosti a šikmosti mostů. Ponechávané budovy a pozemky v majetku SŽDC s.o. a ČD a.s. je možné nabídnout k prodeji jiným zájemcům.

7.3 ÚDAJE O VYŠŠÍCH KVALITATIVNÍCH TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH PARAMETRECH STAVBY

Realizací stavby dojde ke zvýšení rychlosti na 160 km/h po stavbě (výhledově až na 200 km/h).

Dojde ke zkrácení úseku trati o 2,389 km.

Výška hrany nástupiště nad TK na zastávce Brandýs nad Orlicí bude 550 mm.

Dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu, budou zrušeny úrovňové přejezdy.

Dojde ke snížení hlukové zátěže okolí zlepšením stavu železniční tratě a realizací protihlukových opatření (protihlukových stěn a individuálních protihlukových opatření).

Realizací objektů zabezpečovacího zařízení bude stávající morálně, technicky a ekonomicky dožité zařízení ve stávající ŽST Brandýs nad Orlicí a v traťovém úseku Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí nahrazeno moderními elektronickými systémy splňujícími požadavky interoperability a umožňujícími začlenění do systému řízení provozu z dispečerských pracovišť. Zařízení sníží nároky na počty pracovníků zúčastněných na řízení provozu a nástavba diagnostických systémů zvýší operativnost při údržbě a odstraňování poruch. Snížením podílu lidského činitele na řízení dopravy dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu. Celkově zařízení v tomto úseku doplní vybavení tratí a dopraven na úroveň potřebnou pro koridorové tratě.

Bude vybudována nová rozvodna 110 kV SŽDC s.o. a stání transformátorů 110/23 kV. Bude modernizována trakční měnírna Ústí nad Orlicí, bude zvýšen výkon trakční měnírny. Do trakční měnírny budou osazeny nové transformátory. Po stavbě bude vyšší jakost napájení. Zvýší se spolehlivost napájení. V neposlední řadě budou nové technologie lépe chráněny před záplavami. Nová zařízení budou vybavena novým zařízením DŘT, standardním na ostatních obdobných zařízeních. Nový řídící systém zajistí vyšší spolehlivost, vyšší komfort a operativnost řízení. Provoz bude bezobslužný, vyjma údržby.

Dálkově řízeny budou též zařízení v tunelech, bude zajištěn monitoring tunelů.

Nové výhybky Odbočky Brandýs budou elektricky ohřívány.

7.4 ZDŮVODNĚNÍ UMÍSTĚNÍ STAVBY

7.4.1 Dokumentace předcházející přípravné dokumentaci

Umístění stavby je výsledkem dlouhého procesu, během kterého byla trasa železniční tratě, trasy přístupových komunikací a umístění souvisejících objektů navrženy a upravovány tak, aby vyhovovaly požadovaným technickým parametrům, požadavkům zadavatele, požadavkům dotčených orgánů, dotčených obcí a vlastníkům dotčených nemovitostí.

V letech 2004 – 2005 zpracoval SUDOP PRAHA a.s. studii „Ústí nad Orlicí – Choceň, technický průkaz pro V = 160 km/h“. Výstupem ze studie byl návrh čtyř variant nového vedení železniční tratě. Studie byla rozeslána k vyjádření dotčeným obcím a dotčeným orgánům státní správy. Na základě vlastního vyhodnocení a s přihlédnutím ke stanoviskům dotčených obcí a orgánů státní správy vybrala SŽDC s.o. dvě varianty, které zadala ke zpracování územně technické studie (ÚTS).

Územně technickou studii „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“ zpracoval v roce 2006 SUDOP PRAHA a.s. Byly navrženy dvě varianty: 2a, 4a.

Varianta 2a v úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí i nadále procházela údolím Tiché Orlice a snažila se v maximální možné míře využít stávající železniční trať. Využití

stávající železniční tratě je však omezené a nová trať byla navržena na rozsáhlých přeložkách s využitím dvou tunelů.

Varianta 4a v úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí opustila údolí Tiché Orlice a byla vedena převážně tunelem.

V obou variantách byla rušena zastávka Bezpráví bez náhrady. V obou variantách byla změněna ŽST Brandýs nad Orlicí na zastávku z prostorových důvodů.

Obě varianty v úseku Brandýs nad Orlicí – Choceň šly mimo stávající trať přibližně ve stejné stopě převážně tunelem a na stávající trať se napojily před Chocní.

V průběhu zpracování ÚTS se objevily dva zásadní problémy při průchodu územím:

1) průchod přírodní rezervací Hemže – Mýtkov,

2) průchod obcí Brandýs nad Orlicí.

K bodu 1.

V obou variantách 2a i 4a zasahoval choceňský portál tunelu mezi Brandýsem nad Orlicí a Chocní na okraj jádrové oblasti PR Hemže – Mýtkov, s čímž zásadně nesouhlasily orgány životního prostředí. Trasy obou variant byly následně upraveny, portály tunelů navrženy do okrajové oblasti PR Hemže – Mýtkov.Úprava trasy přinesla zhoršení směrových parametrů.

K bodu 2.

Průchod Brandýsem nad Orlicí byl v obou variantách rozdílný. Varianta 2a přicházela přibližně ve stávající stopě. Zastávka Brandýs nad Orlicí byla umístěna poblíž stávající výpravní budovy. Varianta 4a přicházela do Brandýsa nad Orlicí v nové stopě, zasahovala do údolí J. A. Komenského, niveleta byla zvýšena kvůli překonání stoleté vody v Tiché Orlici. Zastávka ležela ve větší vzdálenosti od stávající výpravní budovy. V obou variantách bylo okolí železniční tratě chráněno protihlukovými stěnami. Proti návrhu v obou variantách se zvedl odpor obyvatel Brandýsa nad Orlicí, kteří na podporu svých požadavků založili občanské sdružení. Odpor vyústil v požadavek zastupitelů Brandýsa nad Orlicí směrem k SŽDC s.o. na vypracování další varianty, která povede mimo centrum Brandýsa nad Orlicí.

Nová varianta 1b šla v celém úseku Ústí nad Orlicí – Choceň mimo stávající trať převážně dvěma tunely a po mostech. Stávající trať opustila za Ústím nad Orlicí, křížila ji pod Brandýsem nad Orlicí a zpět se na ni napojila před Chocní. Brandýs nad Orlicí procházela po jihovýchodním okraji po železniční estakádě přes údolí Tiché Orlice. Zastávka Bezpráví byla rušena bez náhrady. ŽST Brandýs nad Orlicí byla změněna na zastávku. Zastávka byla umístěna na mostě ve vzdálenosti cca 1300 m od stávající výpravní budovy.

Následně byla na všechny tři varianty zpracována dokumentace hodnocení vlivu stavby na životní prostředí (EIA).

Ministerstvo životního prostředí vydalo 13.2.2009 Souhlasné stanovisko k záměru „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“ ve variantě 1b.

7.4.2 Přípravná dokumentace

V přípravné dokumentaci je rozpracována varianta 1b z ÚTS.

Směrové vedení železniční tratě je podmíněno:

1) požadavkem na dosažení výhledové rychlosti V = 200 km/h (po stavbě 160 km/h) a z toho vyplývajícími požadavky na minimální poloměry směrových oblouků,

2) požadavkem na vedení železniční tratě mimo Brandýs nad Orlicí se zachováním zastávky,

3) požadavkem na vedení železniční tratě mimo jádrovou oblast Hemže – Mýtkov,

4) požadavkem na vedení železniční tratě mimo území plánovaného rozšíření areálu firmy CVG (C.I.E.B.) v Brandýse nad Orlicí,

5) požadavkem zadavatele na umístění dvojité kolejové spojky do prostoru mezi tunely v Brandýse nad Orlicí,

6) požadavkem zadavatele na umístění fyzicky maximálně možného počtu prostorových oddílů autobloku zabezpečovacího zařízení do úseku tratě,

7) umístěním zastávky Brandýs nad Orlicí,

8) způsobem návrhu tunelů vždy jako dvojice jednokolejných.

Výškové vedení železniční tratě je podmíněno:

1) požadavkem maximální přípustný podélný sklon železniční tratě,

2) požadavkem na umístění spodní hrany železničních mostů přes Tichou Orlici nad hladinu maximální vody s požadovanou rezervou,

3) požadavky na zachování podjezdné výšky pod železničními mosty přes komunikace,

4) požadavkem na minimální omezování provozu na stávající železniční trati a z toho vzniklého požadavku na mimoúrovňové křížení nové a stávající železniční tratě v Brandýse nad Orlicí.

Směrové a výškové vedení přístupových komunikací je podmíněno:

1) polohou portálů tunelů,

2) konfigurací terénu,

3) snahou o využití stávajících komunikací,

4) požadavkem HZS na umístění komunikací nad stoletou vodu,

5) dohodou s Ministerstvem obrany ČR, VUSS Pardubice a VZ 4218 o možnosti záboru pozemků,

5) omezením kácení v nadregionálním biokoridoru Loutovec,

6) maximálním přípustným podélným sklonem komunikací,

7) požadavkem na umístění spodní hrany silničních mostů přes Tichou Orlici nad hladinu maximální vody s požadovanou rezervou.

Stavba železniční tratě je navržena převážně na mimodrážních pozemcích, částečně na drážním pozemku.

Na mimodrážních pozemcích leží nové komunikace a přeložky komunikací, přeložky sítí technické infrastruktury.

Pro stavbu bude nutné využívat mimodrážní pozemky pro zařízení staveniště a pro přístupové komunikace ke stavbě.

Stavba zasahuje do zvláště chráněného území Přírodní rezervace Hemže – Mýtkov, do Přírodního parku Tichá Orlice, do prvků ÚSES většiny stupňů, do významných krajinných prvků, do CHOPAV Východočeská křída, ovlivňuje krajinný ráz údolí Tiché Orlice.

8 ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE

Členění přípravné dokumentace bylo provedeno podle Směrnice generálního ředitele SŽDC s.o. č. 11/2006, přílohy č. 1.

A Průvodní zpráva

B Souhrnná část

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.2 Provozní a dopravní technologie

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.2 Hodnocení hluku a vibrací

B.3.3 Odpadové hospodářství

B.3.4 Zemědělská příloha

B.3.5 Lesní příloha

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

B.4.1 Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany

B.4.2 Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

B.4.3 Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska hygieny a civilní obrany

B.4.4 Odolnost a zabezpečení stavby před vlivy trakčních a energetických vedení

B.4.5 Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska protipovodňové ochrany

B.4.6 Energetické výpočty

B.4.7 Ochrana objektů před účinky koroze a účinky bludných proudů

B.5 Graf dynamického průběhu rychlostí

B.6 Organizace výstavby

B.7 Dopravní opatření

C Situace stavby

C.1 Přehledná situace oblasti stavby

C.1.1 Přehledná situace stavby (M 1:50000)

C.1.2 Celková situace stavby (M 1:10000)

C.1.3 Zákres situace do ortofotomapy (M 1:5000)

C.2 Koordinační situace stavby

C.3 Architektonické řešení stavby

C.4 Mapové podklady v oblasti životního prostředí

D Technologická část

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

D.1.6 Indikátory horkoběžnosti a indikátory plochých kol

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Místní a dálková kabelizace včetně přenosových systémů

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

D.2.3 Informační zařízení

D.2.4 Rádiové spojení

D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.1 Dispečerská řídící technika

D.3.2 Technologie rozvoden VVN/VN

D.3.3 Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic

D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn

D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení

D.3.7 Provozní rozvod silnoproudu

D.4 Ostatní technologická zařízení

D.4.2 Měření a regulace, automatický systém řízení

E Stavební část

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční spodek a svršek

E.1.2 Nástupiště

E.1.3 Železniční přejezdy

E.1.4 Mosty, propustky, zdi

E.1.4.1 Železniční mosty

E.1.4.2 Železniční propustky

E.1.4.3 Silniční mosty

E.1.4.4 Silniční propustky

E.1.4.5 Opěrné zdi

E.1.4.6 Zárubní zdi

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

E.1.5.1 Sdělovací sítě
E.1.5.2 Elektrorozvodné sítě
E.1.5.3 Hydrotechnické objekty
E.1.6 Potrubní vedení
E.1.6.1 Kanalizace
E.1.6.2 Vodovody
E.1.6.3 Plynovody
E.1.7 Železniční tunely
E.1.8 Pozemní komunikace
E.1.9 Kabelovody, kolektory
E.1.10 Protihlukové objekty
E.2 Pozemní stavební objekty
E.2.1 Pozemní objekty budov
E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích
E.2.3 Individuální protihluková opatření
E.2.4 Orientační systém
E.2.5 Demolice
E.3 Trakční a energetická zařízení
E.3.1 Trakční vedení
E.3.2 Napájecí stanice - stavební část
E.3.4 Ohřev výměn
E.3.6 Rozvody vvn, vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí
E.3.8 Vnější uzemnění
E.4 Ostatní stavební objekty

F neobsazeno

G Náklady a ekonomické hodnocení
G.1 Náklady
G.1.1 Celkové náklady stavby
G.1.2 Dílčí náklady - stavební část
G.1.3 Dílčí náklady - technologická část
G.2 Ekonomické hodnocení

H Doklady
H.1 Provedené průzkumy

H.1.1 Geotechnický, hydrogeologický a stavebnětechnický průzkum

H.1.2 Dendrologický průzkum

H.1.3 Modelování vodohospodářské situace v povodí Tiché Orlice

H.2 Stanovisko MŽP ČR k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

H.3 Doklady o udělených souhlasech a výjimkách z norem a předpisů, využití úlevových parametrů nebo návrhů o jejich udělení

H.4 Doklady o projednání se zadavatelem a odbornými útvary zadavatele

H.4.1 Doklady o projednání se zadavatelem během zpracování projektu

H.4.2 Doklady o projednání připomínek zadavatele

H.5 Doklady o projednání během zpracování projektu

H.6 Doklady o projednání s dotčenými orgány státní správy a organizacemi

H.7 Vyjádření vlastníků a správců dotčených inženýrských sítí

H.8 Doklady o projednání a povolení výjimek ze zákazu staveb v ochranných pásmech

H.9 Doklady o projednání s vlastníky dotčených pozemků a staveb nebo jejich částí a s jinými oprávněnými subjekty + uzavřené smlouvy

H.10 Situace stávajících inženýrských sítí

H.11 Výsledky projednání změn územních plánů měst a obcí

I Geodetická dokumentace

I.1 Technická zpráva

I.2 Majetkoprávní část

I.3 Geodetické a mapové podklady

I.4 neobsazeno

I.5 Projekt měření posunů

9 PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ

D Technologická část

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 01-01-01 Odbočka Brandýs nad Orlicí – SŽDC s.o.

PS 01-01-01.01 Odbočka Brandýs nad Orlicí - SZZ – **SŽDC s.o.**

PS 01-01-01.02 Provizorní přejezd ve stávajícím km 267,253 – nebude

PS 01-01-01.03 Odbočka Brandýs nad Orlicí – klimatizace SZZ – **SŽDC s.o.**

PS 02-01-01 ŽST Ústí nad Orlicí - úvazka TZZ – SŽDC s.o.

PS 03-01-01 ŽST Choceň - úvazka TZZ – SŽDC s.o.

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 01-01-02 Ústí nad Orlicí - Brandýs nad Orlicí – TZZ

PS 01-01-02.01 Ústí nad Orlicí - Brandýs nad Orlicí - autoblok – **SŽDC s.o.**

PS 01-01-02.02 Provizorní odbočka Polomy – nebude

PS 01-01-03 Brandýs nad Orlicí - Choceň – TZZ – SŽDC s.o.

PS 01-01-03.01 Brandýs nad Orlicí - Choceň - autoblok – **SŽDC s.o.**

PS 01-01-03.02 Provizorní odbočka Hemže – nebude

PS 01-01-03.03 Provizorní přejezd v km 269,156 – nebude

PS 09-01-01 Demontáže zabezpečovacího zařízení – nebude

D.1.6 Indikátory horkoběžnosti a indikátory plochých kol

PS 99-08-01 Indikátor IHL, IHO, IPK Choceň č. 1.5 – SŽDC s.o.

PS 99-08-02 Indikátor IHL, IHO, IPK Letohrad – SŽDC s.o.

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Místní a dálková kabelizace včetně přenosových systémů

PS 01-02-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, TK a DOK – SŽDC s.o.

PS 01-02-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, přeložky stávající kabelizace MK, DK a DOK SŽDC – SŽDC s.o.

PS 01-02-03 Tunel Oucmanice, místní kabelizace – SŽDC s.o.

PS 01-02-04 Tunel Hemže, místní kabelizace – SŽDC s.o.

PS 01-02-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, přenosový systém – SŽDC s.o.

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

PS 01-02-06 TO a tunel Oucmanice, EPS a ASHS – SŽDC s.o.

PS 01-02-07 Tunel Hemže, EPS – SŽDC s.o.

PS 01–02-08 TO a tunel Oucmanice, EZS – SŽDC s.o.

PS 01-02-09 Tunel Hemže, EZS – SŽDC s.o.

PS 01-02-10 TO a tunel Oucmanice, sdělovací zařízení – SŽDC s.o.

PS 01-02-11 Tunel Hemže, sdělovací zařízení – SŽDC s.o.

PS 09-02-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, demontáž stávajících sdělovací zařízení – nebude

D.2.3 Informační zařízení

PS 01-02-12 Tunel Oucmanice, kamerový systém – SŽDC s.o.

PS 01-02-13 Tunel Hemže, kamerový systém – SŽDC s.o.

PS 01-02-14 Zastávka Brandýs nad Orlicí, rozhlasové zařízení – SŽDC s.o.

PS 01-02-17 Zastávka Brandýs nad Orlicí, informační systém – SŽDC s.o.

D.2.4 Rádiové spojení

PS 01-02-15 Tunel Oucmanice, rádiový systém – SŽDC s.o.

PS 01-02-16 Tunel Hemže, rádiový systém – SŽDC s.o.

PS 09-02-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, GSM–R – SŽDC s.o.

D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

PS 02-02-01 ŽST Ústí nad Orlicí, dispečerské pracoviště – SŽDC s.o.

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.1 Dispečerská řídící technika

PS 01-06-01 Tunel Oucmanice, DŘT – SŽDC s.o.

PS 01-06-02 Tunel Hemže, DŘT – SŽDC s.o.

PS 01-06-03 TM Ústí nad Orlicí, koncentrátor SKŘ včetně DŘT – SŽDC s.o.

PS 99-06-01 ED Pardubice, doplnění DŘT – SŽDC s.o.

D.3.2 Technologie rozvoden VVN/VN

PS 01-04-11 TR 110/35 kV a 110/23 kV, úprava rozvodny 110 kV (ČEZ, a.s.) – ČEZ Distribuce a.s.

PS 01-04-12 TR 110/35 kV a 110/23 kV, úprava SKŘ (ČEZ, a.s.) – ČEZ Distribuce a.s.

PS 01-04-13 TM Ústí nad Orlicí, rozvodna 110 kV - technologie – SŽDC s.o.

PS 01-04-14 TM Ústí nad Orlicí, stanoviště transformátorů 110/23 kV – SŽDC s.o.

PS 01-04-15 TM Ústí nad Orlicí, rozvodna 110 kV, systém kontroly a řízení – SŽDC s.o.

D.3.3 Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic

PS 01-04-02 TM Ústí nad Orlicí, rozvodna 22 kV - technologie – SŽDC s.o.

PS 01-04-03 TM Ústí nad Orlicí, technologie 3 kV-DC – SŽDC s.o.

PS 01-04-04 TM Ústí nad Orlicí, vlastní spotřeba – SŽDC s.o.

D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn

PS 01-03-01 Tunel Oucmanice, třebovský portál, technologický objekt, TS 35/0,4/6kV – SŽDC s.o.

PS 01-03-02 Tunel Oucmanice, pražský portál, technologický objekt, TS 35/0,4/6 kV – SŽDC s.o.

PS 01-03-03 Tunel Oucmanice, pražský portál, náhradní zdroj – SŽDC s.o.

PS 01-03-04 Tunel Oucmanice, TS1 6/0,4 kV – SŽDC s.o.

PS 01-03-05 Tunel Oucmanice, TS2 6/0,4 kV – SŽDC s.o.

PS 01-03-06 Tunel Hemže, TS1 6/0,4 kV – SŽDC s.o.

PS 01-03-07 Tunel Hemže, TS2 6/0,4 kV – SŽDC s.o.

D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení

PS 01-03-08 TM Ústí nad Orlicí, NTS 6kV, 50Hz - technologie – SŽDC s.o.

PS 01-03-09 Tunel Oucmanice, pražský portál, technologický objekt, STS 6 kV, 50 Hz – SŽDC s.o.

D.3.7 Provozní rozvod silnoproudu

PS 01-03-10 Tunel Oucmanice, provozní rozvod silnoproudu – SŽDC s.o.

PS 01-03-11 Tunel Hemže, provozní rozvod silnoproudu – SŽDC s.o.

D.4 Ostatní technologická zařízení

D.4.2 Měření a regulace, automatický systém řízení

PS 01-06-11 Tunel Oucmanice, PBS – SŽDC s.o.

PS 01-06-12 Tunel Hemže, PBS – SŽDC s.o.

PS 01-06-13 Veřejný a požární vodovod Hrádek – Choceň, dálkové řízení – VaK Jablonné nad Orlicí a.s.

E Stavební část

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční spodek a svršek

SO 01-10-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční svršek – SŽDC s.o.

SO 01-10-01.01 Provizorní přeložka Polomy, železniční svršek – nebude

SO 01-11-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční spodek – SŽDC s.o.

SO 01-11-01.01 Provizorní přeložka Polomy, železniční spodek – nebude

SO 01-15-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, výstroj a značení trati – SŽDC s.o.

SO 09-10-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, demolice, železniční svršek – nebude

SO 09-11-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, demolice, železniční spodek – nebude

E.1.2 Nástupiště

SO 01-14-01 Zastávka Brandýs nad Orlicí, ostrovní nástupiště – SŽDC s.o.

SO 09-14-01 Zastávka Bezpráví, demontáž stávajícího nástupiště – nebude

SO 09-14-02 ŽST Brandýs nad Orlicí, demontáž stávajících nástupišť – nebude

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 01-13-01 Tunel Oucmanice - třebovský portál, nástupní plocha – SŽDC s.o.

SO 01-13-02 Tunel Oucmanice - pražský portál, nástupní plocha – SŽDC s.o.

SO 01-13-03 Tunel Hemže - třebovský portál, nástupní plocha – SŽDC s.o.

SO 01-13-04 Tunel Hemže - pražský portál, nástupní plocha – SŽDC s.o.

SO 09-13-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, náhrada stáv. přejezdu ev. km 261,275 – Region Orlicko-Třebovsko

SO 09-13-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, náhrada stáv. přejezdu ev. km 262,325 – Region Orlicko-Třebovsko

SO 09-13-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, náhrada stáv. přejezdu ev. km 265,143 – Region Orlicko-Třebovsko

SO 09-13-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, náhrada stáv. přejezdu ev. km 266,580 – Region Orlicko-Třebovsko

SO 09-13-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, náhrada stáv. přejezdu ev. km 268,095 – Region Orlicko-Třebovsko

SO 03-13-01 ŽST Choceň, železniční přejezd ev. km 270,130 – SŽDC s.o.

E.1.4 Mosty, propustky, zdi

E.1.4.1 Železniční mosty

SO 01-20-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, rekonstrukce železničního mostu v ev. km 258,596 – SŽDC s.o.

SO 01-20-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, prodloužení železničního mostu v ev. km 259,445 – SŽDC s.o.

SO 01-20-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v km 259,602 – SŽDC s.o.

SO 01-20-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v km 265,277 – SŽDC s.o.

SO 01-20-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v km 266,742 – SŽDC s.o.

SO 01-20-06 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most přes bikoridor v km 266,892 – SŽDC s.o.

SO 01-20-07 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v km 267,445 – SŽDC s.o.

SO 09-20-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 260,986 - demolice – nebude

SO 09-20-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 261,607 - demolice – nebude

SO 09-20-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 261,828 - demolice – nebude

SO 09-20-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 263,032 - demolice – nebude

SO 09-20-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 263,057 - demolice – nebude

SO 09-20-06 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 263,594 - demolice – nebude

SO 09-20-07 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 264,303 - demolice – nebude

SO 09-20-08 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 265,536 - demolice – nebude

SO 09-20-09 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most ev. v km 265,816 - demolice – nebude

SO 09-20-10 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 265,926 - demolice – nebude

SO 09-20-11 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 269,134 - demolice – nebude

SO 09-20-12 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v ev. km 269,881 - demolice – nebude

E.1.4.2 Železniční propustky

SO 01-21-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční propustek v km 267,425 – SŽDC s.o.

SO 09-21-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční propustek v ev. km 260,545 - demolice – nebude

SO 09-21-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, propustek v ev. km 261,280 - demolice – nebude

SO 09-21-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční propustek ev. v km 264,840 - demolice – nebude

SO 09-21-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční propustek v ev. km 266,078 - demolice – nebude

SO 09-21-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční propustek v ev. km 268,061 - demolice – nebude

SO 09-21-06 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční propustek v ev. km 268,824 - demolice – nebude

E.1.4.3 Silniční mosty

SO 01-22-06 Silniční most přes Tichou Orlici pod MVE Korábka – obec Zářecká Lhota / město Choceň

SO 01-22-07 Silniční most přes Tichou Orlici u bývalé továrny HEDVA – obec Zářecká Lhota / město Choceň

E.1.4.4 Silniční propustky

SO 01-22-11 Silniční propustek na přístupové komunikaci k třebovskému portálu tunelu Oucmanice – SŽDC s.o.

SO 01-22-12 Silniční propustek přes vodoteč z lokality U Mariánek – obec Zářecká Lhota

SO 09-22-11 Silniční propustek u železničního přejezdu Choceň Peliny - demolice – nebude

E.1.4.5 Opěrné zdi

SO 01-23-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, opěrná zeď v km 258,581 - 258,591 (vlevo) – SŽDC s.o.

SO 01-23-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, opěrná zeď v km 266,859 - 266,999 (vpravo) – SŽDC s.o.

SO 01-23-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, opěrná zeď v km 266,961 - 267,250 (vlevo) – SŽDC s.o.

SO 01-23-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, opěrná zeď v km 267,282 - 267,434 (vpravo) – SŽDC s.o.

SO 01-23-11 Opěrná zeď pod přístupovou komunikací k třebovskému portálu tunelu Oucmanice – SŽDC s.o.

SO 01-23-12 Opěrná zeď pod přístupovou komunikací k třebovskému portálu tunelu Hemže – SŽDC s.o.

E.1.4.6 Zárubní zdi

SO 01-24-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, zárubní zeď v km 264,850 - 264,978 (vlevo) – SŽDC s.o.

SO 01-24-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, zárubní zeď v km 266,755 - 266,854 (vpravo) – SŽDC s.o.

SO 01-24-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, zárubní zeď v km 267,502 - 267,683 (vpravo) – SŽDC s.o.

SO 01-24-11 Zárubní zeď podél přístupové komunikace k třebovskému portálu tunelu Oucmanice – SŽDC s.o.

SO 01-24-12 Galerie na přístupové komunikaci k třebovskému portálu tunelu Oucmanice – SŽDC s.o.

SO 01-24-13 Zárubní zeď podél přístupové komunikace k třebovskému portálu tunelu Hemže – SŽDC s.o.

SO 01-24-14 Zárubní zdi a zajištění svahů podél komunikace v údolí Loutovec – obec Zářecká Lhota.

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

E.1.5.1 Sdělovací sítě

SO 01-73-01 Úpravy stávajících sdělovacích kabelů Telefónica O2 v žkm 258,565 - 258,957 – Telefónica O2 Czech Republic a.s.

SO 01-73-02 Úpravy stávajících sdělovacích kabelů Telefónica O2 v žkm 265,542 – Telefónica O2 Czech Republic a.s.

SO 01-73-03 Úpravy stávajících sdělovacích kabelů Telefónica O2 v žkm 267,628 - 267,755 – Telefónica O2 Czech Republic a.s.

SO 09-73-01 Ochrana stávajících sdělovacích kabelů Telefónica O2 na rušené trati – Telefónica O2 Czech Republic a.s.

E.1.5.2 Elektrorozvodné sítě

SO 01-74-01 Přeložka vedení 110 kV, č. 1178 ČEZ Distribuce a.s. – ČEZ Distribuce a.s.

SO 01-74-02 Napájecí vedení 35 kV ČEZ Distribuce a.s. pro třebovský portál tunelu Oucmanice – ČEZ Distribuce a.s.

SO 01-74-03 Napájecí vedení 35 kV ČEZ Distribuce a.s. pro pražský portál tunelu Oucmanice – ČEZ Distribuce a.s.

SO 01-74-04 Přeložka TS 35/0,4 kV č. 763 ČEZ Distribuce a.s. – ČEZ Distribuce a.s.

SO 01-74-05 Přeložka vedení 35 kV č. 971 ČEZ Distribuce a.s. – ČEZ Distribuce a.s.

SO 01-74-06 Zastávka Brandýs nad Orlicí, osvětlení přístupových komunikací – město Brandýs nad Orlicí

SO 01-74-07 Úprava veřejného osvětlení přeložky místní komunikace Peliny - penzion Mítkov – penzion Mítkov

SO 01-74-08 Přeložka vedení 35 kV č. 974 ČEZ Distribuce, a.s. – ČEZ Distribuce a.s.

SO 01-74-10 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí - přeložka napájecího vedení VN 22 kV ČEZ Distribuce a.s. – ČEZ Distribuce a.s.

E.1.5.3 Hydrotechnické objekty

SO 01-81-01 Úprava vodoteče v přírodní rezervaci Hemže - Mýtkov v ž. km 266,742 – SŽDC s.o.

E.1.6 Potrubní vedení

E.1.6.1 Kanalizace

SO 01-70-01 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, dešťová kanalizace – SŽDC s.o.

SO 01-70-02 Odvodnění přístupové komunikace k pražskému portálu tunelu Oucmanice – SŽDC s.o.

SO 01-70-03 Zastávka Brandýs nad Orlicí, odvodnění zpevněné plochy a parkoviště – SŽDC s.o.

E.1.6.2 Vodovody

SO 01-71-01 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, úprava venkovních rozvodů vody – SŽDC s.o.

SO 01-71-03 Veřejný a požární vodovod Hrádek – Choceň – VaK Jablonné nad Orlicí a.s.

E.1.6.3 Plynovody

SO 01-72-01 Přeložka VTL plynovodu u přístupové komunikace k pražskému portálu tunelu Oucmanice – RWE a.s.

SO 01-72-02 Ochrana VTL plynovodu pod přístupovou komunikací k třebovskému portálu tunelu Hemže – RWE a.s.

SO 01-72-04 Přeložka STL plynovodu v ulici Žerotínově v Brandýse nad Orlicí – RWE a.s.

SO 01-72-05 Ukončení odběru při zachování HUP v opouštěné výpravní budově ŽST Brandýs nad Orlicí – RWE a.s.

SO 01-72-06 Ochrana STL plynovodu pod přístupovou komunikací k třebovskému portálu tunelu Hemže – RWE a.s.

E.1.7 Železniční tunely

SO 01-25-01 Tunel Oucmanice, jižní traťový tunel (kolej č. 1) – SŽDC s.o.

SO 01-25-02 Tunel Oucmanice, severní traťový tunel (kolej č. 2) – SŽDC s.o.

SO 01-25-03 Tunel Oucmanice, propojky – SŽDC s.o.

SO 01-25-04 Tunel Oucmanice, třebovský portál – SŽDC s.o.

SO 01-25-04.01 Technické kolejiště ZS Polomy, železniční svršek – nebude

SO 01-25-04.02 Technické kolejiště ZS Polomy, železniční spodek – nebude

SO 01-25-04.03 Ústí nad Orlicí - Choceň, provizorní železniční přejezd přes technické koleje ZS Polomy – nebude

SO 01-25-04.04 Provizorní silniční most přes Řetovku na staveništní komunikaci Hradiště - Polomy – nebude

SO 01-25-04.05 Provizorní silniční most přes Tichou Orlici na staveništní komunikaci Hradiště - Polomy – nebude

SO 01-25-04.06 Ústí nad Orlicí - Choceň, staveništní komunikace Hradiště - Polomy – nebude

SO 01-25-04.07 Ústí nad Orlicí - Choceň, staveništní komunikace Kerhartice - Polomy – nebude

SO 01-25-04.08 Trakční vedení provizorní přeložky Polomy – nebude

SO 01-25-04.09 Provizorní přeložka Polomy, elektrický ohřev výhybek – nebude

SO 01-25-04.10 Provizorní přeložka Polomy, provizorní napájení zabezpečovacího zařízení – nebude

SO 01-25-04.11 Provizorní přeložka Polomy, přeložka stávajícího kabelu 6 kV – nebude

SO 01-25-05 Tunel Oucmanice, pražský portál – SŽDC s.o.

SO 01-25-11 Tunel Hemže, jižní traťový tunel (kolej č. 1) – SŽDC s.o.

SO 01-25-12 Tunel Hemže, severní traťový tunel (kolej č. 2) – SŽDC s.o.

SO 01-25-13 Tunel Hemže, propojky – SŽDC s.o.

SO 01-25-14 Tunel Hemže, třebovský portál – SŽDC s.o.

SO 01-25-14.01 Ústí nad Orlicí - Choceň, provizorní železniční přejezd ve stáv. km 267,253 – nebude

SO 01-25-14.02 Provizorní silniční most přes Tichou Orlici v Brandýse nad Orlicí – nebude

SO 01-25-14.03 Ústí nad Orlicí - Choceň, staveništní komunikace Brandýs nad Orlicí – nebude

SO 01-25-14.04 Brandýs nad Orlicí, úprava stávajícího trakčního vedení v křížení s novou tratí – nebude

SO 01-25-14.05 Ústí nad Orlicí - Choceň, napájení provizorního přejezdu ve stáv. km 267,253 – nebude

SO 01-25-14.06 Zajištění stávajících silových kabelů SŽDC s.o. v Brandýse nad Orlicí – nebude

SO 01-25-15 Tunel Hemže, pražský portál – SŽDC s.o.

SO 01-25-15.01 Provizorní přeložka Hemže, železniční svršek – nebude

SO 01-25-15.02 Provizorní přeložka Hemže, železniční spodek – nebude

SO 01-25-15.03 Ústí nad Orlicí - Choceň, provizorní železniční přejezd ve stáv. km 269,156 – nebude

SO 01-25-15.04 Provizorní silniční most přes Tichou Orlici u Voženílkovy lávky – nebude

SO 01-25-15.05 Ústí nad Orlicí - Choceň, staveništní komunikace U Pelin - Hemže – nebude

SO 01-25-15.06 Trakční vedení provizorní přeložky Hemže – nebude

SO 01-25-15.07 Provizorní přeložka Hemže, elektrický ohřev výhybek – nebude

SO 01-25-15.08 Provizorní přeložka Hemže, provizorní napájení zabezpečovacího zařízení – nebude

SO 01-25-15.09 Ústí nad Orlicí - Choceň, napájení provizorního přejezdu ve stáv. km 269,156 – nebude

SO 01-25-15.10 Provizorní přeložka Hemže, přeložka stávajícího kabelu 6 kV – nebude

SO 01-25-15.11 Ústí nad Orlicí - Choceň, provizorní zajištění odbočky v km 266,935 - 267,016 – nebude

E.1.8 Pozemní komunikace

SO 01-30-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, přístupová komunikace k třebovskému portálu tunelu Oucmanice – SŽDC s.o.

SO 01-30-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, přístupová komunikace k pražskému portálu tunelu Oucmanice – SŽDC s.o.

SO 01-30-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, servisní komunikace k zářezu pražského portálu tunelu Oucmanice – SŽDC s.o.

SO 01-30-04 Zastávka Brandýs nad Orlicí, přístupová komunikace – město Brandýs nad Orlicí

SO 01-30-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, přístupová komunikace k třebovskému portálu tunelu Hemže – SŽDC s.o.

SO 01-30-06 Ústí nad Orlicí - Choceň, přístupová komunikace k pražskému portálu tunelu Hemže – SŽDC s.o.

SO 01-30-07 Ústí nad Orlicí - Choceň, přeložka místní komunikace penzion Mítkov - Peliny – obec Zářecká Lhota / město Choceň

SO 01-31-01 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, zpevněná plocha – SŽDC s.o.

SO 01-31-02 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, náhrada skladové plochy ve VZ 4218 – Ministerstvo obrany ČR

SO 01-31-03 Brandýs nad Orlicí, přistávací plocha pro vrtulníky IZS – SŽDC s.o.

SO 01-31-04 Zastávka Brandýs nad Orlicí, zpevněná plocha a prostranství u železniční zastávky – město Brandýs nad Orlicí

SO 01-33-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, přístupová komunikace k trakční měnírně Ústí nad Orlicí – SŽDC s.o.

SO 01-33-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, úprava stávající cyklostezky a víceúčelové komunikace – Region Orlicko-Třebovsko

SO 01-33-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, úprava účelové komunikace do lokality U mariánek – obec Zářecká Lhota / město Choceň

SO 01-33-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, úprava komunikace v údolí Loutovec – obec Zářecká Lhota

E.1.9 Kabelovody, kolektory

SO 01-44-02 Tunel Oucmanice, třebovský portál, kabelovod – SŽDC s.o.

SO 01-44-03 Tunel Oucmanice, pražský portál, kabelovod – SŽDC s.o.

E.1.10 Protihlukové objekty

SO 01-50-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, protihluková stěna vlevo v km 257,827 - 258,200 – SŽDC s.o.

SO 01-50-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, protihluková stěna vlevo v km 259,000 - 259,300 – SŽDC s.o.

SO 01-50-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, protihlukové stěna vpravo v km 264,800 - 265,600 – SŽDC s.o.

E.2 Pozemní stavební objekty

E.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)

SO 09-40-01 ŽST Brandýs nad Orlicí, opuštění VB – ČD a.s.

SO 01-40-01 Tunel Oucmanice, třebovský portál, technologický objekt – SŽDC s.o.

SO 01-40-02 Tunel Oucmanice, pražský portál, technologický objekt – SŽDC s.o.

SO 01-40-10 Ústí nad Orlicí - Choceň, oplocení – SŽDC s.o./Ministerstvo obrany ČR

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

SO 01-41-01 Zastávka Brandýs nad Orlicí, zastřešení nástupiště – SŽDC s.o.

SO 01-41-02 Zastávka Brandýs nad Orlicí, zastřešení přístupu na nástupiště – SŽDC s.o.

SO 01-41-04 Zastávka Brandýs nad Orlicí, přístřešky na autobusové zastávce – město Brandýs nad Orlicí

SO 01-42-01 Zastávka Brandýs nad Orlicí, drobná architektura – SŽDC s.o.

SO 01-42-02 Autobusová zastávka Brandýs nad Orlicí, drobná architektura – město Brandýs nad Orlicí

E.2.3 Individuální protihluková opatření

SO 01-51-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, individuální protihluková opatření – vlastníci objektů

E.2.4 Orientační systém

SO 01-43-01 Zastávka Brandýs nad Orlicí, orientační systém, nástupiště – SŽDC s.o.

SO 01-43-02 Zastávka Brandýs nad Orlicí, orientační systém, autobusová zastávka – město Brandýs nad Orlicí

E.2.5 Demolice

SO 09-45-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, demolice – nebude

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

SO 01-60-01 Ústí nad Orlicí – třebovský portál tunelu Oucmanice jih, trakční vedení koleje č. 1 – SŽDC s.o.

SO 01-60-02 Ústí nad Orlicí – třebovský portál tunelu Oucmanice sever, trakční vedení koleje č. 2 – SŽDC s.o.

SO 01-60-03 Tunel Oucmanice jih, trakční vedení koleje č. 1 – SŽDC s.o.

SO 01-60-04 Tunel Oucmanice sever, trakční vedení koleje č. 2 – SŽDC s.o.

SO 01-60-05 Brandýs nad Orlicí, trakční vedení koleje č. 1 – SŽDC s.o.

SO 01-60-06 Brandýs nad Orlicí, trakční vedení koleje č. 2 – SŽDC s.o.

SO 01-60-07 Tunel Hemže jih, trakční vedení koleje č. 1 – SŽDC s.o.

SO 01-60-08 Tunel Hemže sever, trakční vedení koleje č. 2 – SŽDC s.o.

SO 01-60-09 Pražský portál tunelu Hemže jih - Choceň, trakční vedení koleje č. 1 – SŽDC s.o.

SO 01-60-10 Pražský portál tunelu Hemže sever - Choceň, trakční vedení koleje č. 2 – SŽDC s.o.

SO 01-60-11 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, připojení na trakční vedení – SŽDC s.o.

SO 01-60-12 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, připojení zpětného vedení – SŽDC s.o.

SO 03-60-01 ŽST Choceň, úprava trakčního vedení – SŽDC s.o.

SO 09-60-01 Ústí nad Orlicí - Brandýs nad Orlicí, demontáž trakčního vedení – nebude

SO 09-60-02 ŽST Brandýs nad Orlicí, demontáž trakčního vedení – nebude

SO 09-60-03 Brandýs nad Orlicí - Choceň, demontáž trakčního vedení – nebude

E.3.2 Napájecí stanice - stavební část

SO 01-65-01 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, nová budova – SŽDC s.o.

SO 01-65-02 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, demolice stávající budovy – nebude

SO 01-65-03 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, úprava oplocení – SŽDC s.o.

SO 01-65-04 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, žumpa – SŽDC s.o.

SO 01-65-06 Stání transformátorů 110/23 kV, novostavba – SŽDC s.o.

SO 01-65-07 Rozvodna 110 kV SŽDC s.o., novostavba – SŽDC s.o.

SO 01-65-08 TR 110/35 kV a 110/23 kV, úprava rozvodny 110 kV (ČEZ, a.s.) – ČEZ Distribuce a.s.

E.3.4 Ohřev výměn

SO 01-64-01 Odbočka Brandýs nad Orlicí, elektrický ohřev výhybek – SŽDC s.o.

E.3.6 Rozvody vvn, vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 01-62-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, napájecí rozvod 6 kV v tunelech – SŽDC s.o.

SO 01-62-02 Zastávka Brandýs nad Orlicí, osvětlení nástupiště a příchodů – SŽDC s.o.

SO 01-62-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, dálkové ovládání odpojovačů – SŽDC s.o.

SO 01-62-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, návěst stáhněte sběrač – SŽDC s.o.

SO 01-62-05 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí - venkovní osvětlení – SŽDC s.o.

SO 01-62-06 Tunel Oucmanice, rozvody nn a osvětlení – SŽDC s.o.

SO 01-62-07 Tunel Hemže, rozvody nn a osvětlení – SŽDC s.o.

SO 01-62-08 Rozvodna 110 kV SŽDC s.o., napájecí kabelové vedení 110 kV – SŽDC s.o.

SO 01-62-09 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, napájecí kabelové vedení 22 kV – SŽDC s.o.

SO 01-62-13 Rozvodna 110 kV, oddálený hromosvod – SŽDC s.o.

SO 09-62-01 Zastávka Bezpráví, demontáž venkovního osvětlení – nebude

SO 09-62-02 ŽST Brandýs nad Orlicí, demontáž venkovního osvětlení – nebude

SO 01-63-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, kabel 6 kV pro napájení zabezpečovacího zařízení – SŽDC s.o.

SO 09-63-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, demontáž kabelu 6 kV – nebude

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 01-61-01 Ústí nad Orlicí – třebovský portál tunelu Oucmanice jih, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 1 – SŽDC s.o.

SO 01-61-02 Ústí nad Orlicí – třebovský portál tunelu Oucmanice sever, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 2 – SŽDC s.o.

SO 01-61-03 Tunel Oucmanice jih, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 1 – SŽDC s.o.

SO 01-61-04 Tunel Oucmanice sever, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 2 – SŽDC s.o.

SO 01-61-05 Brandýs nad Orlicí, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 1 – SŽDC s.o.

SO 01-61-06 Brandýs nad Orlicí, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 2 – SŽDC s.o.

SO 01-61-07 Tunel Hemže jih, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 1 – SŽDC s.o.

SO 01-61-08 Tunel Hemže sever, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 2 – SŽDC s.o.

SO 01-61-09 Pražský portál tunelu Hemže jih - Choceň, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 1 – SŽDC s.o.

SO 01-61-10 Pražský portál tunelu Hemže sever - Choceň, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 2 – SŽDC s.o.

E.3.8 Vnější uzemnění

SO 01-61-11 TM Ústí nad Orlicí, vnější uzemnění – SŽDC s.o.

SO 01-61-12 Tunel Oucmanice, třebovský portál, technologický objekt, vnější uzemnění – SŽDC s.o.

SO 01-61-13 Tunel Oucmanice, vnější uzemnění – SŽDC s.o.

SO 01-61-14 Tunel Hemže, vnější uzemnění – SŽDC s.o.

SO 01-61-15 Tunel Oucmanice, pražský portál, technologický objekt, vnější uzemnění – SŽDC s.o.

E.4 Ostatní stavební objekty

SO 01-80-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, kácení mimolesní zeleně – nebude

SO 01-80-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, kácení lesní zeleně – nebude

SO 01-83-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, náhradní výsadby – dle plochy

SO 09-82-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, rekultivace opouštěného úseku železniční tratě – SŽDC s.o. / dle plochy

SO 01-84-01 Zabezpečení veřejných zájmů – dle objektu

10 ČLENĚNÍ DOKUMENTACE NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY PRO POSOUZENÍ SCHODY S TECHNICKÝMI SPECIFIKACEMI INTEROPERABILITY

10.1 TECHNOLOGICKÁ ČÁST

SUBSYSTÉM „ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ“

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 01-01-01 Odbočka Brandýs nad Orlicí

PS 01-01-01.01 Odbočka Brandýs nad Orlicí - SZZ

PS 01-01-01.02 Provizorní přejezd ve stávajícím km 267,253

PS 01-01-01.03 Odbočka Brandýs nad Orlicí – klimatizace SZZ

PS 02-01-01 ŽST Ústí nad Orlicí - úvazka TZZ

PS 03-01-01 ŽST Choceň - úvazka TZZ

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 01-01-02 Ústí nad Orlicí - Brandýs nad Orlicí – TZZ

PS 01-01-02.01 Ústí nad Orlicí - Brandýs nad Orlicí - autoblok

PS 01-01-02.02 Provizorní odbočka Polomy

PS 01-01-03 Brandýs nad Orlicí - Choceň – TZZ

PS 01-01-03.01 Brandýs nad Orlicí - Choceň - autoblok

PS 01-01-03.02 Provizorní odbočka Hemže

PS 01-01-03.03 Provizorní přejezd v km 269,156

PS 09-01-01 Demontáže zabezpečovacího zařízení

D.1.6 Indikátory horkoběžnosti a indikátory plochých kol

PS 99-08-01 Indikátor IHL, IHO, IPK Choceň č. 1.5

PS 99-08-02 Indikátor IHL, IHO, IPK Letohrad

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Místní a dálková kabelizace včetně přenosových systémů

PS 01-02-03 Tunel Oucmanice, místní kabelizace

PS 01-02-04 Tunel Hemže, místní kabelizace

PS 01-02-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, přenosový systém

D.2.5 Dálkový kabel, dálkový optický kabel, závěsný optický kabel

PS 01-02-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, TK a DOK

PS 01-02-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, přeložky stávající kabelizace MK, DK a DOK SŽDC

D.2.8 Traťové rádiové spojení

PS 01-02-15 Tunel Oucmanice, rádiový systém

PS 01-02-16 Tunel Hemže, rádiový systém

PS 09-02-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, GSM–R

SUBSYSTÉM „ENERGIE“

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.2 Technologie rozvoden VVN/VN

PS 01-04-11 TR 110/35 kV a 110/23 kV, úprava rozvodny 110 kV (ČEZ, a.s.)

PS 01-04-12 TR 110/35 kV a 110/23 kV, úprava SKŘ (ČEZ, a.s.)

PS 01-04-13 TM Ústí nad Orlicí, rozvodna 110 kV - technologie

PS 01-04-14 TM Ústí nad Orlicí, stanoviště transformátorů 110/23 kV

PS 01-04-15 TM Ústí nad Orlicí, rozvodna 110 kV, systém kontroly a řízení

D.3.3 Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic

PS 01-04-02 TM Ústí nad Orlicí, rozvodna 22 kV - technologie

PS 01-04-03 TM Ústí nad Orlicí, technologie 3 kV-DC

PS 01-04-04 TM Ústí nad Orlicí, vlastní spotřeba

D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn

PS 01-03-01 Tunel Oucmanice, třebovský portál, technologický objekt, TS 35/0,4/6kV

PS 01-03-02 Tunel Oucmanice, pražský portál, technologický objekt, TS 35/0,4/6 kV

PS 01-03-03 Tunel Oucmanice, pražský portál, náhradní zdroj

PS 01-03-04 Tunel Oucmanice, TS1 6/0,4 kV

PS 01-03-05 Tunel Oucmanice, TS2 6/0,4 kV

PS 01-03-06 Tunel Hemže, TS1 6/0,4 kV

PS 01-03-07 Tunel Hemže, TS2 6/0,4 kV

D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení

PS 01-03-08 TM Ústí nad Orlicí, NTS 6kV, 50Hz - technologie

PS 01-03-09 Tunel Oucmanice, pražský portál, technologický objekt, STS 6 kV, 50 Hz

D.3.7 Provozní rozvod silnoproudu

PS 01-03-10 Tunel Oucmanice, provozní rozvod silnoproudu

PS 01-03-11 Tunel Hemže, provozní rozvod silnoproudu

10.2 STAVEBNÍ ČÁST

SUBSYSTÉM „INFRASTRUKTURA“

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční spodek a svršek

SO 01-10-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční svršek

SO 01-11-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční spodek

SO 01-15-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, výstroj a značení trati

E.1.2 Nástupiště

SO 01-14-01 Zastávka Brandýs nad Orlicí, ostrovní nástupiště

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 01-13-01 Tunel Oucmanice - třebovský portál, nástupní plocha

SO 01-13-02 Tunel Oucmanice - pražský portál, nástupní plocha

SO 01-13-03 Tunel Hemže - třebovský portál, nástupní plocha

SO 01-13-04 Tunel Hemže - pražský portál, nástupní plocha

SO 03-13-01 ŽST Choceň, železniční přejezd ev. km 270,130

E.1.4 Mosty, propustky, zdi

E.1.4.1 Železniční mosty

SO 01-20-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, rekonstrukce železničního mostu v ev. km 258,596

SO 01-20-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, prodloužení železničního mostu v ev. km 259,445

SO 01-20-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v km 259,602

SO 01-20-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v km 265,277

SO 01-20-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v km 266,742

SO 01-20-06 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most přes bikoridor v km 266,892

SO 01-20-07 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční most v km 267,445

E.1.4.2 Železniční propustky

SO 01-21-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, železniční propustek v km 267,425

E.1.4.3 Silniční mosty

SO 01-22-06 Silniční most přes Tichou Orlici pod MVE Korábka

SO 01-22-07 Silniční most přes Tichou Orlici u bývalé továrny HEDVA

SO 01-22-08 Silniční most přes železniční trať v Chocni Pelinách

E.1.4.4 Silniční propustky

SO 01-22-11 Silniční propustek na přístupové komunikaci k třebovskému portálu tunelu Oucmanice

SO 01-22-12 Silniční propustek přes vodoteč z lokality U Mariánek

SO 09-22-11 Silniční propustek u železničního přejezdu Choceň Peliny - demolice

E.1.4.5 Opěrné zdi

SO 01-23-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, opěrná zeď v km 258,581 - 258,591 (vlevo)

SO 01-23-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, opěrná zeď v km 266,859 - 266,999 (vpravo)

SO 01-23-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, opěrná zeď v km 266,961 - 267,250 (vlevo)

SO 01-23-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, opěrná zeď v km 267,282 - 267,434 (vpravo)

SO 01-23-11 Opěrná zeď pod přístupovou komunikací k třebovskému portálu tunelu Oucmanice

SO 01-23-12 Opěrná zeď pod přístupovou komunikací k třebovskému portálu tunelu Hemže

E.1.4.6 Zárubní zdi

SO 01-24-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, zárubní zeď v km 264,850 - 264,978 (vlevo)

SO 01-24-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, zárubní zeď v km 266,755 - 266,854 (vpravo)

SO 01-24-05 Ústí nad Orlicí - Choceň, zárubní zeď v km 267,502 - 267,683 (vpravo)

SO 01-24-11 Zárubní zeď podél přístupové komunikace k třebovskému portálu tunelu Oucmanice

SO 01-24-12 Galerie na přístupové komunikaci k třebovskému portálu tunelu Oucmanice

SO 01-24-13 Zárubní zeď podél přístupové komunikace k třebovskému portálu tunelu Hemže

SO 01-24-14 Zárubní zdi a zajištění svahů podél komunikace v údolí Loutovec

E.1.7 Železniční tunely

SO 01-25-01 Tunel Oucmanice, jižní traťový tunel (kolej č. 1)

SO 01-25-02 Tunel Oucmanice, severní traťový tunel (kolej č. 2)

SO 01-25-03 Tunel Oucmanice, propojky

SO 01-25-04 Tunel Oucmanice, třebovský portál

SO 01-25-05 Tunel Oucmanice, pražský portál

SO 01-25-11 Tunel Hemže, jižní traťový tunel (kolej č. 1)

SO 01-25-12 Tunel Hemže, severní traťový tunel (kolej č. 2)

SO 01-25-13 Tunel Hemže, propojky

SO 01-25-14 Tunel Hemže, třebovský portál

SO 01-25-15 Tunel Hemže, pražský portál

E.1.10 Protihlukové objekty

SO 01-50-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, protihluková stěna vlevo v km 257,827 - 258,200

SO 01-50-02 Ústí nad Orlicí - Choceň, protihluková stěna vlevo v km 259,000 - 259,300

SO 01-50-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, protihlukové stěna vpravo v km 264,800 - 265,600

E.2 Pozemní stavební objekty

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

SO 01-41-01 Zastávka Brandýs nad Orlicí, zastřešení nástupiště

SO 01-41-02 Zastávka Brandýs nad Orlicí, zastřešení přístupu na nástupiště

SO 01-41-04 Zastávka Brandýs nad Orlicí, přístřešky na autobusové zastávce

SO 01-42-01 Zastávka Brandýs nad Orlicí, drobná architektura

SO 01-42-02 Autobusová zastávka Brandýs nad Orlicí, drobná architektura

E.2.3 Individuální protihluková opatření

SO 01-51-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, individuální protihluková opatření

SUBSYSTÉM „ENERGIE“

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

SO 01-60-01 Ústí nad Orlicí – třebovský portál tunelu Oucmanice jih, trakční vedení koleje č. 1

SO 01-60-02 Ústí nad Orlicí – třebovský portál tunelu Oucmanice sever, trakční vedení koleje č. 2

SO 01-60-03 Tunel Oucmanice jih, trakční vedení koleje č. 1

SO 01-60-04 Tunel Oucmanice sever, trakční vedení koleje č. 2

SO 01-60-05 Brandýs nad Orlicí, trakční vedení koleje č. 1

SO 01-60-06 Brandýs nad Orlicí, trakční vedení koleje č. 2

SO 01-60-07 Tunel Hemže jih, trakční vedení koleje č. 1

SO 01-60-08 Tunel Hemže sever, trakční vedení koleje č. 2

SO 01-60-09 Pražský portál tunelu Hemže jih - Choceň, trakční vedení koleje č. 1

SO 01-60-10 Pražský portál tunelu Hemže sever - Choceň, trakční vedení koleje č. 2

SO 01-60-11 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, připojení na trakční vedení

SO 01-60-12 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, připojení zpětného vedení

SO 03-60-01 ŽST Choceň, úprava trakčního vedení

E.3.4 Ohřev výměn

SO 01-64-01 Odbočka Brandýs nad Orlicí, elektrický ohřev výhybek

E.3.6 Rozvody vvn, vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 01-62-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, napájecí rozvod 6 kV v tunelech

SO 01-62-02 Zastávka Brandýs nad Orlicí, osvětlení nástupiště a příchodů

SO 01-62-03 Ústí nad Orlicí - Choceň, dálkové ovládání odpojovačů

SO 01-62-04 Ústí nad Orlicí - Choceň, návěst stáhněte sběrač

SO 01-62-05 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí - venkovní osvětlení

SO 01-62-06 Tunel Oucmanice, rozvody nn a osvětlení

SO 01-62-07 Tunel Hemže, rozvody nn a osvětlení

SO 01-62-08 Rozvodna 110 kV SŽDC s.o., napájecí kabelové vedení 110 kV

SO 01-62-09 Trakční měnírna Ústí nad Orlicí, napájecí kabelové vedení 22 kV

SO 01-62-13 Rozvodna 110 kV, oddálený hromosvod

SO 01-63-01 Ústí nad Orlicí - Choceň, kabel 6 kV pro napájení zabezpečovacího zařízení

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 01-61-01 Ústí nad Orlicí – třebovský portál tunelu Oucmanice jih, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 1

SO 01-61-02 Ústí nad Orlicí – třebovský portál tunelu Oucmanice sever, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 2

SO 01-61-03 Tunel Oucmanice jih, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 1

SO 01-61-04 Tunel Oucmanice sever, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 2

SO 01-61-05 Brandýs nad Orlicí, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 1

SO 01-61-06 Brandýs nad Orlicí, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 2

SO 01-61-07 Tunel Hemže jih, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 1

SO 01-61-08 Tunel Hemže sever, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 2

SO 01-61-09 Pražský portál tunelu Hemže jih - Choceň, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 1

SO 01-61-10 Pražský portál tunelu Hemže sever - Choceň, ukolejnění vodivých konstrukcí koleje č. 2

E.3.8 Vnější uzemnění

SO 01-61-11 TM Ústí nad Orlicí, vnější uzemnění

SO 01-61-12 Tunel Oucmanice, třebovský portál, technologický objekt, vnější uzemnění

SO 01-61-13 Tunel Oucmanice, vnější uzemnění

SO 01-61-14 Tunel Hemže, vnější uzemnění

SO 01-61-15 Tunel Oucmanice, pražský portál, technologický objekt, vnější uzemnění

V Hradci Králové 3.12.2009

Ing. Daniel Filip
SUDOP PRAHA a.s.
středisko 250 Hradec Králové
☎ + 420 495 518 284
✆ + 420 605 229 078
daniel.filip@sudophk.cz