

Vypracování původního návrhu projektu stavby "Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí" bylo spolufinancováno Evropskou unií z rozpočtu TEN-T jako součást projektu číslo 2006-CZ-92106-S-S07.65730 a tato dokumentace z něho vychází.



Správa železniční dopravní cesty



## PO ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK - ŘÍJEN 2010 ZMĚNA PROJEKTU 2010

č. změny	Text změny - odůvodnění	Datum	Podpis



Olišanská 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, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
STŘEDISKO	250 PROJEKTOVÉ STŘEDISKO HRADEC KRÁLOVÉ	VEDOUcí STŘEDISKA ING. PAVEL HORÁČEK	GENERÁLNÍ ŘEDITEL ING. JOSEF FIDLER
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT STAVBY	ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ. - PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTROLOVAL
ING. MIROSLAV KRSEK <i>Krsek</i>	ING. MIROSLAV KRSEK <i>Krsek</i>	ING. MIROSLAV KRSEK <i>Krsek</i>	ING. DANIEL FILIP <i>Filip</i>
KRAJ PARDUBICKÝ	MÚ/ÓÚ/POVĚŘENÁ OBEC: ÚSTÍ NAD ORLICÍ, DOLNÍ DOBROUČ, LIBCHAVY / ÚSTÍ NAD ORLICÍ	ÚČEL	PROJEKT
<b>Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí</b>		DATUM	12 / 2008
		MĚŘÍTKO	
		FORMÁTY	
Průvodní zpráva		ČÁST	A PŘÍL.



**Obsah:**

<b>1. Identifikační údaje stavby .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Základní údaje o stavbě.....</b>	<b>4</b>
2.1 Umístění stavby.....	4
2.2 Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce.....	4
2.3 Projektované kapacity stavby.....	5
2.4 Území dotčené stavbou .....	8
2.5 Požadavky na realizaci stavby .....	9
<b>3. Přehled výchozích podkladů .....</b>	<b>10</b>
3.1 Podklady předané zadavatelem .....	10
3.2 Podklady doplněné dodavatelem .....	10
3.3 Rozhodnutí zadavatele v průběhu zpracování projektu 2008 .....	11
3.3.1 <i>Výhledové intenzity, podchod a doba výstavby</i> .....	11
3.3.2 <i>Intenzity, objektová skladba, grafikonky, kabelovod, Karpatská ulice</i> .....	11
3.3.3 <i>Navýšení nákladů stavby</i> .....	12
3.3.4 <i>Projednání s městem – Karpatská ulice, vstupní objekt</i> .....	12
3.3.5 <i>Rozšíření traťového rádiového systému</i> .....	12
3.3.6 <i>Úsek Letohrad – Ústí nad Orlicí</i> .....	13
3.3.7 <i>Projednání s Armádou ČR – podjezdná výška v Karpatské ulici</i> .....	14
3.3.8 <i>Kolej č.5 a údržba přejezdu v km 12,993 po dobu stavby</i> .....	14
3.3.9 <i>Budoucí vlastnictví jednotlivých částí stavby</i> .....	14
3.3.10 <i>Změna zabezpečení přejezdů</i> .....	15
3.3.11 <i>Stávající přemostění Tiché Orlice v Nádražní ulici</i> .....	16
3.4 Rozhodnutí zadavatele v průběhu zpracování projektu 2010 .....	16
3.4.1 <i>Žádosti o stavební povolení na vybrané objekty</i> .....	16
3.4.2 <i>Pozemní objekty</i> .....	17
3.4.3 <i>Architektonické řešení nádraží</i> .....	17
3.4.4 <i>Výhledové intenzity dopravy</i> .....	18
3.4.5 <i>Délky nástupních hran</i> .....	18
3.4.6 <i>Demolice objektů ČD u výpravní budovy</i> .....	18
3.4.7 <i>Vliv vibrací na výpravní budovu</i> .....	19
3.4.8 <i>Úsporná opatření 11/2010</i> .....	19
3.4.9 <i>Připomínkování konceptu změny projektu stavby 09/2010</i> .....	19

<b>4. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami.....</b>	<b>20</b>
4.1 Cyklostezka směr Ústí nad Orlicí – Česká Třebová – Brandýs nad Orlicí – Letohrad	20
4.2 Ústí nad Orlicí – kanalizace a ČOV .....	20
4.3 Výtlačk vody z vrtu UO4 v Ústí nad Orlicí .....	25
4.4 ÚSTÍ NAD ORLICÍ, vn 2x35kV TR-SS, zrušení SS 35kV .....	25
4.5 Zvýšení protipovodňové ochrany města Ústí nad Orlicí.....	25
4.6 Prodloužení VN vedení ČEZ Distribuce.....	26
4.7 Přeložky silnoproudých rozvodů ČEZ Distribuce a.s.....	26
4.8 Přípojky ČEZ Distribuce a.s. ....	26
4.9 Optický kabel ČD - Telematika .....	27
<b>5. Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty .....</b>	<b>28</b>
5.1 Členění stavby na PS a SO.....	28
5.1.1 D TECHNOLOGICKÁ ČÁST.....	28
5.1.2 E STAVEBNÍ ČÁST.....	29
5.2 Změny v členění PS a SO ve srovnání s přípravnou dokumentací .....	33
<b>6. Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby .....</b>	<b>36</b>
<b>7. Zdůvodnění stavby a jejího umístění.....</b>	<b>36</b>
7.1 Zhodnocení stávajícího stavu.....	36
7.2 Zdůvodnění stavby .....	37
7.3 Umístění stavby.....	38
7.4 Umístění stavby ve srovnání s přípravnou dokumentací .....	39
<b>8. Předčasné užívání staveb, zkušební provoz .....</b>	<b>40</b>
<b>9. PS a SO podléhající technicko-bezpečnostní zkoušce.....</b>	<b>42</b>
<b>10. Přehled budoucích vlastníků a správců .....</b>	<b>43</b>
10.1 D TECHNOLOGICKÁ ČÁST .....	43
10.2 E STAVEBNÍ ČÁST .....	44
<b>11. Členění projektu.....</b>	<b>48</b>
<b>12. Seznam PS a SO s přímou vazbou na parametry interoperability.....</b>	<b>52</b>
12.1 Subsystem Infrastruktura .....	52
12.2 Subsystem energie.....	53
12.3 Subsystem řízení a zabezpečení.....	54

Obsah a struktura Průvodní zprávy je dána dle požadavku zadavatele Přílohou směrnice generálního ředitele SŽDC č.11/2006.

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

<b>Název stavby:</b>	Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí <sup>1</sup>
<b>Stupeň dokumentace:</b>	Projekt
<b>Umístění stavby:</b>	Železniční stanice Ústí nad Orlicí, dráha celostátní trať. úsek 501 Česká Třebová mimo – Kolín mimo Ústí nad Orlicí - prostor Mendrik a Kerhartice
<b>Charakter stavby:</b>	Rekonstrukce a modernizace stanice a novostavba komunikačního napojení Kerhartic
<b>Kraj:</b>	Pardubický
<b>Pověřená obec:</b>	Ústí nad Orlicí
<b>Zadavatel:</b>	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 PRAHA 1, Nové Město IČ: 70 99 42 34 DIČ: CZ 70 99 42 34
<b>Dodavatel:</b>	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1 a 130 80 PRAHA 3 IČ: 25 79 33 49 DIČ: CZ 25 79 33 49
<b>Zpracovatelský útvar:</b>	SUDOP PRAHA a.s. středisko Hradec Králové Hradecká 1151 500 03 Hradec Králové
<b>Hlavní inženýr projektu:</b>	Ing. Miroslav Krsek
<b>Oprávněný zeměměřičský inženýr:</b>	Ing. Petr Okruhlica
<b>Hlavní subdodavatelé:</b>	MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s. Legionářská 8 771 54 Olomouc  S-Engineering, s.r.o. Uzavřená 1/167 182 00 Praha 8  Ing. Alena Melišová - AQUATHERM PROJECT Víta Nejedlého 893 500 03 Hradec Králové

---

<sup>1</sup> V přípravné dokumentaci byla stavba označena názvem „Přestavba železniční stanice Ústí nad Orlicí“ a pro projekt stavby byla sloučena se stavbou „Přemostění Tiché Orlice s komunikačním napojením ŽST Ústí nad Orlicí hlavní nádraží“.

## 2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

### 2.1 Umístění stavby

Stavba "Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí" se skládá z několika částí:

- dráha celostátní
  - traťový úsek 501 Česká Třebová mimo – Kolín mimo km 254,757 – 259,871
  - traťový úsek 512A Hanušovice – Ústí nad Orlicí mimo km 6,636 – 13,320
- prostor Mendrik (místní název pro prostor okolo řeky Třebovky v místě křížení se silnicí II/315)
- úsek silnice II/315 od Mendriku po nové napojení nového komunikačního napojení Kerhartic
- nové komunikační napojení městské části Kerhartice od silnice II/315 po okraj zástavby Kerhartic

Uvedený rozsah stavby na tratích se týká nejen stavební části, ale i technologické. Jde o zabezpečovací zařízení před a za vlastní stavbou na trati Česká Třebová – Praha, kdy vlastní stavební část je v úseku km 255,411 – 257,827 trati 501 Česká Třebová mimo – Kolín mimo.

Na traťovém úseku 512A Hanušovice – Ústí nad Orlicí jde pouze o technologickou část stavby (zabezpečovací a sdělovací zařízení) doplněnou úpravou rozvodů NN v ŽST Lanšperk a dílčími úpravami přejezdů v úseku Lanšperk – Ústí nad Orlicí.

Podrobněji je umístění stavby popsáno v části dokumentace B.1 Souhrnná technická zpráva.

### 2.2 Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce

Účelem stavby „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“ je upravit tuto stanici s cílem dosáhnou co nejvyšší traťové rychlosti a dosažení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC, průjezdného průřezu Z-GC a traťové třídy zatížení D4 UIC.

Předcházející úsek Česká Třebová – Ústí nad Orlicí byl v minulosti již modernizován (stavba „ČD DDC Optimalizace traťového úseku Ústí nad Orlicí - Česká Třebová“) a železniční stanici (ŽST) Ústí nad Orlicí předchází úsek s traťovou rychlostí 160 km/h pro všechny druhy souprav.

Následující stavba „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“ je navržena ve stupni přípravné dokumentace jako modernizace s dosažením vyšších parametrů s využitím dlouhých tunelů. Navržené traťové rychlosti dosahují 160 km/h (klasické soupravy) až 200 km/h (soupravy s naklápačím technikou).

Z uvedeno vyplývá, že ŽST Ústí nad Orlicí tvoří lokální místo s výrazným omezením rychlosti, ve stávajícím stavu na 70 km/h. Navíc po dokončení úseku Ústí nad Orlicí – Choceň a sanačního průjezdu Pardubic by to bylo jediné omezující místo v jinak uceleném úseku Česká Třebová – Kolín s rychlostí 160 km/h.

Dalšími cíly stavby je modernizace zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a trakčního vedení podle zásad modernizace železničních koridorů, zajištění napájení technologií a stanice. Stanice bude plně peronizována nástupiště s mimoúrovňovým přístupem, a to i pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Pro minimalizaci vlivu hluku na okolní zástavbu bude trať vybavena protihlukovými stěnami (PHS) a vybrané obytné domy pak individuálními protihlukovými opatřeními (IPO).

V současné době je přes třebovské zhlaví stanice dvěma úrovněmi železničními přejezdy vedena místní komunikace do Kerhartic, na kterou je napojena i stávající výpravní budova uprostřed kolejí stanice. Cílem stavby je oba železniční přejezdy zrušit a pro chodce a cyklisty nahradit podchodem pro pěší. Pro silniční vozidla bude v rámci stavby realizováno nové přemostění Tiché Orlice s komunikačním napojením k novému přednádraží a do Kerhartic.

### 2.3 Projektované kapacity stavby

<b>Parametr</b>	<b>Projekt</b>
<b>Rozsah železniční části stavby</b>	začátek stavby: km 255,411 konec stavby: km 257,828 délka: 2417 m
<b>Rozsah stavby komunikace</b>	začátek stavby: km 0,000 konec stavby: km 0,570 délka: 570 m
<b>Maximální dosažená traťová rychlost</b>	160 kmh <sup>-1</sup> (pro všechny druhy souprav)
<b>Dosažená traťová rychlost v omezujícím místě</b> pro klasické soupravy: /pro nedostatek převýšení do 100 mm/ /pro nedostatek převýšení do 130 mm/ pro soupravy s naklápěcí technikou	120 kmh <sup>-1</sup> 130 kmh <sup>-1</sup> 160 kmh <sup>-1</sup>
<b>Návrhová rychlost na přemostění</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• na komunikačním napojení Kerhartic</li> <li>• na sjezdu do přednádraží stanice</li> </ul>	50 km/h 30 km/h
<b>Prostorová průchodnost</b>	UIC GC, Z-GC
<b>Traťová třída zatížení</b>	D4

<b>Parametr</b>	<b>Projekt</b>
<b>Příčné uspořádání komunikace přemostění</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• na komunikačním napojení Kerhartic</li> <li>• na sjezdu do přednádraží stanice</li> </ul>	dle ČSN 73 6101  MO2 9,5/8/50  MO2 9,0/7,5/30
<b>Počet výhybek zabezpečených SZZ</b>	ŽST Ústí nad Orlicí: 35 ks (vč. výkolejek)
<b>Silnoproudá technologie a rozvody</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nové transformační stanice</li> <li>• rekonstruované transformační stanice</li> </ul>	ŽST Ústí nad Orlicí: 2 ks  -
<b>Elektrický ohřev výhybek</b>	ŽST Ústí nad Orlicí 30 ks
<b>Ostatní technologie</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• výtahy</li> </ul>	2 ks
<b>Nástupiště</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nová ostrovní nástupiště</li> <li>• rekonstruovaná ostrovní nástupiště</li> <li>• vnější nástupiště</li> <li>• nové zastřešení nástupišť</li> <li>• rekonstruované zastřešení nástupišť</li> <li>• nové přístřešky typu městského mobiliáře</li> </ul>	2 (celkem 4 hrany) celková délka 1350 m  -  1 nástupištní hrana 110 m 119 m (1 nástupiště)  - 5 ks
<b>Železniční svršek</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zřízení koleje UIC 60</li> <li>• zřízení koleje R65</li> <li>• zřízení koleje S 49</li> <li>• zřízení výhybek UIC 60</li> <li>• zřízení výhybek R65</li> <li>• zřízení výhybek S 49</li> </ul>	5909 m 2597 m 151 m 29 ks 3 ks 1 ks
<b>Úpravy a sanace železničního spodku</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• úprava pražcového podloží</li> </ul>	43 823 m <sup>2</sup>
<b>Pozemní objekty</b> Obestavěné prostory nových objektů	4 560 m <sup>3</sup>



<b>Parametr</b>	<b>Projekt</b>
<b>Úpravy trakčního vedení (TV)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• montáž a úprava TV</li> <li>• demontáž TV</li> </ul>	16,3 km koleje 15,2 km koleje
<b>Rekonstrukce osvětlení</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nové osvětlovací věže</li> <li>• nové osvětlovací stožáry (JŽ)</li> </ul>	3 ks 18 ks
<b>Spotřeba elektrické energie</b>	ŽST Ústí nad Orlicí 785 MWh/rok ŽST Lanšperk 114 MWh/rok Veřejné osvětlení na přemostění 2,9 MWh/rok
<b>Umělé stavby</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• novostavba železničních mostů</li> <li>• rekonstrukce železničních mostů</li> <li>• demolice železničních mostů</li> <li>• novostavba silničních mostů</li> <li>• přestavba silničních mostů</li> <li>• novostavba opěrné zdi</li> <li>• novostavba návěstních lávek</li> <li>• protihlukové stěny</li> </ul>	5 ks 1 ks 2 ks 1 ks 1 ks 3 ks 0 ks 3027 m dle staničení trati
<b>Nároky na zábor zemědělské půdy<sup>2</sup></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• trvalý zábor</li> <li>• dočasný zábor nad 1 rok</li> </ul>	8 784 m <sup>2</sup> 3 759 m <sup>2</sup>
<b>Nároky na zábor lesní půdy</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• trvalý zábor</li> <li>• zábor do 1 roku</li> </ul>	- 56 m <sup>2</sup>
<b>Úspora pracovních sil:</b>	16

<sup>2</sup> Obsahuje i plochy nutné k vynětí ze ZPF, u kterých se nemění vlastníci, takže ve své podstatě nejde o zábor. Je to dáno faktem, že od původního projektu z roku 2008 již došlo k uzavření některých kupních smluv.

## 2.4 Území dotčené stavbou

Celá stavba je umístěna v Pardubickém kraji, obec s rozšířenou působností a obec s pověřeným obecním úřadem je Ústí nad Orlicí.

Novostavby a změny staveb budou realizovány v k.ú.:

Obec	Katastrální území	od km nový	do km nový
<b>Trať Česká Třebová - Praha</b>			
Ústí nad Orlicí	Hylváty		
Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí		<b>256,712</b>
Ústí nad Orlicí	Kerhartice	<b>256,712</b>	<b>257,722</b>
Ústí nad Orlicí	Gerhartice	<b>257,722</b>	
Sudislav nad Orlicí	Sudislav nad Orlicí		
<b>Trať Hanušovice - Ústí nad Orlicí</b>			
Dolní Dobrouč	Lanšperk	<b>6,636</b>	<b>7,361</b>
Ústí nad Orlicí	Černovír	<b>7,361</b>	<b>8,707</b>
Libchavy	Dolní Libchavy	<b>8,707</b>	<b>9,048</b>
Ústí nad Orlicí	Oldřichovice u Ú.n.O.	<b>9,048</b>	<b>9,125</b>
Libchavy	Dolní Libchavy	<b>9,125</b>	<b>11,757</b>
Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	<b>11,757</b>	

V katastrálních územích Hylváty, Sudislav nad Orlicí a Oldřichovice je navrhována pouze rekonstrukce zabezpečovacího zařízení tratě na pozemcích dráhy.

Stavba bude realizována z větší části na drážních pozemcích s výjimkou přeložky železniční trati v prostoru Mendriku - od km cca 255,6 až 256,2. Přeložka vyvolá i úpravy komunikace II/315, přeložku cyklistické stezky podél trati (mezi tratí a Třebovkou), demolici objektu na parcele KN 551 a 119/1 a dvou garáží na parcele KN 3157 a 3158, výstavbu náhradních garáží, přeložku řeky Třebovky, vše v katastrálním území Ústí nad Orlicí. Naproti garážím bude zřízeno nové parkoviště jako náhrada za zrušenou plochu před restaurací Mendrik.

Zcela na mimodrážním pozemku je nové přemostění Tiché Orlice mezi silnicí II/315 a městskou částí Kerhartice, přemostění zasahuje do katastrálních území Ústí nad Orlicí a Kerhartice.

Při realizaci bude nutné využít dočasně některých přilehlých pozemků pro plochy zařízení staveniště (ZS); přeložky inženýrských sítí a přístupy ke staveništi. Hranice drážního pozemku a hranice trvalých a dočasných záborů tvoří obvod staveniště. Rozsah staveniště je vyznačen v části dokumentace C.2 Koordinační situace stavby a F.2 Výkresy.

## 2.5 Požadavky na realizaci stavby

Zahájení vlastních stavebních prací se předpokládá v polovině roku 2012.

Při realizaci stavby by měla být zohledněna podmínka Odborů životního prostředí na odstraňování stávající vegetace vždy v období vegetačního klidu v nezbytně nutném rozsahu pro realizaci stavebních prací v následujícím období. Nepřipouští se odstranění vegetace v průběhu roku. Kácení tedy může proběhnout buď na jaře 2012, pokud bude již vybranému zhotoviteli předáno staveniště, a nebo na podzim 2012.

Před vlastními stavebními pracemi je třeba vždy nejdříve uvolnit staveniště přeložkami či zabezpečením inženýrských sítí. Pro převedení staveništní dopravy přes Tichou Orlici po dobu uzavírky silnice II/315 v prostoru Mendrik bude na začátku stavby osazeno mostní silniční provizorium, a to mezi stávající železniční a silniční most. Důvodem je nízká nosnost silničního mostu (6 tun, jedno vozidlo 16 tun).

Projekt stavby je zpracován za předpokladu následující časové koordinace s jinými stavbami:

- současně se stavbou bude realizována ve vzájemné koordinaci i stavba Ústí nad Orlicí – kanalizace a ČOV
- následně po stavbě bude realizována nová cyklostezka v úseku od podchodu pro pěší, podél nové komunikace Sokolská do Kerhartic
- následně po stavbě bude realizováno rozšíření parkoviště v přednádraží
- následně po stavbě bude realizováno zvýšení protipovodňové ochrany města Ústí nad Orlicí
- následně po stavbě bude realizována stavba Výtlak vody z vrtu UO4 v Ústí nad Orlicí

Podrobnosti o souvisejících stavbách jsou předmětem kapitoly 4 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami této zprávy.

Během realizace stavby jsou v projektu předpokládány některé zásadní souvislosti:

- přeložka silnice II/315 musí být realizována před začátkem výstavby nového železničního přemostění prostoru Mendrik
- stávající železniční přejezd na třebovském zhlaví stanice může být zrušen až po dokončení a zprovoznění přeložky silnice II/315 v prostoru Mendrik

### 3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

#### 3.1 Podklady předané zadavatelem

Podklady pro zpracování přípravné dokumentace tvoří zejména:

- 1) Uzavřená smlouva o dílo mezi zadavatelem a zhotovitelem
- 2) Zadávací dokumentace s přílohami
- 3) Přípravná dokumentace stavby „Přestavba železniční stanice Ústí nad Orlicí“ (SUDOP PRAHA a.s., 07/2004)
- 4) Přípravná dokumentace stavby „Přemostění Tiché Orlice s komunikačním napojením ŽST Ústí nad Orlicí hlavní nádraží“ (SUDOP PRAHA a.s., 04/2006)
- 5) Rozhodnutí o umístění stavby ze dne 9.8.2007 č.j. 51993/2006/SÚ/4867/Ma, které nabylo právní moci 25.9.2007
- 6) Posuzovací protokol přípravné dokumentace ze dne 19.9.2007, č.j. 8558/07-SS PHA-ÚT
- 7) Schvalovací protokol přípravné dokumentace ze dne 30.11.2007 pod č.j. 32336/07-OI
- 8) Závěry zjišťovacího řízení od KÚ Pardubického kraje pro stavby :
  - „Přestavba železniční stanice Ústí nad Orlicí“ pod č.j.OŽPZ/16877/05/FE ze dne 24.10.2005
  - „Přemostění Tiché Orlice s komunikačním napojením žst. Ústí nad Orlicí hlavní nádraží“ pod č.j. 3410-92007/OŽPZ/FE ze dne 19.3.2007
- 9) Projekt stavby „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“ (SUDOP PRAHA a.s., 12/2008)
- 10) Specifikace geodetických podkladů pro přípravnou dokumentaci č.j. 3033/2002-07-hg ze dne 18.11.2002, v platném znění v digitální formě
- 11) Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty č.j. 892/1998-07 ze dne 18.5.1998 v digitální formě
- 12) Datový předpis C4 v digitální formě
- 13) Směrnice GŘ SŽDC , s.o. č.19/2006, č.j.38562/06-OP ze dne 25.1.2007 „Standartizace aplikačního SW a formátů a způsob předávání dat v oblasti IT ŽDC SŽDC (www.szdc.cz)

#### 3.2 Podklady doplněné dodavatelem

- 14) Geodetické doměření stávajícího stavu prostoru stavby, zpracovatel SUDOP PRAHA a.s., část dokumentace I.6
- 15) Získání podkladů o stávajících inženýrských sítích od jejich správců

- 16) Geotechnický průzkum, zpracovatel SUDOP PRAHA a.s. - část dokumentace H.12.1 (pražcové podloží, kolejové lože, mostní objekty, pozemní objekty, PHS, kanalizace, komunikace)
- 17) Mapové podklady (M 1:10 000, M 1:50 000, ortofotomapy)
- 18) Údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí
- 19) Podklady o souvisejících stavbách (viz kapitola 4 této zprávy)
- 20) Výsledky místních šetření a fotodokumentace

### 3.3 Rozhodnutí zadavatele v průběhu zpracování projektu 2008

V průběhu projekčních prací bylo třeba přijmout ze strany zadavatele některá důležitá stanoviska a rozhodnutí. Zde jsou uvedena ty nejpodstatnější:

#### 3.3.1 Výhledové intenzity, podchod a doba výstavby

Dne 15.4.2008 byla zadavateli odeslána žádost o:

- potvrzení výhledových intenzit z přípravné dokumentace
- o stanovisko, zda navrhnout podchod pro cestující v poloze podle přípravné dokumentace
- o sdělení předpokládané doby výstavby

Na dopis písemná odpověď nebyla poskytnuta, ústně bylo sděleno:

- ❑ dopravní technologii počítat na výhledové intenzity z přípravné dokumentace
- ❑ podchod pro cestující navrhnou v poloze podle přípravné dokumentace
- ❑ dobu výstavby uvažovat 10/2009 – 06/2012

#### 3.3.2 Intenzity, objektová skladba, grafikony, kabelovod, Karpatská ulice

Dále byla elektronickou poštou dne 14.5.2008 odeslána zadavateli žádost o:

- potvrzení výhledových intenzit z přípravné dokumentace
- vyjádření k navržené objektové skladbě
- účel zpracování výhledového grafikonu
- odsouhlasení rozsahu kabelovodu ve stanici vzhledem ke změnám v koncepci nástupišť
- odsouhlasení doplnění do stavby zahloubení Karpatské ulice pod železničním mostem

Elektronickou poštou 20.5.2008 bylo zadavatelem sděleno:

- ❑ dopravní technologii počítat na výhledové intenzity z přípravné dokumentace
- ❑ proti navržené objektové skladbě nic nenamítá
- ❑ u výhledových grafikonů musíme vycházet ze stávajících informací a skutečností
- ❑ odsouhlasení zvětšení rozsahu kabelovodu ve stanici

- zahrnout zahloubení Karpatské ulice jen za podmínky dodržení limitních nákladů stavby

### 3.3.3 Navýšení nákladů stavby

Na základě prvního dílčího odevzdání dokumentace v 05/2008 byl vznesen zadavatelem požadavek na odhad navýšení investičních nákladů, jak byl v odevzdané dokumentaci avizován.

Odhad navýšení byl předán elektronickou poštou dne 27.6.2008. Věc byla se zadavatelem diskutována a vyjasněna na jednání dne 2.7.2008. Předaný odhad vzal zadavatel na vědomí a nevydal na jeho základě žádné pokyny k úpravě rozsahu nebo koncepce stavby.

### 3.3.4 Projednání s městem – Karpatská ulice, vstupní objekt

Dne 11.6.2008 proběhlo projednání stavby "Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí" se zástupci města Ústí nad Orlicí. Jedním se závěrů jednání bylo i stanovisko Stavebního úřadu, že prověřované zahloubení Karpatské ulice o cca 20 cm, které vyvolá přeložky inženýrských sítí) by znamenalo změnu rozhodnutí o umístění stavby. Zástupci SŽDC v reakci na tento fakt uvedli, že změna územního rozhodnutí je z hlediska přípravy stavby a jejího harmonogramu pro investora nepřijatelná a že zahloubení Karpatské ulice proto nemůže být součástí stavby "Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí".

Dalším ze závěrů byl požadavek na úpravu návrhu vstupního objektu spočívající především ve změně rozsahu plochy prosklení. Na jednání s městem Ústí nad Orlicí byl starostou města a architektem města vznesen požadavek na zvětšení míry prosklení na rozdíl od podoby vstupního objektu projednané se zástupci dráhy. Ze strany zadavatele nebyl tento požadavek města rozporován. Následně došlo k úpravě návrhu a jeho prezentaci na zasedání zastupitelstva města Ústí nad Orlicí dne 23.6.2008 bez zásadních připomínek. Návrh byl ale zamítnut zástupcem zadavatele s odkazem na vstupní projednání pozemních objektů. Návrh s větším prosklením byl znovu kladně projednán s arch. Skálou (město Ústí nad Orlicí), arch. Andrštem (SŽDC s.o.) a s Ing. Fridrichem. Následně byl tento návrh vstupního objektu zadavatelem e-mailem dne 30.6.2008 odsouhlasen za podmínky dopracování systému údržby a doplnění dveří na vstupu do objektu z podchodu pro cestující.

Výsledný návrh vstupního objektu byl znovu projednán se zástupci města Ústí nad Orlicí za přítomnosti investora a architektů přizvaných městem. Jednání proběhlo 25.7.2008 na Městském úřadě Ústí nad Orlicí a všemi stranami byl návrh vstupního objektu odsouhlasen.

### 3.3.5 Rozšíření traťového rádiového systému

Dne 17.6.2008 proběhlo projednání sdělovacího zařízení. Při jednání vznesen požadavek na instalaci kamerového systému na zastávku Ústí n.O. město, který by byl monitorován na pracovišti výpravčího v DK Ústí n.O., resp. na pracovišti dispečera CDP. Dále byl vznesen požadavek na zajištění spojení s hnacími vozidly v trati na Letohrad, což znamená vybudovat základnovou radiostanici. TRS V současné době obvod stanice není tímto systémem pokryt; poslední rdst TRS stuhly na Letohrad je umístěna v žst. Lanšperk. Pro určení vhodného místa bude nutné realizovat měření – s ohledem na zajištění síťového napájení rdst a vhodného pokrytí daného úseku trati se nabízí více míst (např. zast. Dolní Libchavy).

### 3.3.6 Úsek Letohrad – Ústí nad Orlicí

Dne 10.7.2008 proběhlo vstupní jednání pro stavbu "Lanšperk - Letohrad, TZZ a DOZ žst. Lanšperk z žst. Ústí nad Orlicí". Hlavními závěry z jednání bylo:

- Uvažovaná trať je zařazena podle sdělení MD ČR 111/2004 do evropského železničního systému. Zásady modernizace takové trati jsou upraveny směrnicí GŘ SŽDC 16/2005. Podle těchto zásad je potřeba pro uvedení trati do souladu s TSI provést úpravy nejen v technologických profesích stavby, ale zejména ve stavební části. Stavba takového rozsahu ale není v současné době v plánu a není pro ni finanční krytí.
- Výsledkem výše uvedeného je, že pro stavbu „Lanšperk - Letohrad, TZZ a DOZ žst. Lanšperk z žst. Ústí nad Orlicí“ se její příprava ruší. Provedené práce (geodetické zaměření) budou předmětem objednání s úhradou od zadavatele.
- Součástí stavby "Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí" bude rozsah dle přípravné dokumentace plus zabezpečení všech přejezdů v úseku Lanšperk – Ústí nad Orlicí.
- Stanice Lanšperk zůstane obsazena, stanice nebude dálkově ovládána a bude autonomní.
- Na rozdíl od přípravné dokumentace nebude do stanice instalován DAK. Napájení zabezpečovacího zařízení bude z distribuční sítě plus zálohování bateriemi. Přípojka z distribuční sítě bude posílena, a to i na realizaci EOV dle schválené PD.
- Vzhledem k tomu, že doplnění nástupišť do ŽST Lanšperk v rámci stavby "Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí" by znamenalo dle názoru stavebního úřadu změnu rozhodnutí o umístění stavby a vzhledem k tomu, že stavba „Lanšperk - Letohrad, TZZ a DOZ žst. Lanšperk z žst. Ústí nad Orlicí“ nebude dále připravována, upouští se od doplnění nástupišť v ŽST Lanšperk (doplnění bylo požadováno v zadávacích podmínkách).
- Podle čl.2 směrnice GŘ SŽDC 16/2005 připraví projektant podklad pro řešení „Odborné komise SŽDC pro posouzení rozsahu modernizace infrastruktury“ s cílem umožnit pro tento provizorní stav použít řešení odchylné od ustanovení čl.4.4 a 4.5 (použití závor) směrnice GŘ SŽDC 16/2005 ale směřující v cílovém stavu ke splnění požadavků pro třídu A podle TSI CR CCS

Po odeslání podkladu uvedeného v posledním bodě zasedala dne 9.9.2008 Odborná komise a řešením pověřila Odbor automatizace a elektrotechniky SŽDC. Zde byla zpracována odpověď dne 20.10.2008 č.j. 40362/08-AE, kde je uvedeno zejména:

- úsek Ústí n.O. - Lanšperk bude v rámci stavby Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí vybaven provizorně TZZ 3. kategorie s počítači náprav
- v Lanšperku bude ponecháno stávající SZZ
- definitivní úprava TZZ v celém úseku Ústí n.O. - Letohrad včetně SZZ v Lanšperku bude realizováno v rámci stavby ET Letohrad - Lichkov, 3. stavba, jejíž součástí budou na základě směrnice GŘ SŽDC 16/2005 i stavební úpravy (spodek, svršek, mosty atd.)

Uvedený dopis přijala Odborná komise dne 11.11.2008 za své stanovisko. Zadavatel vydal pokyn projet stavby neupravovat a zachovat původní řešení dohodnuté na jednání dne 10.7.2008.

### 3.3.7 Projednání s Armádou ČR – podjezdná výška v Karpatské ulici

Dne 18.7.2008 proběhlo místní šetření a projednání stavby se složkami Armády ČR. Jedním z závěrů jednání byl i požadavek AČR na zvýšení podjezdné výšky pod železničním mostem přes Karpatskou ulici. Projektantem bylo reagováno, že toto prověření proběhlo, ale že vyvolané úpravy by byly dle stanoviska Stavebního úřadu v rozporu s vydaným územním rozhodnutím. Zástupci AČR požádali alespoň o částečné zvětšení světlé výšky, neboť jejich vozový pak má výšku cca 4 metry.

Projektant proto prověřil i možnost dalšího zdvihu kolejí o cca 20 cm. Největší dopady by byly:

- nutnost podchycení stezky gabionem vlevo u koleje č.1 na délku cca 100 metrů
- nutnost podchycení stezky gabionem vpravo u vlečky k vojákům na délku cca 50 metrů
- v pracovních postupech vzhledem k velkému zdvihu kolejí nutnost šterk nové koleje č.4 ve zdviženém úseku nastříkat zpevňujícím nástřikem (bylo použito např. při stavbě Benešov - Strančice)

Náklady na doplnění gabionů byly odhadnuty na cca 250 000 Kč (ZRN). Na základě uvedených podkladů zadavatel e-mailem ze dne 25.7. navrhovanou úpravu zamítl.

### 3.3.8 Kolej č.5 a údržba přejezdu v km 12,993 po dobu stavby

Dne 12.8.2008 proběhlo projednání postupu a organizace výstavby se složkami dráhy. Jedním z hlavních závěrů bylo rozhodnutí zadavatele o zahrnutí rekonstrukce koleje č.5 v rámci stavby, které zásadním způsobem usnadní provozování dopravy po dobu rekonstrukce letohradské skupiny kolejí. Jinak by byly v jedné fázi přestavby k dispozici jen koleje 1 a 3. Rekonstrukce 5. koleje v rámci této stavby je nutné s přihlédnutím na přípravu sousední stavby „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“, kde dojde k rušení sousední dopravní Brandýs nad Orlicí a z hlediska provozování budoucí železniční dopravy v této lokalitě bude tato kolej v ŽST Ústí nad Orlicí přínosem.

Dalším závěrem bylo, že do rozpočtu stavby budou zahrnuty prostředky na údržbu úrovněvého přejezdu na třebovském zhlaví během výstavby. Náklady na údržbu přejezdu budou zahrnuty do souhrnného rozpočtu do části A.5.3.5.

### 3.3.9 Budoucí vlastnictví jednotlivých částí stavby

Dne 19.8.2008 proběhlo jednání na Městském úřadě v Ústí nad Orlicí. Zde bylo zadavatelem konstatováno, že podchod pro pěší na třebovském zhlaví zůstane po dokončení stavby celý v majetku SŽDC s.o.

Následně proběhlo další jednání na Městském úřadě v Ústí nad Orlicí dne 23.10.2008, na tomto jednání byl znovu předložen nový návrh rozšířeného parkoviště a byla městu Ústí nad Orlicí navržena možnost jeho výstavby přímo ve stavbě "Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí" za podmínky příslušného finančního příspěvku města. Rozšíření parkoviště bylo začleněno podle rozhodnutí zadavatele do stavby. Rozšířená část parkoviště bude předmětem samostatného SO a také předmětem pokračujícího jednání investora stavby s Městem Ústí nad Orlicí.

Dále bylo na tomto jednání zadavatelem potvrzeno, že podchod pro pěší v místě rušeného přejezdu bude vlastnictvím SŽDC s.o., přípojka NN z rozvodů SŽDC, údržbu podchodu



(odvodnění během povodní mobilním čerpadlem, údržba osvětlení) bude zajišťovat město Ústí n.O. resp. TEPVOS s.r.o. na základě smlouvy mezi SŽDC a městem Ústí n.O., kamerový systém v podchodu bude v majetku SŽDC, sledování bude zajištěno Městskou policií Ústí n.O.

Při změně projektu stavby 2010 bylo zadavatelem potvrzeno, že podchod pro pěší včetně pozemků bude po realizaci z důvodu složitosti dělení pozemků ve vlastnictví SŽDC s. o. Údržba podchodu v zimních i letních podmínkách bude předmětem jednání mezi SŽDC, s. o. a městem Ústí nad Orlicí.

### 3.3.10 Změna zabezpečení přejezdů

Zhotovitel na základě zadávacích podmínek a plné moci od zadavatele požádal o vydání rozhodnutí o způsobu zabezpečení přejezdů na trati Ústí nad Orlicí – Letohrad na Drážní úřad v Olomouci po předchozím předjednání dne 5.11.2008 pod č.j. 250/612/08. Přílohou žádosti byly i potřebné podklady popisující návrh technického řešení přejezdů. Tento návrh vycházel z přípravné dokumentace, vydaného Rozhodnutí o umístění stavby i z projednání projektu stavby se složkami dráhy a zahrnoval pouze výměnu technologie zabezpečovacího zařízení na přejezdech.

Dne 25.11.2008 bylo řízení Drážním úřadem přerušeno na dobu do 28.2.2009. Důvodem přerušení bylo dle výzvy Drážního úřadu potřebné doplnění situací přejezdů o zakres a okótování vzdáleností k okolním křižovatkám, přičemž ve výzvě je zmíněno upozornění na nutnost dodržet ustanovení ČSN 73 6380, článků 5.1.2 a 5.2.1. Uvedené články se ale netýkají technologie zabezpečovacího zařízení, ale stavebního uspořádání přejezdu, které není předmětem stavby. Drážní úřad nyní vykládá uvedenou ČSN tak, že i změna technologie znamená dodržet všechna ustanovení normy včetně ustanovení týkající se stavební rekonstrukce přejezdu (viz článek 1.1 normy, kde Drážní úřad za rekonstrukci přejezdu ve smyslu tohoto článku považuje i prostou výměnu dožitého zabezpečovacího zařízení).

Zadavatel byl požádán o stanovisko k uvedené věci, protože požadavek Drážního úřadu není v souladu se schváleným rozsahem stavby a vydaným Rozhodnutím o umístění stavby. Žádost byla odeslána dopisem z 28.11.2008. Následně proběhlo dne 10.12.2008 jednání, kde bylo se zadavatelem dohodnuto, že přejezdy budou doplněny o stavební část zahrnující rozšíření přejezdu na 5 metrů a komunikace na vzdálenost k výstražníkům (pokud rozšíření nezasáhne mimodrážní pozemky). Takto doplněná žádost bude znovu podána na Drážní úřad v Olomouci.

Žádost ze strany zhotovitele doplněna a řízení o změně zabezpečení přejezdů bylo obnoveno. Dne 23.3.2009 proběhlo místní šetření, kde Drážní úřad doporučil některé další úpravy přejezdů v úseku Lanšperk – Ústí n.O. Jde zejména o:

- u přejezdu B1 (ŽST Lanšperk) zkrátit stávající nástupiště tak, aby nezasahovala do doplněný chodník na přejezdu (plus doplnění značkou zákaz vstupu)
- u přejezdu C1 (km 7,608) rozšířit (či spíše položit novou) přejezdovou úpravu na 5 metrů
- u přejezdu C2 (km 8,447) doplnit na přejezdu chodník mezi koncem povodňové lávky a chodníkem na nástupiště v Černovíru, což znamená i rozšíření tělesa silnice plus prodloužení propustku pod chodníkem
- u přejezdu C5 (km 10,747), kde nebyly navrhovány žádné úpravy, doplnit zábradlí se značkou, aby cestující byli více nuceni opouštět zastávku mimo nebezpečný prostor přejezdu

- u přejezdu C7 (km 12,112) rozšířit (či spíše položit novou) přejezdovou úpravu na 5 metrů
- u přejezdu D1 (km 12,993) rozšířit (či spíše položit novou) přejezdovou úpravu na 5 metrů
- u přejezdu D2 (do areálu SDC) nově navrženou komunikaci rozšířit na 5 metrů do vzdálenost 30 m na každou stranu od přejezdu, vznikne tak ještě více stísněné místo kolej-komunikace-podchod pro pěší

Dne 8.4.2009 zadavatel prostřednictvím e-mailu uvedené změny doporučil zpracovat do projektu stavby.

### 3.3.11 Stávající přemostění Tiché Orlice v Nádražní ulici

Správce mostu firma TEPVOS s.r.o. nechala na stávajícím provizorním silničním mostě přes Tichou Orlici v Nádražní ulici provést hlavní mostní prohlídku. Výsledkem je, že most (spodní stavba) je hodnocen stupněm 6, zatížitelnost Vn byla snížena z 16 t na 6t, Vr pak ze 40t na 16 t. Zvýšení zatížitelnosti na Vn 16t, Vr 40 t vyžaduje statické zajištění založení středních pilířů mostu.

Projektant provedl následně ověřovací prohlídku mostního provizoria se závěrem, že mostní provizorium není možné používat jako náhradu během stavby uzavřeného mostu na Mendriku bez sanace spodní stavby.

Investor na závěrečném projednání mostních objektů rozhodl, že projektant prověří možnost vložení silničního mostního provizoria přes Tichou Orlici pro účely stavby do prostoru mezi stávajícím silničním provizoriem v Nádražní ulici a železničním mostem v km 255,060. Pokud bude možné vložit mostní provizorium do popisovaného prostoru, bude toto začleněno do stavby jako podobjekt SO 20-05. Název bude SO 20-05.1 Silniční mostní provizorium přes Tichou Orlici.

## 3.4 Rozhodnutí zadavatele v průběhu zpracování projektu 2010

### 3.4.1 Žádosti o stavební povolení na vybrané objekty

Zadavatelem bylo v úvodu prací požadováno zažádat o stavební povolení na objekty komunikací a potřebných přeložek inženýrských sítí. Projektant upozornil, že některé z požadovaných objektů mohou být dotčeny změnou projektu 2010 a že bude muset být žádáno s dokumentací původního projektu 2008. Ve výsledku toto může dle projektanta znamenat, že vydaná povolení budou muset být zrušena a zažádat znovu po dokončení změny projektu 2010 o povolení nová, a nebo zažádat o změnu stavby před dokončením. Dle projektanta toto nebezpečí hrozí i u objektů beze změn, protože dokumentace i těchto objektů bude dle požadavku zadavatele označena nápisem ZMĚNA PROJEKTU 2010.

Na vybrané stavební objekty silničních staveb MěÚ Ústí n. O., SSÚ-Odbor dopravy, silničního hospodářství a správních agend, vydal č.j. 32048/2010/DSS/3434/Ba dne 8.10.2010 stavební povolení.

Stavební povolení na vybrané stavební objekty vodních děl (vodoprávní řízení) bylo vydáno MěÚ Ústí nad Orlicí, Odborem životního prostředí dne 11.10.2010, č.j. 32904/2010/ŽP/4668/Lin/105.

Tím byla splněna podmínka §93, odst. 4) zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) pro zachování platnosti pravomocného územního rozhodnutí.

### 3.4.2 Pozemní objekty

Stávající výpravní budova bude ponechána bez úprav, v rámci změny projektu budou navržena potřebná opatření pro snížení vibrací dle aktualizované hlukové studie. Pouze se do budovy nově přivedou sítě nutné pro její provoz (elektro, voda, kanalizace, sdělovací vedení). Pro případnou plynovodní přípojku bude maximálně přivedena chránička. Využití staré VB není obsahem změny projektu stavby. Dimenzování přípojek bude stanoveno na základě výhledové rekonstrukce vycházející ze studie stanice s ponechanou výpravní budovou z jara 2009, přičemž u ploch VB ve studii označené „bez využití“ bude předpokládáno využití jako kancelářských prostor.

Zadavatel bude u vlastníka budovy t.j. ČD a.s. iniciovat zrušení bytů a změnu na nebytové prostory, protihluková opatření nebudou u stávající výpravní budovy uvažována.

Na orlické straně bude u vstupu do podchodu vybudován nový vstupní objekt ve vlastnictví SŽDC s.o. ve kterém bude navrženo především prostory pro shromažďování cestujících, přípojky pro automaty na jízdenky, sociální zařízení pro cestující a jedna nebo dvě pokladny. Ve vstupním objektu naopak nebudou uvažovány prostory pro komerční využití, prostory pro vlakové čety a prostory pro ČD Cargo.

Kromě stávající VB zůstanou uprostřed kolejiště i objekty sociálního zařízení a sklady směrem na Prahu od VB.

Na orlické straně bude rovněž vybudován provozně technologický objekt. Jde o náhradu původní rekonstrukce komerčního objektu, neboť z prostorových důvodů (přidání koleje č.5 plus odsun kolejí od stávající VB) musí být komerční objekt zbourán a nahrazen objektem novým, který je již ve svém půdorysu částečně situován v těsném sousedství původně navržené rekonstruované komerční budovy.

Náplní provozně technologického objektu bude stavební program z původního projektu komerční budovy plus prostory dopravní kanceláře a zázemí pro zaměstnance, vykonávající činnost ve prospěch SŽDC.

### 3.4.3 Architektonické řešení nádraží

Na začátku prací projektant zpracoval první návrh architektonického řešení stanice zahrnující výpravní budovu, nástupiště, podchod pro cestující, přednádraží, nový vstupní a provozně technologický objekt. U tohoto návrhu zadavatel požadoval zásadní redukci nového vstupního objektu.

Upravený návrh byl předložen na jednání zástupcům města Ústí nad Orlicí. Byly k němu vneseny některé dílčí připomínky a především doporučení, aby návrh byl pojat odvážněji (projektant sledoval především nenápadnost s cílem nekonkurovat stávající výpravní budově).

Dále byly zpracovány dva alternativní návrh s odvážnějším řešením, které byly cestou zadavatele opět předloženy zástupcům města a Technické komisi. Ta doporučila 14.7.2010 jako výslednou variantu „s pyramidou“, stejně jako architekt města Ing.arch. Skála. Doporučení

technické komise bylo telefonicky potvrzeno starostou města zadavateli, který tento stav projednání považuje již za dostatečný.

#### 3.4.4 Výhledové intenzity dopravy

Rozsah intenzity dopravy i s jeho výhledem byl v průběhu dokončování technických řešení stavby v červenci 2010 aktualizován z podkladů SŽDC, s.o. pro všechny navazující traťové úseky Letohrad - Ústí nad Orlicí, Česká Třebová - Ústí nad Orlicí a Ústí nad Orlicí – Choceň.

#### 3.4.5 Délky nástupních hran

V průběhu projekčních prací vznesli zástupci ČD a.s. (řízení provozu) požadavek na prodloužení délky nástupní hrany u koleje č.4 ze 400 na 450 metrů. Důvodem je možné předjíždění rychlíků směr Praha za současného pobytu dvou vlaků letohradské tratě. První bude stát u nástupiště č.3 a druhý na koleji č.4 v úseku před dvojitou kolejovou spojkou (DKS) mezi kolejemi 4 a 6. U koleje č.4 tak zbude pro předjíždění v úseku za DKS nástupní hrana délky 250 metrů.

Zadavatel po ocenění navýšení projektantem a na základě stanoviska SŽDC, GŘ, Oddělení optimalizace rozsahu infrastruktury rozhodl, že prodloužení nástupní hrany bude do projektu zapracováno.

Po odevzdání konceptu změny projektu rozhodl zadavatel o zapracování úsporných opatření do projektu stavby. Mimo jiné jde i o zkrácení délky ostrovních nástupišť u kolejí č.1, 3 a 2 ze 400m na 300m, a vnějšího nástupiště u koleje č.12 ze 170 na 180 metrů.

#### 3.4.6 Demolice objektů ČD u výpravní budovy

Jedná se o objekty západně od výpravní budovy (směr Praha). První objekt tvoří sociální zařízení stanice, kotelna a kanceláře, přičemž v provozu jsou pouze sociální zařízení. Na objekt navazuje staveništní buňka. Druhý objekt je sklad s rampami.

Oba objekty byly v přípravné dokumentaci součástí stavby jako demolice.

Při zadání změny projektu 2010 zadavatel požadoval oba objekty ze stavby vyřadit z důvodů úspor nákladů.

Při zpracování změny projektu bylo zjištěno, že ponechání prvního objektu (sociální zařízení a spol.) způsobí navýšení nákladů ostatních objektů, především kabelovodu, přeložek inženýrských sítí a také nového napojení na vodovod, kanalizaci a silnoproud. Z tohoto důvodu byla demolice prvního objektu zahrnuta opět do stavby.

Po odevzdání změny projektu v 09/2010 zadavatel své výše uvedené rozhodnutí vzhledem k aktuálnímu vývoji a možné výhledové rekonstrukci stávající výpravní budovy změnil. První objekt byl tedy z demolice vyřazen.

Zástupci ČD a.s. (RSM Hradec Králové) při projednávání opakovaně požadovali zařazení demolice i druhého objektu (sklad) do stavby. Zadavatel ale potvrdil své původní stanovisko sklad v kolejišti ponechat.

### 3.4.7 Vliv vibrací na výpravní budovu

Pro stanovení vlivu vibrací na výpravní budovu z drážní dopravy bylo provedeno měření vibrací. Z něj vyplývá, že v budově jsou překročeny limity pro vibrace v noci a tudíž se zde nedoporučuje bydlení ani provozy náročné na stabilitu.

Toto doporučení bylo zadavatelem odsouhlaseno a tudíž v konstrukci železničního spodku ani svršku nejsou navržena žádná antivibrační opatření.

### 3.4.8 Úsporná opatření 11/2010

Dne 5.11.2010 po odevzdání konceptu stavby rozhodl zadavatel o zapracování úsporných opatření:

- vypuštění koleje č.5, přičemž pro tuto kolej zůstane stavební připravenost v profesích trakčního vedení, protihlukových stěn a pozemních objektů
- vypuštění staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Lanšperk, úvazka traťového zabezpečovacího zařízení do stávajícího zařízení stanice, s tím souvisí i vypuštění stavebních úprav ve stanici (úprava přejezdu, nástupišť, kolejí a trakce)
- zkrácení nástupiště u kolejí č. 1, 2 a 3 na 300m, u koleje č.12 na 110 metrů
- vypuštění rekonstrukce koleje č.6
- nerealizovat rozšíření parkovací plochy v přednádraží proti prosté náhradě stávajícího stavu
- zmenšit zastřešení výstupu z podchodu v přednádraží a plochu pro odstavování jízdních kol

### 3.4.9 Připomínkování konceptu změny projektu stavby 09/2010

V rámci připomínkování konceptu dokumentace došlo i k některých zásadnějším změnám:

Změně POV v letohradské skupině kolejí, která se původně přestavovala v postupu 1 a 3. Nově je rozdělení výstavby letohradské skupiny do více postupů - z hlediska POV se přiřčení část postupu 3a k postupu 1a a zbytek postupu 3a se rozdělí do tří fází, prováděných postupně v čase, určeném i původně pro realizaci letohradského zhlaví letohradské skupiny.

Vyloučení osobní dopravy v připomínkách navrhl Odbor řízení provozu GŘ SŽDC. Týká stanice Ústí nad Orlicí ve stavebních postupech 2a až 2d, to je od začátku přestavby pražské skupiny do zprovoznění této skupiny včetně napojení lichých kolejí do nové koleje č.1 na estakádě Mendrik. Vlaky osobní dopravy budou zastavovat na zastávce Ústí nad Orlicí město, v úseku Lanšperk – Ústí nad Orlicí bude zavedena náhradní autobusová doprava (NAD). Tato varianta bude variantou základní, alternativou uvedenou v částech dokumentace Dopravní technologie a Zásady organizace výstavby bude původní řešení odevzdané v konceptu 10/2010. Přesto na žádost zadavatele bude ve stavební části ponechán SO provizorních nástupišť u stávajících kolejí 16, 18 a 20, i když tato nástupiště nebudou v základní variantě potřebná.

## 4. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

### 4.1 Cyklostezka směr Ústí nad Orlicí – Česká Třebová – Brandýs nad Orlicí – Letohrad

Investorem stavby je Region Orlicko – Třebovsko. Stavba je z části realizována a zbývající části budou pravděpodobně dokončeny do začátku stavby „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“.

Stavby „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“ se dotýká:

- Na začátku přeložky Mendrik. Cyklostezka je navržena jako nová komunikace na levém břehu Třebovky. Následuje nová lávka přes Třebovku a napojení na stávající chodník lemujícím po levé straně železniční trať, kterou podchází pod železničním mostem po silnici II/315. Ve stavbě „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“ je upravován chodník vlevo trati s ohledem na nové přemostění tratě Mendriku, který je jako cyklostezka navržen.
- Při křížení s třebovským zhlaví stanice Ústí nad Orlicí. Cyklostezka je vedena po ulici Nádražní a přes stávající železniční přejezd dále ulicí Sokolská do Kerhartic. Jelikož se v rámci stavby „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“ uvedený železniční přejezd ruší, je cyklostezka vedena nově navrženým podchodem pro pěší, který bude pro cyklisty průjezdný s fyzicky oddělenou částí pro chodce a cyklisty.
- V úseku stanice – vjezd do městské části Kerhartice. Od podchodu pro pěší povede cyklostezka po novém komunikačním napojení Kerhartic, která nahrazuje dnešní ulici Sokolská. Na požadavek města byla v projektu stavby prokázána možnost dodatečné výstavby nové cyklostezky podél náspu nového komunikačního napojení Kerhartic
- Ve stanici Lanšperk. Zde je cyklostezka již realizována a je vedena podél stanice směrem k obci. Vyústění cyklostezky na silnici II/360 je u železničního přejezdu uprostřed stanice, bohužel blíže než normou požadovaných 30 (10) metrů. To značně ztěžuje v budoucnu realizovat příchod k výhledovému nástupišti u koleje č.1.

### 4.2 Ústí nad Orlicí – kanalizace a ČOV

Stavba se původně nazývala „Zlepšení kvality vod v povodí řeky Třebovky, Dílčí projekt č. 1 - Ústí nad Orlicí - kanalizace a ČOV“.

Investorem stavby je městská společnost TEPVOS s.r.o. Projekt stavby „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“ je zpracován po dohodě se zadavatelem tak, že se předpokládá současná realizace obou staveb. Realizace stavby "Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí" se předpokládá v letech 2012 až 2014. Pro stavbu je vydáno územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení měla termín dokončení 06/2009. Zpracovatelem projektu „Ústí nad Orlicí – kanalizace a ČOV“ je firma AQUA PROCON s.r.o.

Současná realizace obou staveb přinese ve svém výsledku časovou a kapacitní úsporu a sníží délku nepříznivých faktorů na staveništi a bude citlivější i pro Město Ústí nad Orlicí. Z tohoto důvodu je nutná informovanost a koordinace v budoucnu vybraných zhotovitelů při zadávacích řízeních obou paralelních staveb. Proto i projekčně budou jsou obě stavby připravovány. V opačném případě, pokud nebude možná současná realizace staveb, bude nutné následně projekty obou staveb upravit.

Obě stavby mají několik kolizních bodů. Jejich přehled s popisem možných dopadů nepřesné časové koordinace je uveden v následující tabulce:

<b>Část kanalizace, lokalita</b>	<b>Kolize se stavbou železnice</b>	<b>Technické řešení</b>	<b>Realizace nutná kdy</b>	<b>Závislá investice pro stavbu železnice</b>
stoka C0 - ulice Lázeňská	železniční trať km 255,378	nová kanalizace prochází pod železničním mostem pod tratí	obě stavby nezávislé	ne, prochází pod železničním mostem
Výtlak NV-1	železniční trať km 255,531	nová kanalizace prochází pod železniční tratí protlakem	po koordinaci obě stavby nezávislé	ano;  pokud bude stavba železnice před stavbou kanalizace – SŽDC bez investic, kanalizace se přizpůsobí rozmístění sloupků PHS;  pokud bude stavba kanalizace před stavbou železnice - SŽDC se přizpůsobí – rozmístění sloupků PHS se přizpůsobí kanalizaci
odlehčovací stoka OS4, ústí do Třebovky zprava za silničním mostem na silnici II/315	nový chodník, opěrná zeď na pravém břehu Třebovky	nová kanalizace prochází pod novým odvodněním silnice, pod novým kabelem VN, pod opouštěným železničním násypem, kanalizace prochází novou opěrnou (nábřežní) zdí u Třebovky	obě stavby nutno realizovat současně	ano;  pokud bude stavba železnice před stavbou kanalizace – SŽDC bude těsnit otvor v opěrné zdi pro budoucí průchod kanalizace;  pokud bude stavba kanalizace před stavbou železnice - SŽDC bude upravovat vyústění kanalizace do Třebovky

Část kanalizace, lokalita	Kolize se stavbou železnice	Technické řešení	Realizace nutná kdy	Závislá investice pro stavbu železnice
odlehčovací stoky OS 5-1, OS 5-2, ústí do Třebovky zprava pod ČS ČOV	upravené koryto Třebovky	nová kanalizace prochází pod opouštěným železničním násypem a ústí do Třebovky průnikem pravého svahu	obě stavby nutno realizovat současně	ano; pokud bude stavba železnice před stavbou kanalizace – SŽDC bez investic; pokud bude stavba kanalizace před stavbou železnice - SŽDC bude upravovat vyústění kanalizace do Třebovky včetně výustního objektu
stoka V13 - ulice J. Štyrsky a ulice Jaroslava Haška (II/315)	přeložka silnice II/315 a souvisejících inženýrských sítí	nová splašková kanalizace obsluhuje domy v ulici J. Štyrsky a J. Haška	obě stavby nutno realizovat současně, kanalizaci před silnicí s přeložkami inženýrských sítí	ano; pokud bude stavba železnice před stavbou kanalizace – SŽDC musí vybudovat kanalizaci na své náklady – odvést splaškovou vodu z oblasti; pokud bude stavba kanalizace před stavbou železnice – SŽDC musí provést přeložku kanalizace



Část kanalizace, lokalita	Kolize se stavbou železnice	Technické řešení	Realizace nutná kdy	Závislá investice pro stavbu železnice
stoka P8 - silnice II/315 (ulice J. Haška), ústí zleva do Třebovky	přeložka silnice II/315 a souvisejících inženýrských sítí, nová opěrná zeď pod silnicí II/315	nová kanalizace prochází pod novou silnicí II/315, pod novým vedením NN, pod sdělovacím vedením, pod novým vodovodem, pod novým plynovodem, skrz pilotovou opěrnou zeď, okolo pilířů nového železničního mostu a ústí zleva do nového koryta Třebovky	obě stavby nutno realizovat současně, kanalizaci před silnicí s přeložkami inženýrských sítí	ano; pokud bude stavba železnice před stavbou kanalizace – SŽDC musí vybudovat kanalizaci na své náklady – odvést splaškovou vodu z oblasti; pokud bude stavba kanalizace před stavbou železnice – SŽDC musí provést přeložku kanalizace
výtlačk NV8 - silnice II/315 (ulice J. Haška)	přeložka silnice II/315 a souvisejících inženýrských sítí, nová opěrná zeď pod silnicí II/315	nová výtlačná kanalizace prochází pod novou silnicí II/315, pod novým vedením NN, pod sdělovacím vedením, pod novým vodovodem, pod novým plynovodem, skrz pilotovou opěrnou zeď, do projektované šachty přeložky výtlačné kanalizace	obě stavby nutno realizovat současně, kanalizaci před silnicí s přeložkami inženýrských sítí, ale po nebo současně s přeložkou výtlačné kanalizace	ano; pokud bude stavba železnice před stavbou kanalizace – SŽDC bez investic; pokud bude stavba kanalizace před stavbou železnice – SŽDC musí provést přeložku kanalizace

Část kanalizace, lokalita	Kolize se stavbou železnice	Technické řešení	Realizace nutná kdy	Závislá investice pro stavbu železnice
Stoka N2 pod silnicí II/315 (ulice Jaroslava Haška)	přeložka silnice II/315 a souvisejících inženýrských sítí	nová splašková kanalizace obsluhuje domy v ulici J. Haška	obě stavby nutno realizovat současně, kanalizaci před silnicí s přeložkami inženýrských sítí	ano; pokud bude stavba železnice před stavbou kanalizace – SŽDC musí vybudovat kanalizaci na své náklady – odvést splaškovou vodu z oblasti; pokud bude stavba kanalizace před stavbou železnice – SŽDC musí provést přeložku kanalizace
Stoka N11-1	železniční trať km 257,329	nová kanalizace prochází pod železniční tratí protlakem	po koordinaci obě stavby nezávislé	ano; pokud bude stavba železnice před stavbou kanalizace – SŽDC bez investic, kanalizace se přizpůsobí rozmístění sloupků PHS; pokud bude stavba kanalizace před stavbou železnice - SŽDC se přizpůsobí – rozmístění sloupků PHS se přizpůsobí kanalizaci

Pokud by stoky V 13, P 8, NV 8 a N 2 nebyly realizovány dříve nebo současně se stavbou „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“, musely by být realizovány jako vícepráce ve stavbě „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“. Odhadované náklady víceprací činí 15 mil. Kč. Na e-mailový pokyn zadavatele ze dne 3.4.2009 byla tato částka doplněna do souhrnného rozpočtu do části C.1.4.

Z důvodu kolize kabelů ČEZ s veřejnou kanalizací došlo v roce 2010 k zanášení stávající kanalizace a k jejímu následnému propadnutí. Stávající kanalizaci 700/700mm ve správě společnosti TEPVOS s.r.o., která je vedena z ulice J. Štyrsy, je nutné upravit. Pro vyřešení problému a odstranění havárie na kanalizaci je nutná její směrová i výšková úprava. Na vyřešení havarijního stavu byla zpracována projektová dokumentace a úprava kanalizace bude v dohledné době realizována. Součástí řešení havárie je propojení kanalizace DN 300 z ulice J. Haška do výhledové vstupní šachty a nové napojení stávající uliční vpusti. Při průzkumu propadlé stávající kanalizace bylo zjištěno přesné vedení trasy stávající kanalizace, a to po druhé straně silnice J.

Štýrsky. Pro zpracování stavebního objektu SO 70-01 bude předaná projektová dokumentace na vyřešení havárie sloužit jako podklad, trasa určuje výhledovou polohu veřejné kanalizace, kterou je nutné přeložit v rámci této stavby. Výstavba bude probíhat podle postupu výstavby opěrné zdi pod silnicí II/315 (SO 23-03).

Podle informace správce kanalizace - společnosti TEPVOS s.r.o. – se jednání s původci havárie o spoluúčasti na investicích odložila až na leden 2011. Propadlá kanalizace byla provizorně zajištěna. Definitivní řešení havárie na veřejné kanalizaci není v době odevzdání čistopisu projektové dokumentace známo. Podle skutečného provedení likvidace havárie bude případně nutné zpracovat změnu stavby před dokončením tohoto projektu.

#### **4.3 Výtlak vody z vrtu UO4 v Ústí nad Orlicí**

Jde o výtlak z oblasti ČOV nad městem podél Tiché Orlice, Nádražní ulicí přes železniční trať, Třebovku dále na jih. Investorem stavby je městská společnost TEPVOS s.r.o. Realizace vzhledem ke stavbě „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“ není jasná.

Na koordinaci obou staveb proběhlo jednání za přítomnosti všech stran dne 16.10.2008. Zde bylo dohodnuto, že vzhledem ke stadiu přípravy stavby „Výtlak vody z vrtu UO 4 v Ústí nad Orlicí“ a k variabilitě návrhu se stavba přizpůsobí stavbě "Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí" a není na ni nutné brát zřetel.

Podklady ze stavby "Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí" byly v digitální podobě předány společnosti TEPVOS s.r.o.

#### **4.4 ÚSTÍ NAD ORLICÍ, vn 2x35kV TR-SS, zrušení SS 35kV**

Jde o nové vn vedení 2x 35 kV vedené z nové spínací stanice v Mendriku kolem garážového objektu a dále pod budoucím chodníkem u posunuté silnice II/315 na konec zástavby, přes silnici do údolní nivy a dále ke stávajícímu sloupu, kde podzemní vedení přechází do vedení nadzemního.

Investorem stavby je ČEZ Distribuce a.s. a stavba byla realizována v roce 2007. V průběhu jejího projektování byly obě stavby koordinovány a realizované podzemní vedení by nemělo výrazně bránit realizaci stavby „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“. Přejít na nadzemní vedení je již za novým přemostěním Tiché Orlice.

#### **4.5 Zvýšení protipovodňové ochrany města Ústí nad Orlicí**

Investorem stavby je Povodí Labe s.p. Stavba bude realizována pravděpodobně současně se stavbou „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“.

Stavby se dotýkají na třech místech. První je hráz na levém břehu Tiché Orlice nad soutokem s Třebovkou. Stavby se přímo neovlivňují, pouze stávající těleso tratí, které bude opuštěno, se výškově upraví na takovou úroveň, aby město chránilo proti padesátileté vodě. Stávající železniční most přes silnici II/315 bude odstraněn a bude zde realizována příprava pro osazení mobilního přehrazení silnice II/315 (ochrana před povodňovými průtoky na Třebovce).

Druhým místem je hrázka navržená k ochraně Kerhartic z východního směru. Zde se nabízí výhledová možnost tuto hrázku využít pro pěší komunikaci umožňující přístup pěších k přednádraží od Kerhartic. Výhodou by bylo zkrácení cesty pro pěší.

Posledním místem je vybudování hrázky mezi tělesem tratě a silnicí na konci stanice v místě, kde se Tichá Orlice přibližuje k trati. Koleje zde zůstávají na stávajícím tělese, proto ke konfliktu obou staveb nedochází.

#### **4.6 Prodloužení VN vedení ČEZ Distribuce**

V rámci SO 74-02 Úprava vedení VN ČEZ Distribuce a.s., drážní část budou realizovány přeložky kabelových vedení před prostor Mendrik. Rozsah přeložek je dán rozsahem dokumentace pro územní rozhodnutí a napojení na stávající vedení je navrženo v místě kabelových spojek v prostoru křižovatky M.R.Štefánika a Nádražní. Jelikož má správce vedení ČEZ Distribuce a.s. zájem o odstranění těchto spojek, nebudou nové kabely ukončeny na uvedených spojkách, ale nepřerušené kabely budou nataženy dále v rámci opravy stávajících sítí (investice ČEZ Distribuce a.s.).

#### **4.7 Přeložky silnoproudých rozvodů ČEZ Distribuce a.s.**

Stavební činností budou dotčeny VN a NN vedení ČEZ Distribuce a.s., a to v prostoru Mendrik.

Přeložky těchto sítí byly zpočátku projektovány jako součást stavby "Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí":

SO 74-02 Úprava vedení VN ČEZ Distribuce a.s., drážní část

SO 74-03 Úprava vedení NN ČEZ Distribuce a.s., drážní část

Na základě žádostí o přeložky zařízení distribuční soustavy a následných stanovisek ČEZ Distribuce a.s. k těmto žádostem byly vzájemně uzavřeny Smlouvy o uzavření budoucí smlouvy o realizaci přeložek distribučního zařízení v souladu s § 47 zákona č.458/2000 Sb., ze kterých vyplývá, že uzavřením těchto smluv ČEZ Distribuce a.s. zahájí zpracování projektové dokumentace včetně inženýrské činnosti k zajištění a získání stavebního povolení a další náležitosti vedoucí k následné vlastní realizaci stavby (přeložky).

Z tohoto důvodu byly uvedené SO vyřazeny ze stavby a budou realizovány jako související stavba ČEZ Distribuce a.s.

#### **4.8 Přípojky ČEZ Distribuce a.s.**

Z důvodu navýšení příkonů je třeba upravit napájecí vedení ve stanicí Lanšperk. Toto napájecí vedení byla původně projektováno jako součást stavby "Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí".

Na základě žádosti o přeložku zařízení distribuční soustavy a následných stanovisek ČEZ Distribuce a.s. k této žádosti byla vzájemně uzavřena Smlouva o uzavření budoucí smlouvy o realizaci přeložek distribučního zařízení v souladu s § 47 zákona č.458/2000 Sb., ze které

vyplývá, že uzavřením této smlouvy ČEZ Distribuce a.s. zahájí zpracování projektové dokumentace včetně inženýrské činnosti k zajištění a získání stavebního povolení a další náležitosti vedoucí k následné vlastní realizaci stavby (úpravy přípojek).

Z tohoto důvodu byl SO 62-73 *ŽST Lanšperk, přípojka nn* vyřazen ze stavby a bude realizován jako související stavba ČEZ Distribuce a.s.

#### **4.9 Optický kabel ČD - Telematika**

Po dokončení projektu stavby zahájila akciová společnost ČD – Telematika přípravu stavby pokládky dálkového optického kabelu typu MIDIA 72vl. v traťovém úseku Hradec Králové – Týniště – Letohrad - Ústí nad Orlicí - Česká Třebová. Jde o posílení stávajícího optického kabelu 36vl., jehož trasa je stavbou „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“ dotčena a musí být přeložena. Jelikož ČD – telematika a.s. pokládku plánuje na srpen 2011, bude nutné přeložit i nově pokládaný kabel (realizace stavby „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“ je plánována SŽDC a.s. na 06/2012).

Podrobnější informace o pokládce kabelu poskytuje Ing. Nešpor František, spojení mobil 724 013 775.

## 5. ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY

### 5.1 Členění stavby na PS a SO

PS = provozní soubor

SO = stavební objekt

#### 5.1.1 D TECHNOLOGICKÁ ČÁST

##### D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

###### D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 01 - 01 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 01 - 02 Úprava autobloku Ústí n. O. – Dlouhá Třebová

PS 01 - 04 Úvazka definitivního autobloku Ústí n. O. – Brandýs n. O.

###### D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 01 - 61 Lanšperk - Ústí n. O., TZZ

##### D.2 Železniční sdělovací zařízení

###### D.2.1 Místní kabelizace

PS 02 - 07 Místní kabelizace

###### D.2.2 Rozhlasové zařízení

PS 07 - 02 Rozhlasové zařízení

###### D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení

PS 02 - 01 Integrované telekomunikační zařízení

PS 02 - 03 Vnitřní sdělovací zařízení

###### D.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace

PS 02 - 04 ŽST Ústí nad Orlicí, ASHS

PS 02 - 05 ŽST Ústí nad Orlicí, EZS

PS 02 - 06 Kamerový systém

###### D.2.5 Dálkový kabel, dálkový optický kabel, závěsný optický kabel

PS 02 - 11 Úpravy DK a TKK

PS 02 - 12 Úpravy DOK ČDT

PS 02 - 13 Úpravy TK a DOK ČD

###### D.2.7 Informační systém pro cestující

PS 07 - 01 Informační systém pro cestující

###### D.2.8 Traťové radiové spojení

PS 02 - 02 Radiová technologická síť

PS 02 - 08 Přenosový systém

### D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

#### D.3.1 Dispečerská řídicí technika

PS 06 - 01 ŽST Ústí nad Orlicí, DŘT

PS 06 - 10 ED Pardubice, doplnění DŘT

#### D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn

PS 03 - 02 Staniční transformovna 35/0,4 kV

#### D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz

PS 03 - 01 Staniční transformovna 6 kV

### D.4 Ostatní technologická zařízení

#### D.4.1 Osobní výtahy

PS 05 - 01 Výtahy

## 5.1.2 E STAVEBNÍ ČÁST

### E.1 Inženýrské objekty

#### E.1.1 Kolejový spodek a svršek

SO 10 - 01 Železniční svršek, lichá skupina

SO 10 - 02 Železniční svršek, sudá skupina

SO 11 - 01 Železniční spodek, lichá skupina

SO 11 - 02 Železniční spodek, sudá skupina

SO 15 - 01 Výstroj a značení trati

#### E.1.2 Nástupiště

SO 14 - 01 Demolice stávajících nástupišť

SO 14 - 11 Ostrovní nástupiště č. 1

SO 14 - 12 Ostrovní nástupiště č. 2

SO 14 - 13 Vnější nástupiště č. 3

SO 14 - 14 Boční rampy

SO 14 - 20 Provizorní prodloužení nástupišť

#### E.1.3 Železniční přejezdy

SO 13 - 42 Železniční přejezd v km 256,232

SO 13 - 43 Plocha pro pohyb záchranných vozidel v km 256,401

SO 13 - 71 Lanšperk - Ústí nad Orlicí, úprava přejezdů

#### E.1.4 Mosty, propustky, zdi

##### Železniční mosty

SO 20 - 01 Železniční most v km 255,807 trati 1501 Česká Třebová - Praha

SO 20 - 02 Železniční most - ev. km 255,878 trati 1501 Česká Třebová - Praha (demolice)

SO 20 - 03 Železniční most v km 255,890 trati 1501 Česká Třebová - Praha

- SO 20 - 04 Železniční most v km 256,007 trati 1501 Česká Třebová - Praha
- SO 20 - 05 Železniční most - ev. km 256,060 trati 1501 Česká Třebová - Praha (demolice)
- SO 20 - 06 Železniční most v km 256,205 trati 1501 Česká Třebová - Praha (podchod pro pěší)
- SO 20 - 07 Železniční most v km 256,509 trati 1501 Česká Třebová - Praha (podchod pro cestující)
- SO 20 - 08 Železniční most - ev. km 257,370 trati 1501 Česká Třebová - Praha

#### *Silniční mosty*

- SO 22 - 01 Silniční most na silnici II/315 přes Třebovku
- SO 22 - 21 Silniční most na místní komunikaci směr Kerhartice

#### *Opěrné zdi*

- SO 23 - 01 Opěrná zeď v km 255,665 - 255,741 trati 1501 Česká Třebová - Praha
- SO 23 - 03 Opěrná zeď pod silnicí II/315
- SO 23 - 04 Opěrná zeď v km 256,115 - 256,194 trati 1501 Česká Třebová - Praha

#### *Návěštní krakorce a návěštní lávky*

- SO 26 - 02 Návěštní krakorec v km 256,287 trati 1501 Česká Třebová - Praha
- SO 26 - 03 Návěštní krakorec v km 255,764 trati 1501 Česká Třebová - Praha

### **E.1.5 Ostatní inženýrské objekty**

#### *Sdělovací sítě*

- SO 73 - 01 Úpravy kabelů Telefónica O2 a.s., drážní část
- SO 73 - 02 Úpravy trasy Kabelové televize Ústí nad Orlicí s.r.o., drážní část
- SO 73 - 21 Úpravy kabelů Telefónica O2 a.s. na místní komunikaci směr Kerhartice
- SO 73 - 22 Úpravy trasy Kabelové televize Ústí nad Orlicí s.r.o. na silnici II/315

#### *Elektrorozvodné sítě*

- SO 74 - 01 Úprava veřejného osvětlení TEPVOS s.r.o., drážní část
- SO 74 - 22 Úprava veřejného osvětlení TEPVOS s.r.o., mimodrážní část

#### *Hydrotechnické objekty*

- SO 81 - 01 Úprava Třebovky
- SO 81 - 02 Úprava Tiché Orlice

### **E.1.6 Potrubní vedení**

#### *Kanalizace*

- SO 70 - 01 Úprava kanalizace TEPVOS s.r.o. v ulici J. Haška
- SO 70 - 02 Přeložka výtlačné kanalizace TEPVOS s.r.o. v km 255,985
- SO 70 - 03 Odvodnění silnice II/315 v ulici J. Haška
- SO 70 - 11 ŽST Ústí nad Orlicí, venkovní kanalizace
- SO 70 - 12 Odvodnění podchodu pro pěší km 256,226
- SO 70 - 21 Odvodnění místní komunikace Sokolská

#### *Vodovody*

- SO 71 - 01 Provizorní přeložka vodovodu DN150 TEPVOS s.r.o. v km 255,946



- SO 71 - 02 Přeložka vodovodu DN150 TEPVOS s.r.o. v km 255,866
- SO 71 - 03 Přeložka vodovodu DN200 TEPVOS s.r.o. v ulici J. Haška
- SO 71 - 11 ŽST Ústí nad Orlicí, rozvody vody
- SO 71 - 22 Přeložka vodovodu DN200 TEPVOS s.r.o. na místní komunikaci směr Kerhartice

#### *Plynovody*

- SO 72 - 01 Přeložka a úprava plynovodu STL PE 160 VČP a.s. v ulici J. Haška
- SO 72 - 11 Plynovodní přípojka STL

#### *E.1.8 Pozemní komunikace*

- SO 30 - 01 Úprava silnice II/315 v ulici J. Haška
- SO 30 - 03 Přednádraží
- SO 30 - 04 Přeložka stezky pro pěší a cyklisty podél Třebovky
- SO 30 - 05 Parkoviště Mendrik
- SO 30 - 21 Místní komunikace směr Kerhartice
- SO 30 - 22 Demolice stávající místní komunikace
- SO 32 - 01 Dopravní opatření, drážní část
- SO 32 - 21 Dopravní opatření místní komunikace směr Kerhartice

#### *E.1.9 Kabelovody, kolektory*

- SO 44 - 10 Kabelovody

#### *E.1.10 Protihlukové objekty*

- SO 50 - 01 Protihluková stěna km 255,410 - 256,114 vpravo
- SO 50 - 02 Protihluková stěna km 255,560 - 256,170 vlevo
- SO 50 - 03 Protihluková stěna km 256,575 - 257,827 vlevo
- SO 50 - 04 Protihluková stěna km 257,085 - 257,550 vpravo

### **E.2 Pozemní stavební objekty**

#### *E.2.1 Pozemní objekty budov*

- SO 40 - 10 Provozně technologický objekt
- SO 40 - 11 Vstupní objekt
- SO 40 - 12 Garáže Mendrik
- SO 40 - 13 Stavební úpravy výpravní budovy

#### *E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích*

- SO 41 - 10 Zastřešení ostrovního nástupiště č. 1
- SO 41 - 11 Zastřešení ostrovního nástupiště č. 2
- SO 41 - 12 Zastřešení vnějšího nástupiště č. 3
- SO 41 - 13 Zastřešení výstupů z podchodu km 256,509

#### *E.2.3 Individuální protihluková opatření*

- SO 51 - 01 Individuální protihluková opatření

#### *E.2.4 Orientační systém*

SO 43 - 11 Orientační systém vnější

#### *E.2.5 Demolice*

SO 45 - 10 Demolice

#### *E.2.9 Informační systém veřejné části výpravních budov*

SO 43 - 10 Orientační systém vnitřní

#### *E.2.14 Vnější vybavení budov*

SO 42 - 10 Drobná architektura

### **E.3 Trakční a energetická zařízení**

#### *E.3.1 Trakční vedení*

SO 60 - 01 ŽST Ústí nad Orlicí, trakční vedení

SO 60 - 02 Demontáž optického kabelu ČD-Telekomunikace s.r.o.

#### *E.3.4 Ohřev výměň*

SO 64 - 01 ŽST Ústí nad Orlicí, elektrický ohřev výhybek

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

SO 62 - 01 Úprava přívodního vedení VN 35 kV

SO 62 - 02 Silnoproudé rozvody

SO 62 - 03 Úprava venkovního osvětlení

SO 62 - 04 Dálkové ovládání úsekových odpojovačů

SO 62 - 06 Osvětlení přednádraží a přístupových komunikací

SO 62 - 71 ŽST Lanšperk, napájení zabezpečovacího zařízení

SO 62 - 74 ŽST Lanšperk, úprava rozvodů nn

SO 63 - 01 Kabel 6 kV ČD

#### *E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí*

SO 61 - 01 ŽST Ústí nad Orlicí, ukolejnění vodivých konstrukcí

#### *E.3.8 Vnější uzemnění*

SO 62 - 05 Vnější uzemnění TS 35/0,4 kV

### **E.4 Ostatní stavební objekty**

SO 80 - 01 Odstranění mimolesní zeleně, drážní část

SO 80 - 02 Náhradní výsadba, drážní část

SO 80 - 03 Terénní úpravy a rekultivace, drážní část

SO 80 - 21 Odstranění mimolesní zeleně místní komunikace směr Kerhartice

SO 80 - 22 Náhradní výsadba na místní komunikaci směr Kerhartice

SO 80 - 23 Terénní úpravy a rekultivace na místní komunikaci směr Kerhartice

## 5.2 Změny v členění PS a SO ve srovnání s přípravnou dokumentací

PS = provozní soubor

SO = stavební objekt

Ve srovnání s přípravnou dokumentací došlo k následujícím úpravám objektové skladby:

- byly provedeny úpravy názvů některých PS a SO, důvodem je sloučení dvou staveb z přípravných dokumentací - „Přestavba železniční stanice Ústí nad Orlicí“ a „Přemostění Tiché Orlice s komunikačním napojením ŽST Ústí nad Orlicí hlavní nádraží“, kdy bylo třeba odlišit názvem PS a SO obdobného obsahu, do názvu některých PS a SO bylo na začátek přidáno označení „ŽST Ústí nad Orlicí“, případně na konec některých SO bylo přidáno označení „dražní část“; obě změny značí příslušnost PS nebo SO k původní stavbě „Přestavba železniční stanice Ústí nad Orlicí“
- byl upraven název PS 06-10 na „ED Pardubice, doplnění DŘT“, a to z důvodu přesunu ED z České Třebové do Pardubic
- u objektů železničních přejezdů, mostů, opěrných zdí a protihlukových stěn došlo k úpravě staničení v jejich názvu
- s ohledem na platnou legislativu (Energetický zákon) byl ze stavby vyřazen SO 74-21 Úprava vrchního vedení VČE (napájení ŽST Lanšperk), neboť úpravu vrchního vedení provede ČEZ Distribuce a.s. v rámci vlastní investice
- byl upraven název SO přeložek sdělovacích sítí z důvodu změny názvu správce sítě (Telefónica O<sub>2</sub>)
- byl zrušen SO 72-12 Venkovní plynovod NTL z důvodu změny vytápění provozně technologického objektu z plynového a elektrické, plynovodní přípojka STL je tak zaústěna přímo do vstupního objektu
- ze stavby byl vyřazen SO 30-02 Přístupové komunikace, který zabezpečoval přístup vozidly na ostrovní nástupiště č.2 (požadavek na přístup v projektu stavby již nebyl uplatňován)
- do objektové skladby byl doplněn SO 30-05 Parkoviště Mendrik, a to v reakci na požadavek města Ústí nad Orlicí na doplnění tohoto parkoviště do stavby
- do objektové skladby byl doplněn SO 40-12 Garáže Mendrik, a to v reakci na požadavek města Ústí nad Orlicí
- na základě požadavku zadavatele byly změněny názvy SO 43-10 a SO 43-11 z „Informační systém“ na „Orientační systém“
- byl upraven název SO 62-04 Dálkové ovládání úsekových odpojovačů vypuštěním pojmu „návěst 50“
- na základě úprav kabelizace v úseku Lanšperk – Ústí nad Orlicí byly ze stavby vypuštěny SO 62-61 Lanšperk - Ústí n. O., napájení žel. přejezdu km 7,608 a SO 62-62 Lanšperk - Ústí n. O., napájení žel. přejezdu km 12,112, neboť přejezdy jsou nově napájeny z traťového kabelu
- s ohledem na závěry jednání 10.7. o trati Letohrad – Ústí nad Orlicí byly zrušeny:

- PS 03-71 ŽST Lanšperk, statický měnič 3 kV
- PS 03-72 ŽST Lanšperk, rozvaděč zajištěné sítě a zálohovaného napájení
- SO 14-71 ŽST Lanšperk, nástupiště
- SO 13-72 ŽST Lanšperk, přechod pro cestující
- SO 41-70 ŽST Lanšperk, přístřešky pro cestující
- SO 60-71 ŽST Lanšperk, připojení statického měniče 3 kV na TV
- s ohledem na uzavřené smlouvy mezi SŽDC s.o. a ČEZ Distribuce a.s. byly ze stavby vyřazeny objekty:
  - SO 74-02 Úprava vedení VN ČEZ Distribuce a.s., drážní část
  - SO 74-03 Úprava vedení NN ČEZ Distribuce a.s., drážní část
  - SO 62-73 ŽST Lanšperk, přípojka nn
- do stavby byl doplněn z důvodu vývoje nových technologií PS 02-08 Přenosový systém (vlastní přenosový systém byl zřízen v rámci GSM-R, ve stavbě bude přemístěn do provozně technologického objektu a bude na něj napojen atrat' Letohrad – Ústí nad Orlicí)
- do stavby byl doplněn SO 26-03 Návěstní krakorec v km 255,764 z důvodu upřesnění řešení zabezpečovacího zařízení, při kterém byla podrobně zkoumána viditelnost cestových návěstidel na vjezdu do vlastní stanice od České Třebové - jelikož vede hraniční paprsek potřebné viditelnosti v těsné blízkosti balkónu domu č.p. 247 (Restaurace Mendrik), bylo na jednáních vzhledem k možné činnosti obyvatel domu (např. rozevřený slunečník přesahující půdorys balkónu) rozhodnuto o posunu cestových návěstidel před oblouk přeložky Mendrik, kde je nutné s ohledem na dodržení minimální vzdálenosti od zastávky Ústí nad Orlicí město návěstidla situovat na začátek železničního mostu v koleji č.1, což lze řešit jedině krakorcem umístěným u koleje č.2 (kde je v tomto místě ještě těleso náspu tratě)
- doplnění náhradní výsadby (SO 80-02 a SO 80-22) a rekultivací vybraných pozemků (SO 80-03 a SO 80-23) do stavby na základě požadavků Odboru ŽP MěÚ Ústí nad Orlicí a zjišťovacího řízení EIA
- SO 40-10 byl z důvodu výstižnějšího názvu přejmenován na Provozně technologický objekt
- SO 40-11 byl z důvodu výstižnějšího názvu přejmenována na Vstupní objekt
- SO 26-02 byl přejmenován na Návěstní krakorec v km 256,287 trati 1501 Česká Třebová – Praha (zmenšení počtu potřebných umístěných návěstidel vedlo k redukci návěstní lávky na krakorec)
- doplněn SO 13-43 Plocha pro pohyb záchranných vozidel v km 256,401 důvodu potřebného přístupu pro složky IZS k ponechané výpravní budově
- doplněn SO 40-13 Stavební úpravy výpravní budovy z důvodu drobných úprav ponechané výpravní budovy v návaznosti na zřízení nových vyšších nástupišť a na nové napojení budovy na inženýrské sítě
- vyřazen SO 41-14 Přístřešek pro kola z důvodu jeho redukce pouze na stojany na kole, které jsou nyní obsahem SO 42-10 Drobná architektura

- s ohledem na zapracování úspor na pokyn zadavatele byly vyřazeny následující SO:
  - PS 01-72 ŽST Lanšperk, staniční zabezpečovací zařízení
  - PS 02-74 ŽST Lanšperk, místní kabelizace
  - PS 02-71 ŽST Lanšperk, telefonní zapojovač
  - PS 02-72 ŽST Lanšperk, ASHS
  - PS 02-73 ŽST Lanšperk, EZS
  - SO 10-71 ŽST Lanšperk, železniční svršek
  - SO 30-06 Rozšíření parkoviště v přednádraží
  - SO 60-72 ŽST Lanšperk, úprava trakčního vedení
  - SO 62-72 ŽST Lanšperk, elektrický ohřev výhybek
  - SO 61-71 ŽST Lanšperk, ukolejnění vodivých konstrukcí

## 6. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Zadavatelem byla stanovena lhůta 06/2012 – 12/2014.

Po uvedeném dokončení stavby však mohou probíhat některé dokončovací práce vyžadující delší dobu realizace nebo určenou roční dobu pro provedení, například rekultivace či výsadba zeleně.

## 7. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

### 7.1 Zhodnocení stávajícího stavu

Železniční stanice Ústí nad Orlicí je umístěna na okraji okresního města Ústí nad Orlicí. Na vjezdu od České Třebové přiléhá stanice k městské zástavbě a k říčnímu korytu Třebovky a Tiché Orlice. Převážná část severní strany železniční stanice je sevřena svahem Kubincova kopce. Prostorové poměry především při výjezdu na Českou Třebovou jsou značně stísněné.

Stanice leží na dvojkolejně trati Praha - Česká Třebová, po které je provozována mezinárodní osobní i nákladní doprava, a odbočuje z ní jednokolejná trať Ústí nad Orlicí - Letohrad, po které je rovněž provozována mezinárodní doprava. Technické vybavení železniční stanice uvedenému významu neodpovídá. Železniční svršek je tvaru R 65, což neodpovídá současnému evropskému standardu. Zařízení železniční stanice jsou sice průběžně udržována, příp. rekonstruována, avšak tyto práce byly prováděny podle naléhavosti a možnosti finančního krytí, často bez ohledu na koncepci modernizace železniční sítě ČD (dnes SŽDC s.o.).

Objekt výpravní budovy je umístěn mezi dvěma kolejovými skupinami a to pražskou na hlavní trati a letohradskou na odbočné trati. Momentálně je ve špatném technickém stavu, především střecha budovy. Výpravní budova v ŽST Ústí nad Orlicí byla rozhodnutím MK ČR dne 5. 5. 2010, které bylo potvrzeno dne 26.8.2010, prohlášena kulturní památkou.

Příjezd silničních vozidel i přístup cestujících k výpravní budově je řešen odbočením ze silnice II/315 před podjezdem v km 255,878 místní silniční komunikace (Nádražní ulice), která dále pokračuje přes provizorní most přes Tichou Orlici a úrovně křížuje spojovací kolej mezi hlavní kolejí č. 2 a letohradskou skupinou.

Nástup cestujících do vlaku je možný z úrovněvých nástupišť. Celkově je ve stanici pět nástupištních hran a to tři v pražské skupině a dvě v letohradské.

Nákladový obvod je umístěn na jižní straně stanice, kde sousedí s textilní továrnou PERLA. Příjezd do nákladového obvodu je možný buď výše zmíněnou komunikací směrem k výpravní budově a v km 256,324 odbočením přes úrovněv čtyřkolejný přejezd. Druhá možnost je od městské části Kerhartice bez křížování trati.

Stanice je celá elektrifikována stejnosměrnou soustavou 3 kV, stejně jako hlavní tak i odbočná trať. Trakční vedení v pražské skupině je v provozu přes 40 roků.

Základní přehled o stavu HIM v dotčeném úseku byl získán částečně z podkladů správců a byl upřesněn v průběhu prací při prohlídkách a při projednáních navrhovaného řešení. Obecně

Ize konstatovat, že převážnou část současných staveb a zařízení nelze s ohledem na jejich stav plně využít pro modernizovanou železniční stanici. Nevyhovují také svou prostorovou polohou požadavkům na zvýšení rychlosti.

Využito bude pouze spodní stavby železničního mostu v ev. km 257,370 a osvětlovací věže po rekonstrukci (protikorozi ochrana) a potřebném přemístění.

Na základě informací o současném stavu HIM je navrženo technické řešení jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů, které splňuje požadavky a podmínky pro modernizaci stanice. V maximální možné míře je navrženo využití a rekonstrukce stávajícího železničního spodku a jeho zařízení. Pro materiál železničního svršku je zpracována předkategorizace. Štěrkové lože bude recyklováno a vyzískaný materiál (recyklovaná šterkodrt') bude využit pro sanaci pražcového podloží. Materiál kolejového roštu bude dle aktuálního stavu použit v konstrukcích, kde je projektem navrženo přednostní využití užitého materiálu. Nevyužité konstrukce schopné dalšího využití budou předány investorovi.

## 7.2 Zdůvodnění stavby

Omezení rychlosti tvoří na vjezdu do ŽST Ústí nad Orlicí levý oblouk v prostoru Mendrik. Proto je zde navržena přeložka trati - maximální zvětšení poloměru oblouku bez vyvolaných demolic zástavby za restaurací Mendrik, aby bylo dosaženo rychlosti 120 - 130 km/h (klasické soupravy) a 160 km/h (soupravy s naklápačící technikou). K většímu zvýšení rychlosti by již bylo nutné demolovat obytnou zástavbu za restaurací Mendrik. Navržené řešení je tedy maximální možné bez rozsáhlých demolic zástavby.

Jelikož je celý prostor Mendrik, kde je přeložka navržena, záplavové území, a to i při nižších než stoletých vodách, je přeložka trati navržena jako soustava tří mostů přes Třebovku, silnici II/315 a soutok Třebovky s Tichou Orlicí. Navíc aby byl zajištěn optimální průtok povodňových vod celým prostorem, je ve stavbě na základě fyzikálního modelování průtoků navržen i posun a úprava koryta řeky Třebovka.

Aby mohlo být docíleno maximálního zvětšení poloměru oblouku (a tím i maximálního posunu trati k restauraci Mendrik), je nutné posunout i komunikaci II/315 v úseku od Třebovky za restaurací Mendrik, komunikaci doplnit chodníkem, a přemístit parkoviště a dvě garáže u restaurace.

Na třebovském zhlaví stanice je navrženo zrušení železničního přejezdu na místní komunikaci do Kerhartic přes hlavní koridorovou trať. Přejezd by jednak zasahoval do užitečných délek hlavních i předjízdových kolejí (a tudíž by stojící vlaky bránily funkčnosti přejezdu) a jednak by byl nebezpečným místem na trati vzhledem ke zvýšení rychlosti vlaků na 160 km/h a vzhledem k omezeným rozhledovým poměrům (trať zde prochází dvěma protisměrnými oblouky). Náhradou za zrušený přejezd je podchod pro pěší a cyklisty, který zabezpečí přístupnost pěších a cyklistů ke stanici od města po nejkratší cestě a navíc umožní i křížení tratě s cyklotrasou Ústí nad Orlicí – Choceň.

Projekt stavby ponechává stávající výpravní budovu uprostřed kolejiště, neboť tato budova byla v květnu roku 2010 prohlášena za kulturní památku. Vzhledem k jejímu stavu a poloze uvnitř kolejiště se však nepředpokládá její využití pro řízení dopravy a odbavování cestujících. Z tohoto důvodu je na orlické (jižní) straně kolejiště navržena nový vstupní objekt do podchodu pro cestující a zároveň nový provozně technologický objekt pro umístění technologií a pro řízení dopravy. Oba objekty doplňuje nové přednádraží.

Přístup k novému přednádraží pro pěší a cyklisty je zajištěn stávající Nádražní ulicí a novým podchodem pro pěší. Pro automobilovou dopravu bylo uvažováno s příjezdem přes Kerhartice, po stávající komunikaci Sokolská. Vzhledem k požadavkům města Ústí nad Orlicí byla do stavby včleněna původně samostatná stavba „Přemostění Tiché Orlice s komunikačním napojením ŽST Ústí nad Orlicí hlavní nádraží“, která zahrnuje nové přemostění Tiché Orlice a tak nové napojení Kerhartic na silnici II/315. Z tohoto nového napojení je navržena odbočka ke stanici, která je zakončena na novém přednádražím s nahrazenou točkou pro autobusy a novým parkovištěm, jehož velikost je dána velikostí stávajícího zrušeného parkoviště, které je v současné době plně využíváno. Součástí stavby je i chodník od restaurace Mendrik podél silnice II/315 až k přemostění Tiché Orlice zahrnutý do stavby už v předchozím stupni dokumentace na požadavek města Ústí nad Orlicí, který zadavatel akceptoval.

Součástí stavby „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“ je i odbočná trať Letohrad - Ústí nad Orlicí, a to v úseku Lanšperk - Ústí nad Orlicí. Předmětem úprav na této trati je především modernizace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

### 7.3 Umístění stavby

Stavba „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“ navazuje ve své drážní části na již realizovanou stavbu „ČD DDC Optimalizace traťového úseku Ústí nad Orlicí - Česká Třebová“, a to v km 255,411. Úprava geometrické polohy koleje začíná v km 255,346, nový železniční svršek začíná výhybkou č.1 v km 255,369. Posun hranice úprav železničního svršku před začátek vlastní stavby je zapříčiněn vložením dvou jednoduchých kolejových spojek a umožněním výhledového zřízení přímého kolejového spojení Česká Třebová - Letohrad (odbočka na tuto spojku bude ve výhledu navazovat na kolejovou spojku), a dále zvýšením nivelety koleje na železničním mostu přes silnici II/315 požadovaným Správou a údržbou silnic Pardubického kraje (podjezdná výška 4,45 metru).

Úpravami technologií začíná stavba v již realizovaném úseku. Česká Třebová - Ústí nad Orlicí; a to v km 254,760; a to úpravou návěstidel zabezpečovacího zařízení a kabelizací z ŽST Ústí nad Orlicí pro dálkové ovládání úsekových odpojovačů.

Stavba končí v km 257,828, kde navazuje další stavba „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“. Úpravami technologií končí stavba v km 259,870, a to úpravou zabezpečovacího kabelu k oddílovému návěstidlu. V přípravné dokumentaci stavba technologicky končila v km 258,154 pokládkou drážního kabelu elektro 6kV. Úprava zabezpečovacího kabelu je způsobena nutnou úpravou stávajícího autobloku směr Brandýs nad Orlicí z důvodu úpravy pražského zhlaví stanice a kolejových spojek.

Součástí stavby Přestavba železniční stanice Ústí nad Orlicí je i modernizace zabezpečovacího zařízení na trati Letohrad - Ústí nad Orlicí, a to v úseku Lanšperk – Ústí nad Orlicí, a to včetně nového zabezpečení všech úrovnových křížení v traťovém úseku.

Stavbu doplňuje nové silniční přemostění Tiché Orlice s napojením na městskou část Kerhartice. Napojení navazuje na silnici II/315 na konci zástavby Ústí nad Orlicí směr Choceň. Přečází nivu Tiché Orlice, za kterou přemostění přechází v nový násep a sleduje původní komunikaci Sokolská, na kterou navazuje na začátku zástavby Kerhartic. Na novou komunikaci je napojeno i nové přednádraží na jižní straně stanice.

Stavba bude realizována z větší části na drážních pozemcích s výjimkou přeložky železniční trati v prostoru Mendriku - od km cca 255,6 až 256,2. Přeložka vyvolá i úpravy komunikace II/315, přeložku cyklistické stezky podél trati (mezi tratí a Třebovkou), demolici



objektu na parcele KN 551 a 119/1 a dvou garáží na parcele KN 3157 a 3158, které budou nahrazeny na opačné straně garážového objektu, vše v katastrálním území Ústí nad Orlicí. Naproti garážím bude zřízeno nové parkoviště jako náhrada za zrušenou plochu před restaurací Mendrik.

Zcela na mimodrážním pozemku je nové přemostění Tiché Orlice mezi silnicí II/315 a městskou částí Kerhartice.

Novostavby a změny staveb zasahují do katastrálních území Ústí nad Orlicí, Kerhartice a Gerhartice, odbočná trať do Letohradu pak katastrální území Dolní Libchavy, Oldřichovice u Ústí nad Orlicí, Černovír a Lanšperk. V katastrálních územích Hylváty, Sudislav nad Orlicí a Oldřichovice je navrhována pouze rekonstrukce zabezpečovacího zařízení tratě na pozemcích dráhy.

Při realizaci bude nutné využít dočasně některých přilehlých pozemků pro plochy zařízení staveniště (ZS); přeložky inženýrských sítí a přístupy ke staveništi. Hranice drážního pozemku a hranice trvalých a dočasných záborů tvoří obvod staveniště. Rozsah staveniště je vyznačen v části dokumentace C.2 Koordinační situace a F.2 Výkresy.

#### **7.4 Umístění stavby ve srovnání s přípravnou dokumentací**

Umístění novostaveb a změn staveb odpovídá přípravné dokumentaci navíc se splněnou podmínkou č. 18 Rozhodnutí o umístění stavby (doplnění parkoviště v prostoru Mendrik v místě demolovaného domu č.p. 475 na základě požadavku města Ústí nad Orlicí) a s náhradou dvou demolovaných garáží garážového objektu v prostoru Mendrik.

## 8. PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB, ZKUŠEBNÍ PROVOZ

Charakter stavby je podmíněn postupným předáváním PS a SO a jejich částí do provozu v závislosti na stavebních postupech, navržených v části projektu F.- Zásady organizace výstavby. Činnost na hlavním staveništi bude probíhat na základě předem stanovených postupů a výluk kolejí a trolejí.

Navrhovaným postupům výstavby odpovídá návrh členění objektové skladby a způsob technického řešení PS a SO. Závažným způsobem do stavebních postupů zasahuje řešení přeložky tratě v prostoru Mendrik a především řešení komunikací, které ovlivňují i postup přestavby kolejové části stavby. Dalším základním činitelem, který určuje koncepci postupu stavby, je předpoklad, že definitivní staniční zabezpečovací zařízení bude zapnuto po dokončení pražské skupiny kolejí a veškeré předcházející postupy a provizorní stavy budou zabezpečovány mobilním zabezpečovacím zařízením typu ústředního stavědla, které bude umístěno v kontejnerech a bude ovládáno z JOP. Koncepci postupu stavby ovlivňuje dále výstavba nových objektů v novém přednádraží (vstupní a provozně technologický objekt).

Stavební postupy jsou konstruovány s ohledem na nutnost zachovat provoz na žádoucí úrovni a omezit i délku výluk jednotlivých částí kolejiště. Naopak je možno následující ucelené části, schopné provozu, předávat do užívání:

- ❑ místní komunikace do Kerhartic od Tiché Orlice
- ❑ přeložka silnice II/315 v prostoru Mendrik s přemostěním Třebovky
- ❑ nový provozně technologický objekt k montáži drážních technologií
- ❑ pražské zhlaví letohradské skupiny kolejí včetně spojek mezi hlavními kolejemi
- ❑ nové přemostění Tiché Orlice s komunikačním napojením Kerhartic a nového přednádraží
- ❑ nové přednádraží s novým vstupním objektem pro obsluhu cestujících
- ❑ pražská skupina kolejí
- ❑ přeložka železniční tratě v prostoru Mendrik
- ❑ kolej č.12 v letohradské skupině kolejí pro obsluhu tratě letohrad – Ústí nad Orlicí
- ❑ zbývající část letohradské skupiny kolejí

Při realizaci stavby budou využita zařízení technologické i stavební povahy, která budou využita dočasně po dobu realizace stavby. Jedná se zvláště o mobilní provizorní zabezpečovací zařízení, dále provizorní stavy v napájení s trakčním vedením, provizorními nástupišti, či přístupy na nástupiště. Největšími objekty jsou:

- ❑ provizorní zabezpečovací zařízení ve stanici (PS 01-01) z důvodu postupné přestavby stanice a postupného uvádění jednotlivých částí do provozu
- ❑ provizorní nástupiště v letohradské skupině kolejí (SO 14-20) z důvodu zajištění dostatečného počtu a délky nástupních hran po dobu přestavby pražské i letohradské skupiny

- mostní provizoria na železničním mostě přes silnici II/315 (SO 22-02) z důvodu možnosti realizaci ústecké opěry silničního mostu na II/315 přes Třebovku
- mostní silniční provizorium přes Tichou Orlici v Nádražní ulici (SO 20-05.1) z důvodu zajištění staveništní dopravy do doby realizace nového přemostění Tiché Orlice a přeložky silnice II/315 v prostoru Mendrik (na stávajícím mostě byla v srpnu 2008 snížena maximální povolená hmotnost na 6 tun, jediné vozidlo 16 tun)
- provizorní zvýšení nivelety v koleji č.2 před novým železničním přemostěním prostoru Mendrik (SO 10-02) z důvodu vysokého zdvihu nivelety koleje č.1 při jejím zprovoznění v definitivním stavu
- provizorní silniční objezd v ulici Sokolská pro výstavbu kerhartické opěry nového silničního přemostění Tiché Orlice (SO 32-21)
- provizorní přeložky kabelů SŽDC, ČD Telematiky, O2 Telefonicy a Kabelové televize Ústí nad Orlicí z důvodu nutnosti zachování provozu sdělovacího zařízení po dobu výstavby a zároveň nemožnosti položit před stavebními pracemi definitivní kabely (PS 02-07, PS 02-11, PS 02-12, PS 02-13, SO 73-01, SO 73-02)
- provizorní přeložka VN vedení ČEZ Distribuce v prostoru Mendrik (SO 74-02) z důvodu jeho vymístění se silničního přemostění II/315 Třebovky (demolice a výstavba nového mostu) a přeložka drážního kabelu 6 kV pro uvolnění staveniště pro výstavbu pražské opěry železničního přemostění prostoru Mendrik (SO 63-01), neboť definitivní kabel bude umístěn na tomto přemostění
- provizorní napájení areálu SDC a jeřábové dráhy u letohradské skupiny kolejí z důvodu nutnosti zajištění nepřetržité dodávky elektrického proudu a napájení provizorní recyklační linky (vše SO 62-02)
- provizorní propojení vodovodů TEPVOS v ulici J. Haška (SO 71-01) z důvodu zajištění nepřetržité dodávky vody po dobu realizace přeložky vodovodu TEPVOS DN 150 přes prostor Mendrik (SO 71-03), která je závislá na postupné výstavbě objektů v tomto prostoru
- provizorní propojení nového a stávajícího vodovodu od nového přednádraží do areálu SDC u letohradské skupiny kolejí (SO 71-11) z důvodu zajištění dodávky vody do areálu po dobu stavby
- provizorní odklonění koryta Třebovky z důvodu výstavby pilířů železničního přemostění prostoru Mendrik (SO 20-04), neboť definitivní úpravu koryta je možné provést až po opuštění tělesa stávající železniční tratě, do kterého se koryto zařizne

Naprosto zásadním okamžikem je dokončení úprav na silnici II/315 a její zprovoznění a dokončení silničního přemostění Tiché Orlice spolu s novým komunikačním napojením místní části Kerhartice, neboť tento okamžik je jednak nezbytný pro zrušení železničního přejezdu na třebovském zhlaví (ulice Nádražní – Sokolská) a jednak tímto okamžikem končí největší omezení dopravy v místě stavby.

Provizorní stavy jsou patrné z dokumentace jednotlivých PS, SO a dále z části dokumentace F Zásady organizace výstavby.

## 9. PS A SO PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE

Postup realizace stavby je rozdělen na jednotlivé stavební postupy, po jejichž ukončení bude zahájen zkušební provoz. U staveb, které svým charakterem a účelem ovlivňují podmínky bezpečného a plynulého provozování dráhy a drážní dopravy, stanoví drážní správní úřad ve stavebním povolení též zavedení zkušebního provozu. Příslušné stavební objekty a provozní soubory podléhající přezkoušení jsou stanoveny v základních a profesních předpisech a normách.

Jedná-li se o určená technická zařízení ve smyslu zákona o drahách č. 226/1994 Sb., která podléhají dozoru podle tohoto zákona, je vždy nezbytné pro konstrukci, výrobu a provoz dodržet požadavky vyhlášky č. 100/1995 Sb, kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění vyhlášky č. 279/2000 Sb. a vyhlášky č. 210/2006 Sb. Zhotovitel stavby může předat určená technická zařízení jen s jejich platným průkazem způsobilosti, který zhotovitel stavby zajistí na svůj náklad.

Tato zařízení podléhají dozoru podle zákona. Taxativní výčet těchto zařízení určuje vyhláška č. 100/1995 Sb., podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení. Z uvedeného vyplývá, že se jedná o PS a SO charakteru :

- ❑ zabezpečovací zařízení
- ❑ sdělovací zařízení
- ❑ silnoproudá vedení
- ❑ slaboproudá vedení
- ❑ trakční vedení a zařízení z trakce napájená
- ❑ rozvod plynu
- ❑ výtahy

Podle zákona o drahách č. 226/1994 Sb. se před zahájením zkušebního provozu na částech stavby, provede technicko-bezpečnostní zkouška. Podmínky a rozsah technicko-bezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu určuje vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění vyhlášky č. 243/1996 Sb., vyhlášky č. 346/2000 Sb., vyhlášky č. 413/2001 Sb. a vyhlášky č. 577/2004 Sb. (část druhá, hlava třetí).

## 10. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ

### 10.1 D TECHNOLOGICKÁ ČÁST

#### D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

##### D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 01 - 01	Staniční zabezpečovací zařízení	SŽDC s.o.
PS 01 - 02	Úprava autobloku Ústí n. O. – Dlouhá Třebová	SŽDC s.o.
PS 01 - 04	Úvazka definitivního autobloku Ústí n. O. – Brandýs n. O.	SŽDC s.o.

##### D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 01 - 61	Lanšperk - Ústí n. O., TZZ	SŽDC s.o.
------------	----------------------------	-----------

#### D.2 Železniční sdělovací zařízení

##### D.2.1 Místní kabelizace

PS 02 - 07	Místní kabelizace	SŽDC s.o.
------------	-------------------	-----------

##### D.2.2 Rozhlasové zařízení

PS 07 - 02	Rozhlasové zařízení	SŽDC s.o.
------------	---------------------	-----------

##### D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení

PS 02 - 01	Integrované telekomunikační zařízení	SŽDC s.o.
PS 02 - 03	Vnitřní sdělovací zařízení	SŽDC s.o.

##### D.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace

PS 02 - 04	ŽST Ústí nad Orlicí, ASHS	SŽDC s.o.
PS 02 - 05	ŽST Ústí nad Orlicí, EZS	SŽDC s.o.
PS 02 - 06	Kamerový systém	SŽDC s.o.

##### D.2.5 Dálkový kabel, dálkový optický kabel, závěsný optický kabel

PS 02 - 11	Úpravy DK a TKK	SŽDC s.o.
PS 02 - 12	Úpravy DOK ČDT	ČD - Telematika a. s.
PS 02 - 13	Úpravy TK a DOK ČD	SŽDC s.o.

##### D.2.7 Informační systém pro cestující

PS 07 - 01	Informační systém pro cestující	SŽDC s.o.
------------	---------------------------------	-----------

##### D.2.8 Traťové radiové spojení

PS 02 - 02	Radiová technologická síť	SŽDC s.o.
PS 02 - 08	Přenosový systém	SŽDC s.o.

#### D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

##### D.3.1 Dispečerská řídicí technika

PS 06 - 01	ŽST Ústí nad Orlicí, DŘT	SŽDC s.o.
------------	--------------------------	-----------

PS 06 - 10 ED Pardubice, doplnění DŘT SŽDC s.o.

#### *D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn*

PS 03 - 02 Staniční transformovna 35/0,4 kV SŽDC s.o.

#### *D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz*

PS 03 - 01 Staniční transformovna 6 kV SŽDC s.o.

### **D.4 Ostatní technologická zařízení**

#### *D.4.1 Osobní výtahy*

PS 05 - 01 Výtahy SŽDC s.o.

## **10.2 E STAVEBNÍ ČÁST**

### **E.1 Inženýrské objekty**

#### *E.1.1 Kolejový spodek a svršek*

SO 10 - 01 Železniční svršek, lichá skupina SŽDC s.o.

SO 10 - 02 Železniční svršek, sudá skupina SŽDC s.o.

SO 11 - 01 Železniční spodek, lichá skupina SŽDC s.o.

SO 11 - 02 Železniční spodek, sudá skupina SŽDC s.o.

SO 15 - 01 Výstroj a značení trati SŽDC s.o.

#### *E.1.2 Nástupiště*

SO 14 - 01 Demolice stávajících nástupišť SŽDC s.o.

SO 14 - 11 Ostrovní nástupiště č. 1 SŽDC s.o.

SO 14 - 12 Ostrovní nástupiště č. 2 SŽDC s.o.

SO 14 - 13 Vnější nástupiště č. 3 SŽDC s.o.

SO 14 - 14 Boční rampy SŽDC s.o.

SO 14 - 20 Provizorní prodloužení nástupišť SŽDC s.o.

#### *E.1.3 Železniční přejezdy*

SO 13 - 42 Železniční přejezd v km 256,232 SŽDC s.o.

SO 13 - 43 Plocha pro pohyb záchranných vozidel v km 256,401 SŽDC s.o.

SO 13 - 71 Lanšperk - Ústí nad Orlicí, úprava přejezdů SŽDC s.o.

#### *E.1.4 Mosty, propustky, zdi*

##### *Železniční mosty*

SO 20 - 01 Železniční most v km 255,807 trati 1501 Česká Třebová - Praha SŽDC s.o.

SO 20 - 02 Žel. most - ev. km 255,878 trati 1501 Č. Třebová - Praha (demolice) SŽDC s.o.

SO 20 - 03 Železniční most v km 255,890 trati 1501 Česká Třebová - Praha SŽDC s.o.

SO 20 - 04 Železniční most v km 256,007 trati 1501 Česká Třebová - Praha SŽDC s.o.

SO 20 - 05 Žel. most - ev. km 256,060 trati 1501 Č. Třebová - Praha (demolice) SŽDC s.o.

SO 20 - 06 Žel. most v km 256,205 trati 1501 Č. Třebová - Praha (podchod pro pěší) SŽDC s.o.

SO 20 - 07 Železniční most v km 256,509 trati 1501 Česká Třebová - Praha SŽDC s.o.

SO 20 - 08	Železniční most - ev. km 257,370 trati 1501 Česká Třebová - Praha	SŽDC s.o.
	<i>Silniční mosty</i>	
SO 22 - 01	Silniční most na silnici II/315 přes Třebovku	Pardubický kraj
SO 22 - 21	Silniční most na místní komunikaci směr Kerhartice	město Ústí nad Orlicí
	<i>Opěrné zdi</i>	
SO 23 - 01	Opěrná zeď v km 255,665 - 255,741 trati 1501 Česká Třebová - Praha	SŽDC s.o.
SO 23 - 03	Opěrná zeď pod silnicí II/315	Pardubický kraj
SO 23 - 04	Opěrná zeď v km 256,115 - 256,194 trati 1501 Česká Třebová - Praha	SŽDC s.o.
	<i>Návěstní krakorce a návěstní lávky</i>	
SO 26 - 02	Návěstní krakorec v km 256,287 trati 1501 Česká Třebová - Praha	SŽDC s.o.
SO 26 - 03	Návěstní krakorec v km 255,764 trati 1501 Česká Třebová - Praha	SŽDC s.o.

### E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

#### *Sdělovací sítě*

SO 73 - 01	Úpravy kabelů Telefonica O2 a.s., drážní část	O2 Telefonica a.s.
SO 73 - 02	Úpravy trasy Kabelové televize Ústí nad Orlicí s.r.o., drážní část	Kabelová televize Ústí nad Orlicí s.r.o.
SO 73 - 21	Úpravy kabelů Telefonica O2 a.s. na místní komunikaci směr Kerhartice	O2 Telefonica a.s.
SO 73 - 22	Úpravy trasy Kabelové televize Ústí nad Orlicí s.r.o. na silnici II/315	Kabelová televize Ústí nad Orlicí s.r.o.

#### *Elektrorozvodné sítě*

SO 74 - 01	Úprava veřejného osvětlení TEPVOS s.r.o., drážní část	TEPVOS s.r.o.
SO 74 - 22	Úprava veřejného osvětlení TEPVOS s.r.o., mimodrážní část	TEPVOS s.r.o.

#### *Hydrotechnické objekty*

SO 81 - 01	Úprava Třebovky	Povodí Labe s.p.
SO 81 - 02	Úprava Tiché Orlice	Povodí Labe s.p.

### E.1.6 Potrubní vedení

#### *Kanalizace*

SO 70 - 01	Úprava kanalizace TEPVOS s.r.o. v ulici J. Haška	TEPVOS s.r.o.
SO 70 - 02	Přeložka výtlačné kanalizace TEPVOS s.r.o. v km 255,985	TEPVOS s.r.o.
SO 70 - 03	Odvodnění silnice II/315 v ulici J. Haška	Pardubický kraj
SO 70 - 11	ŽST Ústí nad Orlicí, venkovní kanalizace	SŽDC s.o.
SO 70 - 12	Odvodnění podchodu pro pěší km 256,226	SŽDC s.o.
SO 70 - 21	Odvodnění místní komunikace Sokolská	město Ústí nad Orlicí

#### *Vodovody*

SO 71 - 01	Provizorní přeložka vodovodu DN150 TEPVOS s.r.o. v km 255,946	TEPVOS s.r.o.
SO 71 - 02	Přeložka vodovodu DN150 TEPVOS s.r.o. v km 255,866	TEPVOS s.r.o.

SO 71 - 03	Přeložka vodovodu DN200 TEPVOS s.r.o. v ulici J. Haška	TEPVOS s.r.o.
SO 71 - 11	ŽST Ústí nad Orlicí, rozvody vody	SŽDC s.o.
SO 71 - 22	Přeložka vodovodu DN200 TEPVOS s.r.o. na místní komunikaci směr Kerhartice	TEPVOS s.r.o.

#### *Plynovody*

SO 72 - 01	Přeložka a úprava plynovodu STL PE 160 VČP a.s. v ulici J. Haška	VČP Net s.r.o.
SO 72 - 11	Plynovodní přípojka STL	VČP Net s.r.o.

#### *E.1.8 Pozemní komunikace*

SO 30 - 01	Úprava silnice II/315 v ulici J. Haška	ve většině Pardubický kraj <sup>3</sup>
SO 30 - 03	Přednádraží	SŽDC s.o.
SO 30 - 04	Přeložka stezky pro pěší a cyklisty podél Třebovky	město Ústí nad Orlicí
SO 30 - 05	Parkoviště Mendrik	město Ústí nad Orlicí
SO 30 - 21	Místní komunikace směr Kerhartice	město Ústí nad Orlicí
SO 30 - 22	Demolice stávající místní komunikace	nebude
SO 32 - 01	Dopravní opatření, drážní část	dle komunikací
SO 32 - 21	Dopravní opatření místní komunikace směr Kerhartice	dle komunikací

#### *E.1.9 Kabelovody, kolektory*

SO 44 - 10	Kabelovody	SŽDC s.o.
------------	------------	-----------

#### *E.1.10 Protihlukové objekty*

SO 50 - 01	Protihluková stěna km 255,410 - 256,114 vpravo	SŽDC s.o.
SO 50 - 02	Protihluková stěna km 255,560 - 256,170 vlevo	SŽDC s.o.
SO 50 - 03	Protihluková stěna km 256,575 - 257,827 vlevo	SŽDC s.o.
SO 50 - 04	Protihluková stěna km 257,085 - 257,550 vpravo	SŽDC s.o.

## **E.2 Pozemní stavební objekty**

### *E.2.1 Pozemní objekty budov*

SO 40 - 10	Provozně technologický objekt	SŽDC s.o.
SO 40 - 11	Vstupní objekt	SŽDC s.o.
SO 40 - 13	Stavební úpravy výpravní budovy	ČD a.s.
SO 40 - 12	Garáže Mendrik	majitelé

### *E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích*

SO 41 - 10	Zastřešení ostrovního nástupiště č. 1	SŽDC s.o.
SO 41 - 11	Zastřešení ostrovního nástupiště č. 2	SŽDC s.o.
SO 41 - 12	Zastřešení vnějšího nástupiště č. 3	SŽDC s.o.
SO 41 - 13	Zastřešení výstupů z podchodu km 256,509	SŽDC s.o.

### *E.2.3 Individuální protihluková opatření*

<sup>3</sup> Chodík bude ve vlastnictví města Ústí nad Orlicí



SO 51 - 01	Individuální protihluková opatření	majitelé
<i>E.2.4 Orientační systém</i>		
SO 43 - 11	Orientační systém vnější	SŽDC s.o.
<i>E.2.5 Demolice</i>		
SO 45 - 10	Demolice	nebude
<i>E.2.9 Informační systém veřejné části výpravních budov</i>		
SO 43 - 10	Orientační systém vnitřní	SŽDC s.o.
<i>E.2.14 Vnější vybavení budov</i>		
SO 42 - 10	Drobná architektura	SŽDC s.o.
<b>E.3 Trakční a energetická zařízení</b>		
<i>E.3.1 Trakční vedení</i>		
SO 60 - 01	ŽST Ústí nad Orlicí, trakční vedení	SŽDC s.o.
SO 60 - 02	Demontáž optického kabelu ČD-Telekomunikace s.r.o.	nebude
<i>E.3.4 Ohřev výměn</i>		
SO 64 - 01	ŽST Ústí nad Orlicí, elektrický ohřev výhybek	SŽDC s.o.
<i>E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů</i>		
SO 62 - 01	Úprava přívodního vedení VN 35 kV	SŽDC s.o.
SO 62 - 02	Silnoproudé rozvody	SŽDC s.o.
SO 62 - 03	Úprava venkovního osvětlení	SŽDC s.o.
SO 62 - 04	Dálkové ovládání úsekových odpojovačů	SŽDC s.o.
SO 62 - 06	Osvětlení přednádraží a přístupových komunikací	SŽDC s.o.
SO 62 - 71	ŽST Lanšperk, napájení zabezpečovacího zařízení	SŽDC s.o.
SO 62 - 74	ŽST Lanšperk, úprava rozvodů nn	SŽDC s.o.
SO 63 - 01	Kabel 6 kV ČD	SŽDC s.o.
<i>E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí</i>		
SO 61 - 01	ŽST Ústí nad Orlicí, ukolejnění vodivých konstrukcí	SŽDC s.o.
<i>E.3.8 Vnější uzemnění</i>		
SO 62 - 05	Vnější uzemnění TS 35/0,4 kV	SŽDC s.o.
<b>E.4 Ostatní stavební objekty</b>		
SO 80 - 01	Odstranění mimolesní zeleně, drážní část	nebude
SO 80 - 02	Náhradní výsadba, drážní část	dle pozemků
SO 80 - 03	Terénní úpravy a rekultivace, drážní část	dle pozemků
SO 80 - 21	Odstranění mimolesní zeleně místní komunikace směr Kerhartice	nebude
SO 80 - 22	Náhradní výsadba na místní komunikaci směr Kerhartice	dle pozemků
SO 80 - 23	Terénní úpravy a rekultivace na místní komunikaci směr Kerhartice	dle pozemků

## 11. ČLENĚNÍ PROJEKTU

### **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 Ochrana před vlivy trakčních a energetických vedení*
- B.5 Energetické výpočty
- B.6 Protikoroze ochrana
- B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí
- B.8 Dopravní opatření
- B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL
- B.10 Zajištění podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- B.11 Výpočet bezстыkové koleje na železničním mostě v km 255,813 trati  
1501 Česká Třebová – Praha
- B.12 Úspora energie a ochrana tepla
- B.13 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí
- B.14 Bezbariérové užívání

### **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 ŽST Ústí nad Orlicí do ortofotomapy (M 1:5000)*
- C.2 Koordinační situace stavby
  - C.2.1 Koordinační situace stavby*
  - C.2.2 Koordinační příčné řezy*

## C.3 Architektonické řešení stavby

**D Technologická část**

- D.1 Železniční zabezpečovací zařízení
  - D.1.1 *Staniční zabezpečovací zařízení*
  - D.1.2 *Traťové zabezpečovací zařízení*
- D.2 Železniční sdělovací zařízení
  - D.2.1 *Místní kabelizace*
  - D.2.2 *Rozhlasové zařízení*
  - D.2.3 *Integrovaná telekomunikační zařízení*
  - D.2.4 *Elektrická požární a zabezpečovací signalizace*
  - D.2.5 *Dálkový kabel, dálkový optický kabel, závěsný optický kabel*
  - D.2.7 *Informační systém pro cestující*
  - D.2.8 *Traťové radiové spojení*
- D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT
  - D.3.1 *Dispečerská řídicí technika*
  - D.3.5 *Technologie transformačních stanic vn/nn*
  - D.3.6 *Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz*
- D.4 Ostatní technologická zařízení
  - D.4.1 *Osobní výtahy*

**E Stavební část**

- E.1 Inženýrské objekty
  - E.1.1 *Kolejový spodek a svršek*
  - E.1.2 *Nástupiště*
  - E.1.3 *Železniční přejezdy*
  - E.1.4 *Mosty, propustky, zdi*
  - E.1.5 *Ostatní inženýrské objekty*
  - E.1.6 *Potrubní vedení*
  - 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.2.9 Informační systém veřejné části výpravních budov*

*E.2.14 Vnější vybavení budov*

E.3 Trakční a energetická zařízení

*E.3.1 Trakční vedení*

*E.3.4 Ohřev výměn*

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

*E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí*

*E.3.8 Vnější uzemnění*

E.4 Ostatní stavební objekty

## **F Zásady organizace výstavby**

F.1 Technická zpráva

F.2 Výkresy

F.3 Časový postup prací

F.4 Schéma stavebních postupů

F.5 Bilance zemních hmot

F.6 Povodňový plán

F.7 Havarijní plán

## **G Náklady**

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 Projednání během zpracování projektu

H.2 Schvalovací a posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby

H.3 Územní rozhodnutí

H.4 Doklady o udělených výjimkách z platných předpisů a norem, o souhlasu DÚ

H.5 Souhlas odborných útvarů zadavatele s použitím neschváleného a nezavedeného řešení

H.6 Doklady o projednání se zadavatelem a odbornými útvary zadavatele

H.7 Doklady o jednání s dotčenými orgány a účastníky stavebního řízení

H.8 Vyjádření vlastníků a správců dotčených inženýrských sítí

- H.9 Doklady o projednání s vlastníky nemovitostí dotčených stavbou
- H.10 Situace stávajících inženýrských sítí
- H.11 Prohlášení o shodě notifikovanou osobou
- H.12 Doplňující průzkumy
  - H.12.1 Geotechnický průzkum*
  - H.12.2 Dendrologický průzkum*

## **I Geodetická dokumentace**

- I.1 Technická zpráva
- I.2 Majetkoprávní část
- I.3 Návrh vytyčovací sítě
- I.4 Koordinační vytyčovací výkres
- I.5 Obvod stavby
- I.6 Geodetické a mapové podklady

## 12. SEZNAM PS A SO S PŘÍMOU VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY

Příloha č.II Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19.3.2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému ve znění Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES z 29.4.2004 rozlišuje ve strukturální oblasti následující subsystémy:

- infrastruktura
- energie
- řízení a bezpečnost
- provoz a řízení dopravy
- kolejová vozidla

### 12.1 Subsystém Infrastruktura

#### *E.1.1 Kolejový spodek a svršek*

- SO 10 - 01 Železniční svršek, lichá skupina
- SO 10 - 02 Železniční svršek, sudá skupina
- SO 11 - 01 Železniční spodek, lichá skupina
- SO 11 - 02 Železniční spodek, sudá skupina
- SO 15 - 01 Výstroj a značení trati

#### *E.1.2 Nástupiště*

- SO 14 - 01 Demolice stávajících nástupišť
- SO 14 - 11 Ostrovní nástupiště č. 1
- SO 14 - 12 Ostrovní nástupiště č. 2
- SO 14 - 13 Vnější nástupiště č. 3
- SO 14 - 14 Boční rampy
- SO 14 - 20 Provizorní prodloužení nástupišť

#### *E.1.3 Železniční přejezdy*

- SO 13-42 Železniční přejezd v km 256,232
- SO 13-43 Plocha pro pohyb záchranných vozidel v km 256,401
- SO 13-71 Lanšperk - Ústí nad Orlicí, úprava přejezdů

#### *E.1.4 Mosty, propustky, zdi*

- SO 20 - 01 Železniční most v km 255,807 trati 1501 Česká Třebová - Praha
- SO 20 - 02 Železniční most - ev. km 255,878 trati 1501 Česká Třebová - Praha (demolice)
- SO 20 - 03 Železniční most v km 255,890 trati 1501 Česká Třebová - Praha
- SO 20 - 04 Železniční most v km 256,007 trati 1501 Česká Třebová - Praha
- SO 20 - 05 Železniční most - ev. km 256,060 trati 1501 Česká Třebová - Praha (demolice)

- SO 20 - 06 Železniční most v km 256,205 trati 1501 Česká Třebová - Praha (podchod pro pěší)
- SO 20 - 07 Železniční most v km 256,509 trati 1501 Česká Třebová - Praha (podchod pro cestující)
- SO 20 - 08 Železniční most - ev. km 257,370 trati 1501 Česká Třebová - Praha
- SO 23 - 01 Opěrná zeď v km 255,665 - 255,741 trati 1501 Česká Třebová - Praha
- SO 23 - 04 Opěrná zeď v km 256,115 - 256,194 trati 1501 Česká Třebová - Praha
- SO 26 - 02 Návěstní krakorec v km 256,287 trati 1501 Česká Třebová - Praha
- SO 26 - 03 Návěstní krakorec v km 255,764 trati 1501 Česká Třebová - Praha

#### *E.1.10 Protihlukové objekty*

- SO 50 - 01 Protihluková stěna km 255,410 - 256,114 vpravo
- SO 50 - 02 Protihluková stěna km 255,560 - 256,170 vlevo
- SO 50 - 03 Protihluková stěna km 256,575 - 257,827 vlevo
- SO 50 - 04 Protihluková stěna km 257,085 - 257,550 vpravo

#### *E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích*

- SO 41 - 10 Zastřešení ostrovního nástupiště č. 1
- SO 41 - 11 Zastřešení ostrovního nástupiště č. 2
- SO 41 - 12 Zastřešení vnějšího nástupiště č. 3
- SO 41 - 13 Zastřešení výstupů z podchodu km 256,509

#### *E.2.3 Individuální protihluková opatření*

- SO 51-01 Individuální protihluková opatření

## **12.2 Subsystem energie**

#### *D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn*

- PS 03-02 Staniční transformovna 35/0,4 kV

#### *D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz*

- PS 03-01 Staniční transformovna 6 kV

#### *E.3.1 Trakční vedení*

- SO 60 - 01 ŽST Ústí nad Orlicí, trakční vedení
- SO 60 - 02 Demontáž optického kabelu ČD-Telekomunikace s.r.o.

#### *E.3.4 Ohřev výměň*

- SO 64-01 ŽST Ústí nad Orlicí, elektrický ohřev výhybek

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

- SO 62-01 Úprava přívodního vedení VN 35 kV
- SO 62-02 Silnoproudé rozvody
- SO 62-03 Úprava venkovního osvětlení
- SO 62-04 Dálkové ovládání úsekových odpojovačů
- SO 62-06 Osvětlení přednádraží a přístupových komunikací
- SO 62-71 ŽST Lanšperk, napájení zabezpečovacího zařízení

SO 62-74 ŽST Lanšperk, úprava rozvodů nn

SO 63-01 Kabel 6 kV ČD

*E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí*

SO 61-01 ŽST Ústí nad Orlicí, ukolejnění vodivých konstrukcí

*E.3.8 Vnější uzemnění*

SO 62-05 Vnější uzemnění TS 35/0,4 kV

## **12.3 Subsystem řízení a zabezpečení**

*D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení*

PS 01 - 01 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 01 - 02 Úprava autobloku Ústí n. O. – Dlouhá Třebová

PS 01 - 04 Úvazka definitivního autobloku Ústí n. O. – Brandýs n. O.

*D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení*

PS 01 - 61 Lanšperk - Ústí n. O., TZZ

*D.2.1 Místní kabelizace*

PS 02 - 07 Místní kabelizace

*D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení*

PS 02 - 01 Integrované telekomunikační zařízení

PS 02 - 03 Vnitřní sdělovací zařízení

*D.2.5 Dálkový kabel, dálkový optický kabel, závěsný optický kabel*

PS 02 - 11 Úpravy DK a TKK

PS 02 - 12 Úpravy DOK ČDT

PS 02 - 13 Úpravy TK a DOK ČD

*D.2.7 Informační systém pro cestující*

PS 07 - 01 Informační systém pro cestující

*D.2.8 Traťové radiové spojení*

PS 02 - 02 Radiová technologická síť

PS 02 - 08 Přenosový systém

Ing. Miroslav Krsek

07/2011

tisk 12.7.2011 11:00:00