PRŮJEZD ŽELEZNIČNÍM UZLEM ÚSTÍ NAD ORLICÍ

DÍL 2

ZÁVAZNÝ VZOR SMLOUVY

Příloha 2c

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

Správa železniční dopravní cesty

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE

Operační program Doprava

Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Fond soudržnosti

OBSAH:

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ 3
2. POPIS PŘEDMĚTNÉ STAVBY 5
3. UMÍSTĚNÍ STAVBY 14
4. PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY 15
5. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ 19
6. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI 19
7. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STABY 20
8. PŘÍLOHY 20

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ

1.1 Zdůvodnění stavby

V roce 1993 byla zahájena postupná realizace prioritního programu rozvoje železniční dopravy v ČR - „Programu modernizace tranzitního koridoru I" ,tj. st.hr. SRN - Děčín - Praha - Česká Třebová - Brno - Břeclav - st.hr. Rakousko.

V souvislosti s modernizací koridoru I je třeba postupně rekonstruovat a modernizovat železniční stanice a uzly ležící na tomto koridoru, které však vzhledem ke svým specifickým podmínkám nebyly jeho součástí.

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

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 dvojkolejné 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.

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

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 lze 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.

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 kmh^{-1} 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 kmh^{-1} (klasické soupravy) až 200 kmh^{-1} (soupravy s naklápěcí technikou).

Z uvedeno vyplývá, že ŽST Ústí nad Orlicí tvoří lokální místo s výrazným omezením rychlosti, ve stávajícím stavu na 70 kmh^{-1}. 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 kmh^{-1} (klasické soupravy) a 160 kmh^{-1} (soupravy s naklápěcí 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 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.

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 předjízdných kolejí (a tudíž by stojící vlaky bránily funkčnosti přejezdu) a jednak by byl nebezpečným místem na trati vzhledem ke zvýšení rychlosti vlaků na 160 kmh^{-1} a vzhledem k omezeným rozhledovým poměrům (trať zde prochází dvěmi 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. Objekt výpravní budovy je umístěn mezi dvěma kolejovými skupinami a to pražskou na hlavní trati a letohradskou na odbočné trati. 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.Vzhledem k jejímu špatnému technickému stavu a poloze uvnitř kolejiště se však nepředpokládá její využití pro řízení dopravy. Z tohoto důvodu je na orlické (jižní) straně kolejiště navržen 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.

1.2 Cíl stavby

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.

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 nástupišti 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 dvěmi úrovňovými železničními přejezdy vedena místní komunikace do Kerhartic, na kterou je napojena i stávající výpravní budova uprostřed kolejiště 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.

1.3 Financování stavby

Tato investiční akce je navržena pro spolufinancována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a fondů EU.

1.4 Stručná charakteristika stavby a staveniště

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.l 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 a dále zvýšením nivelety koleje na železničním mostu přes silnici II/315 požadovaným Správou a údržbou silnic Pardubického kraje.

Úpravami technologií začíná stavba v již realizovaném úseku Česká Třebová - Ústí nad Orlicí 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 Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí je i modernizace zabezpečovacího zařízení na trati Letohrad - Ústí nad Orlicí v úseku Lanšperk – Ústí nad Orlicí včetně nového zabezpečení všech úrovňových křížení v traťovém úseku.

Stavbu doplňuje nové silniční přemostěni Tiché Orlice s napojením na městskou část Kerhartice. Napojení navazuje na silnici II/315 na konci zástavby Ústí nad Orlicí směr Choceň. Přechází 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.

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 okolních obcí.

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.

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.

Pro stavbu „Přestavba železniční stanice Ústí nad Orlicí“ bylo dne 9.8.2008 vydáno Rozhodnutí o umístění stavby, č.j. 51993/2006/SÚ/4867/Ma. V rozhodnutí je uvedeno 15 podmínek pro umístění a projektovou přípravu. Vypořádání se s těmito podmínkami je uvedeno v kapitole 5 Souhrnné technické zprávy B1.

2. POPIS PŘEDMĚTNÉ STAVBY

Železniční spodek a svršek

Začátek stavby je v km 255,410 730, konec stavby je v km 257,827 152.

Tak jako ve stávajícím stavu, tak i u nového návrhu je kolejiště rozděleno na dvě základní skupiny - „pražskou“ a „letohradskou“. „Pražská“ skupina kolejí se odvíjí od nového vedení hlavních průjezdných kolejí č.1 a 2, přičemž předjízdná kolej č.3 je v oblasti ostrovního nástupiště ve vzdálenosti 10m od koleje č.1. Poloha kolejiště „letohradské“ skupiny nedoznalo zásadních změn a pouze se přizpůsobilo novému vedení hlavních kolejí a nové konfiguraci zhlaví. Zapojení letohradské trati je podobně jako ve stávajícím stavu do letohradské skupiny kolejí. Nově je však na zhlaví vložena křižovatková výhybka, která zkrátí zhlaví a výhybka v letohradské koleji, která umožní vjezd/odjezd směr Letohrad k nástupištní hraně podél koleje č.12, bez rušení vlakových cest směr Česká Třebová z letohradské skupiny.

Dosažené rychlosti, osové vzdálenosti a užitečné délky kolejí :

Vedení hlavních (koridorových) kolejí je navrženo tak, aby rychlosti v těchto kolejích byly maximální možné s respektování limitujících prvků v daném území. Na českotřebovském zhlaví jsou tyto poměry zvlášť složité a na vjezdových protisměrných obloucích není reálné dosažení V=160 kmh^{-1} pro všechny typy souprav, pouze soupravy s naklápěcí technikou budou moct projíždět ŽST Ústí nad Orlicí rychlostí V=160 kmh^{-1}. Jednotlivé rychlosti ve zmiňovaném úseku jsou následující: v levostranném oblouku je rychlost pro klasické soupravy V=120 kmh^{-1}, resp. 130 kmh^{-1}, v následném pravostranném oblouku V=130, resp. 140 kmh-1. Dále směrem na Choceň je v levostranném oblouku ve stanici rychlost V=160 kmh^{-1}pro všechny typy souprav.

Rychlost do/z tzv. předjízdné koleji č. 3 na českotřebovském zhlaví je navržena na V=80 kmh^{-1}, do koleje č.4 na V=60 kmh^{-1}. Rychlost v předsunutých kolejových spojkách mezi hlavními kolejemi č.1 a 2 bude V=60 kmh^{-1}. Na choceňském zhlaví je konfigurace jednotlivých výhybek navržena tak, aby umožňovala rychlosti do/z předjízdné

koleje č.3 V=80 kmh^{-1}, včetně jednoduché kolejové spojky z první do druhé koleje. Z koleje č.4 bude odjezd/vjezd navržen na rychlost V=100 kmh^{-1}, včetně kolejové spojky z druhé do první koleje. V ostatních dopravních kolejích v letohradské skupině bude rychlost V=60 kmh^{-1}v koleji č.6 v celé délce a v koleji č.8 a 10 na třebovském zhlaví. Pro vjezdy na 4. a 6. kolej od Dlouhé Třebové je ovšem z důvodu návěštění dosažitelná rychlost pouze 50 kmh^{-1}. Na pražském zhlaví bude do/z koleje č.8 a 10 rychlost V=50 kmh^{-1}, stejně tak v celé koleji č.12 v celé délce. Rychlost v manipulačních kolejích č.7, 14, 14a, 16 bude Vmax=40 kmh^{-1}.

Osové vzdálenosti mezi jednotlivými kolejemi jsou navrženy 4,75m, vyjma osové vzdálenosti mezi kolejemi, kde je uvažováno se situováním ostrovních nástupišť, zde je osová vzdálenost zvětšena. Zvětšená osová vzdálenost je i mezi kolejemi č.4 a 6 a to na 5m.

V souvislosti s ponecháním stávajících kolejí č. 12 a 14 v letohradské skupině kolejí, budou tyto koleje směrově a výškově vyrovnány a to tak, aby byly osové vzdálenosti ve skupině min. 4,75m.

Železniční svršek

Železniční svršek v hlavních kolejích č.1 a 2 bude tvaru UIC 60 s bezpodkladnicovým pružným upevněním na betonových pražcích. Výhybky v hlavních a předjízdných kolejích budou na betonových pražcích se žlabovými pražci. V předjízdné koleji č.3 je uvažováno s tvarem železničního svršku UIC60+B91S/1. Obdobně pak v koleji č. 4 a 6 po DKS ve směru od Letohradu, zbylá část koleje bude s tvarem svršku R65 na betonových pražcích s tuhým upevněním, stejně tak v koleji č.7. V koleji č. 8, 10 a 12 bude svršek R65 na betonových pražcích s tuhým upevněním.

Výhybky na obou zhlavích budou s tvarem železničního svršku UIC60 na betonových pražcích. Pouze v koleji č. 12 budou použity pro odbočení do manipulačních kolejí výhybky z výzisku s tvarem železničního svršku R65 na dřevěných pražcích. Pro odbočení do koleje č.14 bude použita výhybka nová s tvarem železničního svršku S49 na pražcích betonových.

Nové kolejové lože je navrženo štěrkové, v min tl. 0,35m pod ložnou plochou pražce, s šířkou horní plochy v přímé 1,70 m od osy koleje. Štěrkové lože bude ve stanici zapuštěné, pouze v úseku mezi předsunutými kolejovými spojkami a mostním objektem (estakádou) bude štěrkové lože otevřené.

Železniční spodek

V souvislosti se stavebními úpravami železničního svršku budou nutné i úpravy v oblasti železničního spodku. Ty budou spočívat v odtěžení nevhodného materiálu a jeho náhradou materiály vhodnějšími (štěrkodrtě).

Nástupiště

Nově budovaná nástupiště jsou navržena s pevnou hranou. Nosnou konstrukci nástupišť tvoří L prefabrikáty, případně železobetonové zdi. Skladba pochozí, pojížděné plochy nástupišť vyhovuje danému max. zatížení od vozidel.

Výška nástupních hran je ve výšce 550 mm nad spojnicí temen přilehlých kolejnic.

Na nástupištích budou provedena značení pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob.

SO 14 - 11 Ostrovní nástupiště č. 1

Mezi kol. č. 3 a 1 bude zřízeno nové mimoúrovňové, oboustranné ostrovní nástupiště. Začátek nástupiště je v km 256,387, konec v km 256,687. Stavební délka nástupištní hrany u koleje č. 3 bude 301,720 m, u koleje č. 1 bude činit 300 m. Bezbariérový příchod na nástupiště bude zajištěn podchodem SO 20 - 07.

SO 14 - 12 Ostrovní nástupiště č. 2

Mezi kol. č. 2 a 4 bude zřízeno nové mimoúrovňové, oboustranné ostrovní nástupiště. Začátek nástupištní hrany u koleje č. 2 je v km 256,387, konec v km 256,690, stavební délka hrany je 300,2 m. Začátek nástupištní hrany u koleje č. 4 je v km 256,414, konec v km 256,871, stavební délka hrany je 450 m. Bezbariérový příchod na nástupiště bude zajištěn podchodem SO 20 - 07.

Nástupiště č . 2 můžeme rozdělit na dvě části:
Od km 256,387 do 256,595 km (začátek nástupiště po stávající objekt WC)
V této části nástupiště bude umožněn pojezd vozidel záchranného integrovaného systému. Vlastní vymezení plochy nástupiště určené pro pojezd vozidel bude provedeno vizuální (dlažba, obrubník) i fyzické (objekty drobné architektury).
Od km 256,595 do km 256,870 (od stávajícího objektu WC po konec nástupiště)

Celková šířka nástupiště se pohybuje od 34,6 m (v místě stávajícího dřevěného skladu) do 3,1 m (konec nástupiště). Pro vlastní nástup, výstup cestujících jsou navrženy u kolejí č. 2 a č. 4. nástupištní plochy o celkové šířce 3 100 mm, které budou propojeny pomocí přístupových chodníků o šířce 2 000 mm. Max. osová vzdálenost mezi chodníky bude činit 25 m. Ohraničení nástupištních ploch i přístupových chodníků bude provedeno pomocí obrubníků.

SO 14 - 13 Vnější nástupiště

U koleje č. 12 bude zřízeno nové vnější nástupiště o stavební délce 110 m. Začátek nástupiště 256,558, konec v km 256,674. Celková šířka nástupiště bude 3 100 mm, pochozí 3 000 mm.Ve směru na Letohrad bude nástupiště navazovat na nový podchod pro cestující SO 20 - 07.

Mostní a inženýrské konstrukce

V projektu bylo ve stavbě zpracováno celkem 15 mostních a inženýrských objektů, z toho 4 stávající objekty a 11 úplných novostaveb.

V projektu byl dále zpracován návrh železničních mostních provizorií na stávající trati přes silnici II/315 pro umožnění výstavby silničního mostu přes Třebovku. Dále byl zpracován návrh silničního mostního provizoria přes Tichou Orlici pro staveništní dopravu.

Všechny nové mostní konstrukce byly navrženy na návrhové zatěžovací modely pohyblivého železničního zatížení dle ČSN EN 1991-2 Zatížení mostů dopravou. Všechny mostní objekty tak v souladu se zadáním zaručují přechodnost zatížení odpovídající traťové třídě D4 pro rychlost 120 kmh-1.

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

Půdorysné situování nových kolejí je oproti stávajícímu stavu výrazně pozměněno. Nový železniční most je součástí nově navrhované přeložky železniční trati v bezprostřední blízkosti třebovského zhlaví ŽST Ústí nad Orlicí. Na třebovské straně navazuje na železniční těleso stávající trati, na straně pražské potom na další nově navrhovaný mostní objekt přes silnici III/315 SO 20-03.

Nově navrhované nosné konstrukce jsou tvořeny spojitými ocelovými svařovanými komorovými trámovými konstrukcemi proměnné výšky spřaženými s horní železobetonovou deskou. Pod každou kolejí jsou v podélném směru umístěny dvě na sebe navazující samostatné nosné konstrukce. Na římsách jsou osazeny protihlukové stěny v celém rozsahu průhledné se skleněnou výplní a trakční stožáry.

SO 22-01 Silniční most na silnici II/315 přes Třebovku

Nově navržený silniční most převádí komunikaci II/315 v kategorii MS2 7,5/40 a chodník šířky 1,5 m. Most je přeléván, hladina Q100 je cca 1,5 m nad niveletou komunikace. Nosnou konstrukci nového mostu tvoří šikmá monolitická předpjatá

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

SO 20-03 je dvojkolejný železniční most přemosťující komunikaci II/315. Nosná konstrukce mostu je celosvařovaná ocelová konstrukce se statickým schématem Langerův trám o rozpětí L=30,0m a vzepětí oblouku f=L/5=6,0m. Osová vzdálenost hlavních nosníků je 11,9m.

U vnitřního okraje hlavního nosníku bude umístěna protihluková stěna z průhledných panelů do výšky cca 2,1 m nad TK.

SO 23-03 Opěrná zeď pod silnicí II/315

Nová opěrná zeď je navržena z důvodu úpravy směrového a výškového vedení silnice II/315 a nového směrového a výškového vedení železniční trati. Opěrná zeď dále vytváří prostor pro úpravu koryta Třebovky pro zlepšení odtokových poměrů při vyšších průtocích vody a umístění železničního mostu v souběhu se silnicí II/315.

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

Nový železniční most v km 256,007 přes řeku Tichou Orlici je součástí nově navrhované přeložky železniční trati v bezprostřední blízkosti východního zhlaví ŽST Ústí nad Orlicí. Na třebovské straně most navazuje na SO 20-03 „Železniční most v km 255,890“, na straně pražské se zapojuje do tělesa stávající železniční trati zaústěné do železniční stanice Ústí nad Orlicí.

Nově navrhované nosné konstrukce jsou tvořeny spojitými ocelovými svařovanými komorovými trámovými konstrukcemi spřaženými s horní železobetonovou deskou. Pod každou kolejí jsou v podélném směru umístěny dvě na sebe navazující samostatné nosné konstrukce.

Na vnější i vnitřní straně jsou komory opatřeny konzolami s monolitickými římsami. Na římsách u koleje č.1 i 2 je osazena průhledná protihluková stěna výšky 2,000 m nad TK. Vzhledem k délce mostních konstrukcí na přeložce budou muset být na konstrukcích osazeny trakční stožáry..

SO 20-06 Železniční most v km 256,205 trati 1501 Česká Třebová - Praha

Ve stávajícím stavu jsou zde dva železniční přejezdy v km 256,282 a km 256,324, které budou zrušeny. Jako náhrada za zrušené železniční přejezdy je navržen nový podchod pro pěší s cyklostezkou spojující přístupovou komunikaci v Nádražní ulici, vedoucí od města, s nově navrženou komunikací vedoucí k novému přednádraží. Podchod je situován v českotřebovském zhlaví a kříží novou trať pod úhlem přibližně 35° a je na obou stranách napojen na navazující komunikace šikmými komunikacemi.

Objekt je navržen jako železobetonový monolitický rám. Šířkové uspořádání je navrženo tak, aby podchodem mohli procházet až 3 osoby vedle sebe, cyklostezka je dvoupruhová. Provoz cyklistů od chodců je oddělen na požadavek města po celé délce podchodu včetně šikmých komunikací zábradlím.

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

Pro přístup od nového přednádraží a vstupního objektu na jednotlivá nástupiště je ve stavbě navržen nový podchod pro cestující v km 256,509.

Podchod se rozkládá mezi prostorem od nového vstupního objektu v ŽST Ústí nad Orlicí, ostrovními nástupišti č. 1 a 2 a vnějším nástupištěm č. 3. Objekt navazuje přímým schodištěm před vstupní objekt, bezbariérový přístup je zde přímo do objektu zajištěn osobním výtahem. Směrem od města Ústí nad Orlicí navazuje podchod šikmým chodníkem na komunikaci v přednádraží. Výstup na ostrovní nástupiště č. l je řešen dvojicí schodišť a nákladním výtahem. Výstup na ostrovní nástupiště č. 2 je řešen schodištěm směrem ke stávající výpravní budově a zalomeným šikmým přístupovým chodníkem se schodištěm na opačném směru. Výstup na krajní nástupiště č. 3 je řešen šikmým přístupovým chodníkem.

Podchod je navržen jako monolitický železobetonový uzavřený rám.

SO 20-08 Železniční most - ev. km 257,370 trati 1501 Česká Třebová - Praha

Stávající železniční most přes místní komunikaci Karpatská světlosti 4,68m. Počet kolejí na stávajícím mostě tři, délka mostu je 13,2m. Nosnou konstrukci dnes tvoří zabetonované nosníky. Současná podjezdná výška je 3,80m+0,15m rezerva = 3,95m a zůstane zachována.

U tohoto mostu je navržena rekonstrukce, která spočívá ve výstavbě nové nosné konstrukce pod všemi kolejemi a výstavbě nového úložného prahu. Nová nosná konstrukce bude železobetonová deska s tuhou výztuží.

Pozemní komunikace

Projekt řeší mimoúrovňové křížení silnice II/315 s železniční tratí 1501 Česká Třebová – Praha v km 255,813 podjezdem, . náhradu stezky pro pěší a cyklisty podél vodoteče Třebovou, komunikační napojení upravené ŽST Ústí nad Orlicí a místní části města Ústí nad Orlicí zvané Kerhartice.

Dále řeší přednádraží, které je situováno východně od nového vstupního objektu. Na ploše před nádražím je navrženo stanoviště autobusu příměstské dopravy, stání pro autotaxi, parkoviště pro osobní automobily cestujících a zaměstnanců dráhy.

Jako náhrada za zábor nezpevněné plochy přilehlé k hostinci a pivnici Medrik, která dnes slouží k parkování vozidel, jsou podél stávající komunikace zaústěné do směrového oblouku před podjezdem železnice navržena parkovací stání na parkovacím páse. Stání jsou řazena kolmo k vozovce.

Pozemní objekty budov

SO 40-10 Provozně technologický objekt

Jedná se o novostavbu jednopodlažní nepodsklepené provozní a technologické budovy s plochou střechou,. V objektu jsou umístěny technologické místnosti: rozvodna NN, VN 6kV, VN 35kV, trafo 1, trafo 2, sdělovací místnost, stavědlová ústředna, místnost zdrojů, bateriová místnost, místnost kabelových závěrů, dopravní kancelář se zázemím a chodby.

Budoucí vlastník objektu: SŽDC s.o.

SO 40-11 Vstupní objekt

Jedná se o jednopodlažní nepodsklepenou novostavbu vstupního objektu s plochou střechou sloužící k odbavení cestujících. Vstupní objekt bude zajišťovat základní servis pro cestující. Hlavním prostorem objektu je odbavovací hala, která má ocelovou konstrukci.V hale jsou přepážky pro prodej jízdenek a poskytování informací, skříňky pro úschovu zavazadel, výtah z podchodu a možnost sezení. Dále jsou z haly přístupné veřejné WC, včetně WC pro osoby se sníženou schopností pohybu. V zázemí vstupního objektu jsou situovány místnosti sociálního zařízení pro zaměstnance, místnost úklidu a technická místnost s plynovými kotli pro vytápění objektu. Objekt je pohledově rozdělen na dvě části, vyšší část tvoří vstupní hala, v nižší části je umístěna ostatní dispozice.

Budoucí vlastník objektu: SŽDC s.o.

SO 40-13 Stavební úpravy ve výpravní budově

Stávající výpravní budova byla vyhlášena památkově chráněným objektem, proto stavební úpravy jsou minimální.

Vzhledem ke zvýšení terénu (nástupiště a zpevněných ploch) okolo VB bude nutné provést vodotěsné izolování části objektu, které se dotkne toto zvýšení. Bude zrušena výtahová nefunkční šachta, suterénní zdivo dozděno a vodotěsně izolováno, místo po šachtě bude zasypáno a zhutněno.

Vyrovnání nových a stávajících výšek u různých vstupů do objektu řeší SO 14-12 vložením kamenných stupňů.

Stávající objekt výpravní budovy bude přepojen na nově prováděné inženýrské sítě (vodovod, kanalizace) novými přípojkami jejichž návrh včetně přípojek řeší dokumentace objektů SO 70-11, SO 71-11. Na nově navrženou dešťovou kanalizaci budou přepojeny přípojkami stávající vnější dešťové svody v objektu. Navržená staniční splašková kanalizace je navržena s ohledem na případné budoucí využití objektu a jeho připojení dvěma přípojkami z podsklepených částí. Je počítáno s možností napojit stávající objekt výpravní budovy na přívod plynu, a to osazením chráničky pro plynovodní přípojku pod pražskou skupinu kolejí v rámci SO 72-11.

Vlastník objektu: ČD a.s.

Zastřešení a přístřešky

SO 41-10 Zastřešení ostrovního nástupiště č. 1

Délka zastřešení od koleje č. 3 je 119 m. Vzdálenost líce sloupů od hrany nástupiště je min. 2 m. Nosná konstrukce zastřešení je tvořena dvěma řadami sloupů. Nosné sloupy a podélné nosné prvky jsou ocelové, příčné prvky a laťování pod trapézovými plechy bude dřevěné. Jako krytina je navržen trapézový plech.

SO 41-11 Zastřešení ostrovního nástupiště č. 2

Na nástupišti jsou umístěny u každé koleje (2 a 4a) dva přístřešky o dvou modulech. Délka jednoho modulu je 6 m. Plocha zastřešení u každé koleje je 60 m2.

Konstrukce přístřešku bude kombinací zadní železobetonové stěny, na kterou bude vynesena ocelová konstrukce pro osazení laťování a uchycení krytiny. Krytina bude provedena na celoplošném dřevěném pobití falcovaným plechem.

SO 41-12 Zastřešení vnějšího nástupiště č. 3

Zastřešení nástupiště navazuje na zastřešení výstupu z podchodu. Zastřešení je provedeno v délce 27 m. Celková plocha zastřešení je 67,5 m2. Konstrukce přístřešku bude kombinací zadní železobetonové stěny, na kterou bude vynesena ocelová konstrukce pro osazení laťování a uchycení krytiny. Krytina bude provedena na celoplošném dřevěném pobití falcovaným plechem.

SO 41-13 Zastřešení výstupů z podchodu km 256,509

Nosná konstrukce bude kombinací podélných ocelových nosníků osazených na nosné sloupy a příčných ocelových nosníků (výstup na 2 a 3. nástupiště) a příčných dřevěných nosníků (výstupy u vstupní budovy). Svislé ocelové sloupy jsou v prostoru výstupů navrženy v modulových řadách (u vstupního objektu – 6 m a 4,5 m, na 2. ostrovní nástupiště 8,5m, na 3. vnější nástupiště 6 m) mezi které jsou vkládány dřevěné sloupy s proměnnou odchylkou od svislice 5°, 10° a 15°. U výstupu na 3. vnějším nástupišti budou nosné sloupy pouze na straně u koleje, na protilehlé straně budou podélné ocelové nosníky kotveny na betonové pilířky podchodu.. U výstupů

z podchodu u vstupní budovy, na 2. nástupišti a na 3. vnějším nástupišti bude krytina z falcovaného plechu na celoplošném pobití. U výstupů na 2. a na 3. nástupiště je po obou stranách, v prostoru rampy u vstupní budovy směrem ke koleji, osazeno na zábradelní zídky bezpečnostní sklo

Demolice

V demolicích je zahrnuta řada objektů zejména z důvodů nového kolejového řešení. Největším demolovaným objektem je obytný dům v km 255,850, stavědlo č.1 i stavědlo č.2. Dále je v demolicích obsažena řada skladů, plechových buněk, garáží a releové domky.

Protihlukové stěny (PHS)

Rozsah protihlukových stěn (PHS) navržených v rámci stavby vychází ze závěrů Hodnocení hluku a vibrací a je projednán s orgány hygienické služby. Protihlukové stěny jsou navrženy celkem čtyři, a to:

- před přeložkou Mendrik vlevo trati od obytných domů na stavebních parcelách 1209 a 1210 na konec přeložky km 255,560 – 256,170,jednostranně pohltivá, výšky 2,0 m nad TK
- od začátku stavby vpravo trati (navazují na již realizované stěny ze stavby v úseku Česká Třebová - Ústí nad Orlicí) cca k soutoku Třebovky s Tichou Orlicí km 255,410 – 256,114, jednostranně pohltivá, výšky 3,0 m nad TK
- po obou stranách trati v městské části Kerhartice, jednostranně pohltivá, výšky 3,0 m nad TK.

Individuální protihluková opatření (IPO)

Z důvodu snížení hlukové zátěže z provozu železniční trati jsou navržena IPO na vytipovaných objektech v místech, kde charakter zástavby, konfigurace terénu a stísněné prostorové poměry neumožňují vybudovat protihlukové stěny v potřebném rozsahu a dále tam, kde samotná protihluková stěna nemá dostatečný tlumící účinek.

Trakční vedení (TV) a energetická zařízení

SO 60-01 ŽST Ústí nad Orlicí, trakční vedení

V ŽST Ústí nad Orlicí je navržen nový stav trakčního vedení v souladu s kolejovým řešením které bylo proti přípravné dokumentaci upraveno. Navržené kolejové řešení si v souladu s přípravnou dokumentací vyžádá celkovou rekonstrukci TV v celé ŽST od cca km 254,800 do cca km 257,900. Dále se provede rekonstrukce TV trati na Letohrad až do místa stávajícího el. dělení v cca km 13,100.

Rekonstrukce TV obsahuje úplnou výměnu trakčních stožárů, které se umístí dle nového stavu kolejiště. Dále dojde k úplné náhradě trolejí, nosných lan a napájecích převěsů v celé stanici.

Stávající napájecí vedení lany 3xAlFe 240 z trakční měnírny do trati na Letohrad se nahradí lany 2xCu240. Stávající napájecí vedení lany 3xAlFe 240 do trati na Českou Třebovou se zruší. Stávající el. dělení v km 254,900 se doplněním odpojovačů přebuduje z mechanického dělení na elektrické.. Pro uložení nového napájecího vedení se od měnírny do km 257,450 využijí stávající stožáry, na kterých se vymění závěsy pro montáž nového napájecího vedení lany 2xCu240.

Základní výška troleje v celé ŽST Ústí nad Orlicí bude 5 600 mm nad TK. Se sníženou výškou troleje není uvažováno s výjimkou úpravy výšky ve dvou lomech sklonů pro dodržení maximálních sklonů trolejového lana.

SO 62-02 Silnoproudé rozvody

Stavební objekt bude zahrnovat nová kabelová vedení, která budou nahrazovat vedení zasažená při provádění zemních prací na železničním spodku včetně odvodnění. Nově bude připojen objekt jeřábové dráhy v prostoru kolejiště železniční stanice, skladiště Recyklace a vysílač GSM-R. Rovněž budou připojeny objekty Správy tratí a Správy mostů a tunelů jejichž přípojky budou zasaženy zemními pracemi.

Základní napájení nového zabezpečovacího zařízení bude realizováno z rozvodu 6kV. Náhradní napájení nového zabezpečovacího zařízení distribučního rozvodu z nové transformovny z rozvodny nn.. Z rozvaděče zajištěné sítě se připojí spotřebiče vyžadující napájení 1. stupně.

Pro připojení přenosného ručního nářadí a svářeček určených pro údržbu výhybek budou na osvětlovacích věžích osazené zásuvky 230V/16A a 400V/16A 400V/32A, které budou vybaveny samostatným vypínačem uvnitř rozvaděče pro zamezení neoprávněného odběru elektrické energie. U rampy SNV bude nainstalován 1 zásuvkový stojan s podružným měřením odběru napojený ze stávající kabelové skříně KS27.

SO 62-03 Úprava venkovního osvětlení

V souvislosti se zrušením ČSN 36 0061 a jejím nahrazením normou ČSN EN 12464-2 je projekt osvětlení zpracován podle nové normy. Stávající osvětlovací věže OV1 – OV7 budou demontovány z důvodu uvolnění staveniště pro výstavbu nového mostu, podchodu a změny konfigurace kolejiště. Demontované věže budou po rekonstrukci osazeny na vytipované místa pro optimální osvětlení kolejiště. Zůstanou zachovány věže (AP 24) OV9 a OV10 a věž OV8 pro vysílač GSM-R. Celkem ve stanici bude instalováno 12 osv. věží, z toho 3 budou nové. U všech věží bude provedena rekonstrukce elektrické výzbroje a antikorozní ochrany ocelové konstrukce.

Na nástupištích, mimo přístřešky pro cestující, bude osvětlení pro cestující veřejnost zajištěno z osv. věží a sklopnými stožáry se svítidly osazených vysokotlakou sodíkovou výbojkou. Osvětlení krytých částí nástupišť bude provedeno zářivkovými svítidly umístěnými na přístřešcích. V rámci tohoto SO bude provedeno pomocí zářivkových svítidel osvětlení výtahových šachet pro potřeby údržby a instalace 1f zásuvky.

Osvětlení podchodů bude provedeno v rámci těchto stavebních objektů. Silové a ovládací kabely k osvětlovacím věžím budou nové. Napájení osvětlení stanice bude z hlavního rozváděče z nové rozvodny nízkého napětí v provozně technologickém objektu. Ovládání osvětlení stanice bude z dopravní kanceláře, kde bude umístěn nový ovládací rozvaděč. Ovládání bude přednostně společné s EOV pomocí průmyslového počítače.

Kabelové trasy pro uložení kabelů stavebního objektu osvětlení budou využity i pro uložení kabelových vedení dálkového ovládání úsekových odpojovačů silnoproudých rozvodů a elektrického ohřevu výhybek pokud to bude možné.

Dále je řešeno dálkové ovládání úsekových odpojovačů,osvětlení přednádraží a přístupových komunikací, v ŽST Lanšperk napájení zabezpečovacího zařízení a úprava rozvodů NN, v ŽST Ústí nad Orlicí elektrický ohřev výhybek a ukolejnění vodivých konstrukcí, vnější uzemnění TS 35/0,4 kV, úprava přívodního vedení VN 35 kV.

Potrubní vedení

V rámci jednotlivých objektů jsou řešeny přeložky a úpravy dotčených kanalizací, vodovodů a plynovodů a odvodnění komunikací a podchodu

Ostatní inženýrské objekty

Přeložky sdělovacích sítí

V souvislosti s přestavbou uzlu dochází k v důsledku stavebních prací dochází k nutnosti přeložení stávajících kabelů Telefónica O2 a Kabelové televize, které je řešeno dle situace a na základě dohody s vlastníky a správci kabelů..

Přeložky elektrorozvodných sítí

Obsahem této dokumentace je úprava veřejného osvětlení města Ústí nad Orlicí, které je ve správě TEPVOS, spol. s r.o. Úpravy veřejného osvětlení jsou dle požadavku investora rozděleny na část drážní, která je vyvolána změnou polohy kolejiště a část tzv. nedrážní, která souvisí s novými přístupovými komunikacemi k novému přednádraží Ústí nad Orlicí.

Hydrotechnické objekty

SO 81-01 Úprava Třebovky

Pro účel modernizace trati z České Třebové na Prahu je nutné vyrovnat oblouk trasy kolejí, tím dojde k posunutí trasy trati především v oblasti „Mendrik“ a soutoku tiché Orlice s Třebovkou. Především je ale nutné odklonit trasu toku Třebovky, která prochází v souběhu s drážním tělesem. Dalším cílem tohoto objektu je podle možností zlepšit odtok velkých vod a minimalizovat vliv překážky v toku, kterou tvoří navrhovaný silniční most. Je třeba co nejvíce otevřít profil pod silničním mostem včetně snížení stávajícího železničního náspu na pravém břehu Třebovky.).

Navržená úprava toku Třebovky řeší vybudování nového koryta řeky v délce 250,70m. Částečně je koryto Třebovky vedeno v opěrných zdech, opevnění dna v celém tomto úseku odpovídá stávajícímu stavu a bude opevněno dlažbou z lomového kamene.

SO 81-02 Úprava Tiché Orlice

Úprava Tiché Orlice je vyvolána výstavbou pilířů nového železničního mostu (SO 20-04) v horních hranách svahů toku, demolicí stávajícího železničního mostu přes Tichou Orlici (SO 20-05) a novým zaústěním Třebovky

(SO 81-01). Úprava toku pokud možno vychází ze stávajícího tvaru příčných profilů koryta. K úpravě dochází v nutném rozsahu v délce trasy 190,25 m.

Železniční zabezpečovací zařízení

PS 01 - 01 Staniční zabezpečovací zařízení

Stanice bude vybavena elektronickým ústředním stavědlem 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 se zálohovaným ovládacím pracovištěm (JOP). Zařízení je navrženo jako ústřední stavědlo pro ovládání ŽST Ústí n.O. Vnitřní část zařízení bude umístěna do nové provozní budovy. Stavědlem bude zabezpečeno 33 výhybkových jednotek včetně výkolejek. Ve stanici budou nově zabezpečeny dva jednokolejné železniční přejezdy zařízeními kategorie PZS 3SBI tj. bez závor, s automatickým ovládáním. Přejezdy budou vybaveny dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro nevidomé. Zařízením kategorie PZM 2, s vazbou do zařízení prostřednictvím elektromagnetického zámku, bude zabezpečen neveřejný úrovňový přístup sloužící jako plocha k pohybu záchranných vozidel pro přístup ke stávající výpravní budově. Zabezpečovací zařízení bude doplněno zařízením pro diagnostiku. Ovládací pracoviště bude umístěno do dopravní kanceláře nové provozně technologické budovy. Napájení zařízení bude realizováno dvěma nezávislými přípojkami. Instalované zařízení musí odpovídat podmínkám pro začlenění stanice do připravovaného systému dálkového ovládání z určeného CDP (Centrální Dispečerské Pracoviště). Podle Pokynu GŘ SŽDC č.9/2008 má být v ŽST Ústí n.O. umístěno Regionální dispečerské pracoviště (RDP) pro trať Ústí n.O. (mimo) – Hanušovice (mimo).

Součástí staničního zařízení budou i soustředěné části autobloku do Dlouhé Třebové a úvazky – koncové části traťových zařízení do Brandýsa n.O. a Lanšperka.

Trať je zařazena do transevropského konvenčního železničního systému, na kterou se vztahují Technické specifikace pro interoperibilitu subsystému „Řízení a zabezpečení“ (CCS) určené rozhodnutím Komise č. 2006/679/ES ze dne 28. března 2006 o TSI subsystému Řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému (dále jen TSI CR CCS). V rámci projektu stavby bude navrženo nasazení sytému ERTMS v souladu s ustanoveními bodu 7.2.3 s tím, že subsystém bude vybaven funkcemi a rozhraními třídy B podle TSI CR CCS, přílohy B a montážní připraveností pro třídu A. Nově instalované elektronické stavědlo musí odpovídat těmto požadavkům a v neposlední řadě musí být při návrhu a realizaci zabezpečovacích zařízení postupováno podle směrnice GŘ SŽDC č.16/2005.

Stavědlo bude navrženo tak, že bude možné jeho budoucí rozšíření pro zabezpečení dodatečně vybudované staniční koleje č. 5 bez nutnosti vypnutí celého stavědla a nutnosti nasazení mobilního provizoria.

Pro zabezpečení stavebních postupů bude v první fázi přestavby (rekonstrukce pražského zhlaví letohradské skupiny) použito stávající elektromechanické zabezpečovací zařízení.

V druhé fázi, kdy bude doprava převedena jen do letohradské skupiny bude na tuto část kolejiště nainstalováno mobilní zařízení s ovládáním z JOP. Kontejnery mobilního zařízení budou umístěny v prostoru za stávající výpravní budovou a ovládací pracoviště bude umístěno ve stávající dopravní kanceláři. Mobilní zařízení bude koncipováno jako samostatné stavědlo ovládané z JOP. Rozsah mobilního stavědla bude měněn podle stavebních postupů.

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

Celkové řešení úprav nového autobloku typu ABE - 1 vychází z koncepce zabezpečení nového tvaru kolejiště ŽST Ústí n.O. Ve směru do traťového úseku na Dlouhou Třebovou dochází k vysunutí vjezdových návěstidel 1L, 2L před zastávku Ústí n.O. město a tato se stává součástí stanice. Z tohoto důvodu budou zrušena a demontována nepotřebná oddílová návěstidla a kolejové úseky mezi nimi. Funkci předvěstí nových vjezdových návěstidel 1L, 2L převezmou stávající návěstidla 1/2–2531.

Do stavědlové ústředny ES ŽST Ústí n.O. bude instalována vnitřní část elektronického autobloku stejného výrobce jako v ostatní části a příslušná soustředěná část kolejových obvodů. Proti současnému stavu dojde k redukci soustředěného zařízení. Stávající kabelizace autobloku od kabelové skříně KO6 bude po úpravách v rámci PS 01 - 01 staničního zařízení použita.

PS 01– 02 Úvazka definitivního autobloku Ústí n. O. - Brandýs n.O

Úpravy stávajícího autobloku typu SSSR vycházejí z koncepce zabezpečení nového tvaru kolejiště ŽST Ústí n.O. Ve směru do traťového úseku na Brandýs n.O. dochází k vysunutí vjezdových návěstidel 1S, 2S do trati. Z tohoto důvodu bude nutná úprava rozmístění oddílových návěstidel a kolejových úseků mezi nimi. V rámci těchto

úprav bude provedeno rozmístění oddílových návěstidel v 1TK tak aby splňovala podmínky minimální zábrzdné vzdálenosti 1000m. Diagnostika autobloku nebude zřizována.

Do stavědlové ústředny ES ŽST Ústí n.O. bude v PS 01 - 01 instalována koncová část - úvazka na staniční zařízení. Kabelizace pro úvazku bude nová položená od skříní vjezdových návěstidel 1S, 2S jako součást PS 01 - 01. V oblasti úprav bude opuštěn stávající TKK a pro potřeby AB bude položena nová kabelizace.

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

Celkové řešení úprav nového autobloku typu ABE - 1 vychází z koncepce zabezpečení nového tvaru kolejiště ŽST Ústí n.O. Ve směru do traťového úseku na Dlouhou Třebovou dochází k vysunutí vjezdových návěstidel 1L, 2L před zastávku Ústí n.O. město a tato se stává součástí stanice. Z tohoto důvodu budou zrušena a demontována nepotřebná oddílová návěstidla a kolejové úseky mezi nimi. Funkci předvěstí nových vjezdových návěstidel 1L, 2L převezmou stávající návěstidla 1/2–2531.

Do stavědlové ústředny ES ŽST Ústí n.O. bude instalována vnitřní část elektronického autobloku stejného výrobce jako v ostatní části a příslušná soustředěná část kolejových obvodů. Proti současnému stavu dojde k redukci soustředěného zařízení. Stávající kabelizace autobloku od kabelové skříně KO6 bude po úpravách v rámci PS 01 - 01 staničního zařízení použita.

PS 01– 02 Úvazka definitivního autobloku Ústí n. O. - Brandýs n.O

Úpravy stávajícího autobloku typu SSSR vycházejí z koncepce zabezpečení nového tvaru kolejiště ŽST Ústí n.O. Ve směru do traťového úseku na Brandýs n.O. dochází k vysunutí vjezdových návěstidel 1S, 2S do trati. Z tohoto důvodu bude nutná úprava rozmístění oddílových návěstidel a kolejových úseků mezi nimi. V rámci těchto úprav bude provedeno rozmístění oddílových návěstidel v 1TK tak aby splňovala podmínky minimální zábrzdné vzdálenosti 1000m. Diagnostika autobloku nebude zřizována.

Do stavědlové ústředny ES ŽST Ústí n.O. bude v PS 01 - 01 instalována koncová část - úvazka na staniční zařízení. Kabelizace pro úvazku bude nová položená od skříní vjezdových návěstidel 1S, 2S jako součást PS 01 - 01. V oblasti úprav bude opuštěn stávající TKK a pro potřeby AB bude položena nová kabelizace.

PS 01 - 61 Lanšperk - Ústí n. O., TZZ

Trať je zařazena do transevropského konvenčního železničního systému., na kterou se vztahují Technické specifikace pro interoperibilitu subsystému „Řízení a zabezpečení“ (CCS) určené rozhodnutím Komise č. 2006/679/ES ze dne 28. března 2006 o TSI subsystému Řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému (dále jen TSI CR CCS). Podle těchto zásad je potřeba pro uvedení trati do souladu s TSI provést úpravy nejen v technologických profesích stavby, ale zejména ve stavební části. Součástí stavby ale úpravy takového rozsahu nejsou.

Proto budou v rámci projektu stavby navrženy pouze prvky nově instalovaných zabezpečovacích zařízení s montážní připraveností subsystému CCS pro třídu A podle čl. 7.2.3.2 TSI CR CCS. Zařízení a systémy třídy B podle čl. 7.2.3 TSI CR CCS navrženy nejsou. V rámci PS 02–02 je v tomto úseku tratě navrženo pokrytí systémem třídy B – národního radiového systému TRS. Aplikace zařízení systémů třídy B podle čl. 7.2.3 TSI CR CCS by vedla k instalaci nových kolejových obvodů splňujících požadavky na úroveň rušivých vlivů na které se váže přenos kódu pro vlakový zabezpečovač LS. Na trati s rychlostí menší než 100 kmh-1 však vyhl. 173/1995 nepožaduje přenos informace o návěsti na stanoviště osoby řídící drážní vozidlo. Po přechodu na cílový stav zařízení podle třídy A TSI CR CCS by tyto kolejové obvody byly sice částečně využitelné ale protože zanikne potřeba přenosu kódu pro vlakový zabezpečovač typu LS je provozně výhodnější použití počítačů náprav.

Po dokončení stavby bude traťový úsek Lanšperk – Ústí n.O. vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu AH v mezistaničním úseku. Koncová část – úvazka traťového zařízení na ŽST Ústí nad Orlicí bude zřízena v rámci PS staničního zařízení ŽST Ústí nad Orlicí. Úvazka na ŽST Lanšperk je předmětem tohoto PS.

Nově budou zabezpečena všechna úrovňová křížení s pozemními komunikacemi. Celkem bude nově zabezpečeno 7 přejezdů. Zařízení přejezdů bude umístěno do prefabrikovaných reléových domků a napájeno kabelovou přípojkou z napájecích systémů stavědel v krajních stanicích. Na vybraných přejezdech bude instalována podle metodiky SŽDC dálkově ovládaná zvuková signalizace pro nevidomé. Kategorie jednotlivých přejezdů bude určena podle rozhodnutí drážního úřadu. Všechny přejezdy budou vybaveny diagnostikou. Zjišťování volnosti a ovládání přejezdů bude prováděno s úseky počítačů náprav, případně v závislosti na postavení návěstidel přilehlé dopravny. Pro potřeby nového traťového zařízení a nových přejezdových zařízení bude položena v celém mezistaničním úseku nová kabelizace.

V ŽST Lanšperk bude provedena úvazka na stávající elektromechanické staniční zabezpečovací zařízení. Vnitřní části úvazky a systémů soustředěných počítačů náprav budou umístěny v novém prefabrikovaném reléovém domku, který bude umístěn v blízkosti stávajícího reléového domku, v němž jsou umístěny vnitřní části stávajícího staničního zařízení. V dopravní kanceláři bude umístěna nová kolejová deska, která nahradí stávající kolejovou desku a skříňku s indikacemi traťových přejezdů.

Pro potřeby úvazky bude v rámci SO 62-71 vybudována přípojka pro napájení zabezpečovacího zařízení. Náhradním a nouzovým zdrojem bude akumulátorová baterie, která bude dimenzována na dobu 8 hodin. Instalovaný příkon (vč. příkonu pro napájení 3 traťových přejezdů v úseku Lanšperk – Ústí n.O.) je cca 8,5kVA, současný příkon je cca 6kVA.

stikou. Zjišťování volnosti a ovládání přejezdů bude prováděno s úseky počítačů náprav, případně v závislosti na postavení návěstidel přilehlé dopravny. Pro potřeby nového traťového zařízení a nových přejezdových zařízení bude položena v celém mezistaničním úseku nová kabelizace.

V ŽST Lanšperk bude provedena úvazka na stávající elektromechanické staniční zabezpečovací zařízení. Vnitřní části úvazky a systémů soustředěných počítačů náprav budou umístěny v novém prefabrikovaném reléovém domku, který bude umístěn v blízkosti stávajícího reléového domku, v němž jsou umístěny vnitřní části stávajícího staničního zařízení. V dopravní kanceláři bude umístěna nová kolejová deska, která nahradí stávající kolejovou desku a skříňku s indikacemi traťových přejezdů.

Pro potřeby úvazky bude v rámci SO 62-71 vybudována přípojka pro napájení zabezpečovacího zařízení. Náhradním a nouzovým zdrojem bude akumulátorová baterie, která bude dimenzována na dobu 8 hodin. Instalovaný příkon (vč. příkonu pro napájení 3 traťových přejezdů v úseku Lanšperk – Ústí n.O.) je cca 8,5kVA, současný příkon je cca 6kVA.

Železniční sdělovací zařízení

V rámci této stavby se řeší komplexní výstavba sdělovacího zařízení, respektive inovace stávajícího sdělovacího zařízení v ŽST Ústí nad Orlicí a v navazující trati ve směru na Letohrad až po ŽST Lanšperk (km 6,644) s ohledem na požadavky dopravy.

Silnoproudá technologie včetně DŘT

Pro napájení zabezpečovacího zařízení a spotřebičů vyžadující 1. stupeň napájení elektrickou energií bude v ŽST vybudována nová staniční transformovna 6/0,4 kV, 50 Hz. Transformovna bude umístěna v samostatné místnosti v novém provozně technologickém objektu. Staniční transformovna bude v majetku SŽDC.

Pro napájení odběrů železniční stanice a ohřevu výměn bude vybudována nová trafostanice TS 35/0,4 kV, 50 Hz. Tato trafostanice bude umístěna ve 3 místnostech v novém provozně technologickém objektu. Staniční transformovna TS 35/0,4 kV, 50 Hz bude v majetku SŽDC.

V rámci stavby se navrhuje vybudovat podřízené stanice dispečerské řídící techniky v železniční stanici Ústí nad Orlicí a to včetně vazeb na nový Elektrodispečink Pardubice. Rozsah zařízení je navrhován standardní jako v celé síti ČD. Řízená technologická zařízení a počty přenášených informací dle současných požadavků:

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.l 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.

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 úrovňových křížení v traťovém úseku.

Stavbu doplňuje nové silniční přemostěni Tiché Orlice s napojením na městskou část Kerhartice. Napojení navazuje na silnici II/315 na konci zástavby Ústí nad Orlicí směr Choceň. Přechází 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.

4. PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY

Parametr	**Projekt**
Rozsah železniční části stavby	začátek stavby: km 255,411 konec stavby: km 257,828 délka: 2417 m
Rozsah stavby komunikace	začátek stavby: km 0,000 konec stavby: km 0,570 délka: 570 m
Maximální dosažená traťová rychlost	160 kmh^{-1} (pro všechny druhy souprav)
Dosažená traťová rychlost v omezujícím místě PRO KLASICKÉ SOUPRAVY: /PRO NEDOSTATEK PŘEVÝŠENÍ DO 100 MM/ /PRO NEDOSTATEK PŘEVÝŠENÍ DO 130 MM/ PRO SOUPRAVY S NAKLÁPĚCÍ TECHNIKOU	 120 kmh^{-1} 130 kmh^{-1} 160 kmh^{-1}

Parametr	**Projekt**
Návrhová rychlost na přemostění	
• na komunikačním napojení Kerhartic	50 km/h
• na sjezdu do přednádraží stanice	30 km/h
Prostorová průchodnost	UIC GC, Z-GC
Traťová třída zatížení	D4
Příčné uspořádání komunikace přemostění	dle ČSN 73 6101
• na komunikačním napojení Kerhartic	MO2 9,5/8/50
• na sjezdu do přednádraží stanice	MO2 9,0/7,5/30
Počet výhybek zabezpečených SZZ	ŽST Ústí nad Orlicí: 35 ks (vč. výkolejek)
Silnoproudá technologie a rozvody	
• nové transformační stanice	ŽST Ústí nad Orlicí: 2 ks
• rekonstruované transformační stanice	-
Elektrický ohřev výhybek	ŽST Ústí nad Orlicí 30 ks
Ostatní technologie	
• výtahy	2 ks
Nástupiště	
• nová ostrovní nástupiště	2 (celkem 4 hrany) celková délka 1350 m
• rekonstruovaná ostrovní nástupiště	-
• vnější nástupiště	1 nástupištní hrana 110 m 119 m (1 nástupiště)
• nové zastřešení nástupišť	-
• rekonstruované zastřešení nástupišť	5 ks
• nové přístřešky typu městského mobiliáře	
Železniční svršek	
• zřízení koleje UIC 60	5909 m
• zřízení koleje R65	2597 m
• zřízení koleje S 49	151 m
• zřízení výhybek UIC 60	29 ks
• zřízení výhybek R65	3 ks
• zřízení výhybek S 49	1 ks
Úpravy a sanace železničního spodku	
• úprava pražcového podloží	43 823 m^2
Pozemní objekty	
Obestavěné prostory nových objektů	4 560 m^3
Úpravy trakčního vedení (TV)	
• montáž a úprava TV	16,3 km koleje
• demontáž TV	15,2 km koleje
Rekonstrukce osvětlení	
• nové osvětlovací věže	3 ks
• nové osvětlovací stožáry (JŽ)	18 ks

Parametr	**Projekt**
Spotřeba elektrické energie	ŽST Ústí nad Orlicí 785 MWh/rok ŽST Lanšperk 114 MWh/rok Veřejné osvětlení na přemostění 2,9 MWh/rok
Umělé stavby	
• novostavba železničních mostů	5 ks
• rekonstrukce železničních mostů	1 ks
• demolice železničních mostů	2 ks
• novostavba silničních mostů	1 ks
• přestavba silničních mostů	1 ks
• novostavba opěrné zdi	3 ks
• novostavba návěstních lávek	0 ks
• protihlukové stěny	3027 m dle staničení trati

Výpis závažných problematik stavby

Železniční svršek pro stavbu

Materiál železničního svršku v nabídce ocení uchazeč jako materiál nový. Na základě aktualizované předkategorizace, kterou doplňuje nyní zadavatel, bude v průběhu realizace určeno zadavatelem použití regenerovaného materiálu.

Garáže v prostoru Mendrik

Pro zahájení stavby musí být provedena a to hned v první etapě stavby demolice 2 garáží pro uvolnění prostoru přeložky silnice II/315. Podmínkou paní Motlové pro tuto demolici (bývalé majitelky jedné z garáží) je postavená garáž nová. Obě staré garáže (Pohankových a pí. Motlové) jsou nyní ve vlastnictví zadavatele. Náhradou je výstavba 2 nových garáží v této lokalitě jako SO 40-12, které jsou obsahem projektu stavby SŽDC (PS).

Zadavatel do zahájení stavby projednal nabídku paní Motlové – ta v rezervovaném prostoru (v proluce) pro obě garáže provede stavbu těchto 2 garáží vlastním zhotovitelem a na vlastní náklady a to do zahájení celé stavby SŽDC.

Zhotovitel stavby SŽDC zajistí a to hned po podpisu SoD ostatní práce uvedené v PS

(SO 42-10) související s výstavbou garáží (elektrorozvody a přípojky, odvodnění, terénní úpravy) tak, aby garáže byly schopny kolaudace (včetně zprávy o výchozí revizi elektrického zařízení). Zhotovitel pro tyto práce zajistí včas projednání přípojek elektro s vlastníky ostatních garáží v celé jejich řadě (včetně nové garáže pana Bartoše) a souhlasu s připojením u firmy ČEZ. Realizaci přípojky provede odborná firma – smluvní partner energetiky. Stará přípojka bude odpojena od demolované krajní garáže a nově budou provedeny rozvody do garáží v celé jejich řadě z nové rozvodné skříně na garáži pana Bartoše.

Restaurace Mendrik

Na parc. č. st. 458 v k. ú. Ústí nad Orlicí (vlastníci pan Jiří a Zdeněk Popelářovi).

Závazky – viz smlouva o právu provedení stavby s vlastníky – sanace opěrné zdi pod terasou včetně statického posouzení, parkování, zásobování restaurace, funkčnost kanalizační a vodovodní přípojky, zvýšená prašnost při stavbě, IPO dle PS, výměna venkovních vrat od silnice. Zhotovitel díla zajistí pasport objektu před zahájením stavby. Během stavby zajistí zhotovitel monitoring stavu objektu.

Dlažební kostky

V PS je zapracováno opětovné použití vytěžených žulových dlažebních kostek vyjmutých ze stávajících komunikací v žst. Ústí nad Orlicí.

Náhradní výsadba

Zhotovitel vyhotoví konkrétní projekt náhradní výsadby ve městě ÚnO po dohodě a to dle rozhodnutí z OŽP MěÚ ÚnO. Projekt náhradní výsadby musí být odsouhlasen Městem ÚnO.

ČEZ Distribuce

Zadavatel zajišťuje prostřednictvím smluv o uzavření budoucí smlouvy o realizaci přeložek distribučního zařízení v souladu s § 47 zákona č.458/2000 Sb. s ČEZ Distribuce a.s. realizaci následujících objektů :

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 62-01 koncový bod vrchního vedení přípojky VN k TS 0921 v Kerharticích

Pro stavbu si ČEZ Distribuce a.s. zajistil stavební povolení u SÚ ÚnO.

Zhotovitel stavby provede průkazný odpočet těchto SO ze své nabídky.

V rámci stavby zhotovitel provede úpravu v kolizním místě koncového bodu – betonového sloupu s úsekovým odpínačem a to situováním cca o 3 m severovýchodním směrem (odlišně od projektu SUDOP Praha a.s. - přesné situování bude provedeno dle projektu firmy BETA CZ Česká Třebová – Ing. Vladimír Bezděk tel. : 777 787 272, která toto zpracovala pro ČEZ Distribuce a.s.) Kabel ČD Telematika a kabel 6 kV budou uloženy do chrániček (viz situace od Firmy BETA CZ)

RWE

Zhotovitel je povinen v rámci zakázky zrealizovat přípojku a plynovod dle PS.

Zadavatel uzavře s RWE nájemní smlouvu. Plynové zařízení (PZ) zrealizuje generální zhotovitel v rámci stavby (cena PZ 270 000,-Kč) a po realizaci bude PZ předáno do správy SŽDC,s.o. – SDC HK.

VB

Dosud není podepsána kupní smlouva s ČD,a.s. na výkupy budov určených k demolici pro stavbu SŽDC,s.o. SŽDC,s.o. s ČD,a.s. mají podepsanou smlouvu o právu provedení stavby. Zadavatel má však souhlas památkového úřadu k realizaci napojení inženýrských sítí do staré výpravní budovy.

Koo BOZP

Zadavatel zadá pro realizaci.

VVÚ

Zadavatel odkoupí od VVÚ Praha majetek - železniční materiál v ceně 498 790,- Kč dle smlouvy o budoucí smlouvě.

Parkoviště u nádraží

Bude provedena realizace parkoviště včetně části parkoviště Města ÚnO (celkem tedy 73 stání + dle požadavku města rozšířeno o 53 stání - SO 30-06, viz SR). Sa 126 stání.

Koordinace staveb Tepvos spol. s r.o. a SŽDC,s.o. je i nadále koordinovaná a oba investoři se budou ve své přípravě vzájemně informovat (viz zápis ze 14.2.2012 z jednání na firmě Tepvos spol. s r.o. jako příloha ZD).

Závěrové tabulky pro ZZ

Zadavatel má k dispozici schválené závěrové tabulky na staniční ZZ v žst. Ústí nad Orlicí a žst. Lanšperk ze dne 22.a 23.9.2011 – bylo schváleno Ř OAE SŽDC,s.o. Čísla schvalovacích protokolů 128/2011-ZT, 129/2011-ZT, 130/2011-ZT.

Zadavatel upozorňuje, že stavební úpravy Cakelského zářezu na trati Letohrad – Ústí nad Orlicí (investor - SŽDC,s.o. – SDC Pardubice a Obec Libchavy) byly již zrealizovány. Důvodem upozornění je realizace pokládky kabelů v této lokalitě v rámci stavby.

Zhotovitel nebude realizovat a oceňovat ve své nabídce následující práce :

1) SO 45-10 Demolice domu č.p. 475 – bylo již zrealizováno

2) SO 80-01 odstranění mimoletní zeleně – drážní část – bylo již zrealizováno
3) SO 80-21 odstranění mimoletní zeleně – místní komunikace směr Kerhartice – bylo již zrealizováno

(není proto uvedeno a obsaženo v předaných výkazech výměr)

5. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

- Schvalovací protokol přípravné dokumentace č.j.: 32336/07-OI ze dne 30. 11. 2007,
- Rozhodnutí o umístění stavby, č.j.: 51993/2006/SÚ/4867/Ma ze dne 9. 8. 2007, nabytí právní moci dne 25. 9. 2007,
- Platnost rozhodnutí o umístění stavby byla potvrzena vydáním dílčích stavebních povolení na stavbu od MěÚ v Ústí nad Orlicí – OŽP a ODSHSA v říjnu a listopadu 2010,
- Městský úřad Ústí nad Orlicí, stavební úřad – souhlas dle § 15 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, č.j.: MUUO/4975/2011/SÚ/2799/Ma ze dne 19.4.2011,
- Stavební povolení č.j. DUCR-556/12/Sj vydané Drážním úřadem dne 10. 1. 2012, nabytí právní moci dne 11. 2. 2012,

6. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

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“. Dopady na cyklostezku jsou do projektu stavby zapracovány.

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. Pro stavbu je vydáno územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení měla termín dokončení 06/2009.

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. 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 části A Průvodní zpráva.

Dne 13.4.2012 byla provedena koordinační porada na firmě Tepvos, spol. s r.o. z podnětu správce stavby koordinované stavby kanalizace pro Město Ústí nad Orlicí. Situace a HMG stavby kanalizace je součástí těchto ZTP zadávací dokumentace. Zhotovitel stavby Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí těmto termínům stavby kanalizace přizpůsobí (nepodřídí) vlastní harmonogram stavby SŽDC a zapracuje jej ve své nabídce. Viz uvedená koordinace v článku 4 těchto ZTP : Ústí nad Orlicí – kanalizace a ČOV. Krytí nákladů koordinace obou těchto staveb je součástí nabídkové ceny zhotovitele stavby.

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. Realizace vzhledem ke stavbě „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“ bude prováděna ve stejném období jako kanalizace města (viz výše). Zhotovitel stavby SŽDC,s.o. a zhotovitel stavby výtlaku vody budou koordinovat obě vlastní stavby hned po jejich zahájení. Stavba výtlaku v projektu stavby SŽDC,s.o. není zapracována, je pouze koordinována. Dle dojednání mezi investory obou staveb bude stavba výtlaku přizpůsobena stavbě SŽDC,s.o. Při realizaci v rámci přeložky vodovodu společnosti Tepvos (v projektu stavby SŽDC,s.o. jako SO 71-02) bude provedena přílož potrubí pro výtlak vody. Náklady s tím spojené ponese společnost Tepvos s.r.o.

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.

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 ne levém břehu Tiché Orlice nad soutokem s Třebovkou. Stavby se přímo neovlivňují, pouze stávající těleso trati, 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. V rámci PS je zpracována a oceněna stavební připravenost u objektu demolice stávajícího silničního mostu přes řeku Třebovku. Zhotovitel stavby zajistí v rámci svých prací zpracování realizační dokumentace s upřesněním detailů.

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.

Prodloužení VN vedení ČEZ Distribuce

Přeložky silnoproudých rozvodů ČEZ Distribuce a.s.

Přípojky ČEZ Distribuce a.s.

Koordinace je popsána v části A Průvodní zpráva.

7. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Předpokládané zahájení prací:	1. 10. 2012
Skutečné zahájení prací:	po podpisu SOD, nabytí právní moci stavebních povolení a schválení PS.
Ukončení prací:	31. 03. 2015
Uvedení zařízení do provozu:	postupně po celcích
Lhůta pro předání souborného zpracování geodetické části dokumentace skutečného provedení stavby:	do 4 měsíců ode dne podpisu Předávacího protokolu pro celé Dílo, nejpozději však do 31. 07. 2015
Lhůta pro předání dokumentace skutečného provedení včetně schválených závěrových tabulek a související dokumentace dle skutečného provedení:	do 4 měsíců ode dne podpisu Předávacího protokolu pro celé Dílo, nejpozději však 31.07. 2015

8. PŘÍLOHY

Přílohou Zvláštních technických kvalitativních podmínek stavby je situace stavby kanalizace a ČOV v Ústí nad Orlicí, jejímž investorem je městská společnost TEPVOS s.r.o.