

Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)

Vstupní jednání – 25.4.2017

ZÁPIS ZE VSTUPNÍHO JEDNÁNÍ NA PŘÍPRAVNOU DOKUMENTACI, ZÁMĚR PROJEKTU A DOKUMENTACI EIA

Název stavby:	Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)
Místo jednání:	Sál Hotelu Step
Datum:	25.4.2017
Účastníci:	viz prezenční listina
Hlavní inženýr stavby:	Jitka Hubatková (SŽDC SSV)
Zástupce investora za SŽDC OŘ HK:	Ing. David Ježek
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Peter Lastovecký (PRODEX)

Úvodní informace ke stavbě (zapsal Ing. Peter Lastovecký, PRODEX)

Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zastoupená:	Stavební správou východ Olomouc
Zpracovatel dokumentace:	„Společnost PRODEX-VALBEK“
Společníci:	Prodex spol. s r.o., organizační složka Valbek spol. s r.o.
Místo stavby:	Královohradecký kraj
Předmět stavby:	Trať Velký Osek – Choceň TÚ Hradec Králové (mimo) – Týniště n.O. (mimo) TTP: 505A; JŘ: 020; TUDU: 1302; DU: 12, G1, 14, H1, 16 celostátní mimo TEN-T
Trať:	
Začátek stavby:	cca žkm 29,500 (před ŽST Hradec Králové – Slezské předm.)
Konec stavby:	cca žkm 48,000 (před ŽST Týniště n.O.)
Délka stavby:	cca 18,5 km
Provozovatel:	SŽDC
Správce:	SŽDC, OŘ Hradec Králové
Trať:	jednokolejná, elektrifikovaná
Provoz:	do 100 km/h
Napájecí soustava:	3 kV ss

Závazné podklady pro zpracování projektové dokumentace:

Závazné podklady obdržené za zadávací dokumentace:

- SoD
- Všeobecné obchodní podmínky
- Všeobecné technické podmínky
- Zvláštní technické podmínky
- Studie proveditelnosti optimalizace trati Velký Osek – Hradec Králové - Choceň vč. vyjádření

Zápis z jednání

Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)

Vstupní jednání – 25.4.2017

- Posuzovací protokol SP č.j. 9897/2015-SŽDC-SSV-Ú1 ze dne 22.9.2015
- Schvalovací protokol SP č.j. 54494/2015-SŽDC-O26 ze dne 28.12.2015

Závazné podklady obdržené ke dni vstupního jednání, tj. 25.4.2017:

- Geodetické a mapové podklady (SŽDC SŽG) – (pracovní verze)
- Geodetické a mapové podklady pořízené z měření (PRODEX-VALBEK)

Ostatní závazné podklady, které obdrží projektant po vstupním jednání:

- Podklady od OŘ Hradec Králové

Ostatní závazné podklady, které zpracuje projektant v rámci zpracování PD:

- Geotechnické, stavebně-technické průzkumy, korozní průzkumy, ověření sítí
- Hluková studie a měření vibrací a jiné průzkumy zpracované v rámci zprac. PD, atd...

Stručná náplň stavby:

Schválená varianta ze SP:

A4 + B4

zdvoukolejnění ve stávající ose (dle SP 120 km/h, na základě ZTP bude v přípravné dokumentaci stavby prověřena rychlost v - 160 km/h)
užitečná délka kolejí v ŽST min 780 m, přednostně 800m (délky nákl. vlaků, odklony)

Řešené ŽST (2):

ŽST Hradec Králové-Slezské předměstí, ŽST Třebechovice pod Orebem

Řešené TÚ (5):

TÚ Hradec Králové hl.n. – Hradec Králové Slezské předměstí

TÚ Hradec Králové Slezské předměstí – Třebechovice p.O.

TÚ Třebechovice p.O. – Týniště nad Orlicí

Cíle projektu:

- zlepšení technického stavu a parametrů řešených úseků trati. Toho lze dosáhnout náhradou staveb a zařízení dožilých za nové konstrukce
- zlepšení možností sestavy GVD regionální (eventuálně dálkové) dopravy
- zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy
- zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy, alternativní trasa pro 1. TŽK
- zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících
- zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace
- minimalizace nákladů na provozování železniční dopravní cesty, zejména podstatným snížením počtu zaměstnanců podílejících se na obsluze dráhy

Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)

Vstupní jednání – 25.4.2017

Termíny platné dle SoD:

<u>Část Díla</u>	<u>Termín plnění</u> (návaznost na předchozí termín)	<u>Popis činností prováděných v Dílčí etapě</u>
Datum zahájení prací	Ihned po podpisu SOD	
1. Dílčí etapa	do 4 měsíců po podpisu SoD	Provedení a vyhodnocení geotechnických a ostatních průzkumů. Provedení místních šetření. Uzavření technického řešení.
2. Dílčí etapa	do 9 měsíců po podpisu SoD	Zpracování ZP. Předložení kompletního zpracování PD k připomínkování.
3. Dílčí etapa	do 3 měsíců od obdržení pokynu oprávněné osoby Objednatel k ukončení 3. Dílčí etapy	Předložení kompletního zpracování PD vč. projednání a zapracování připomínek, projednání s orgány státní správy, vč. dodání vyplněné žádosti o vydání územního rozhodnutí nebo jiné formy (územní souhlas, §15) dle Zákona č.183/2006 Sb. Zhotovitel vypracuje úplný soupis změn projektu, ke kterým došlo mezi procesem EIA a přípravou PD.

Pozn. p. Bussinow: Podmínkou dokončení dílčí etapy je zajištění Závěru zjišťovacího řízení/Stanoviska EIA a tzv. Prohlášení o shodě (verifikace změn záměru).

SoD byla podepsána 7.3.2017.

Stručný popis technického řešení v jednotlivých profesích:

Dopravní a provozní technologie (zapsal Ing. Martin Bednár):

Dopravní technolog v první části prezentoval výchozí a výhledový rozsah dopravy na řešeném úseku. Výchozím rozsahem dopravy aj výhledovým rozsahem dopravy je myšlen rozsah dopravy uvedený v dokumentu „Studie proveditelnosti trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň“ část A.3 Provozní a dopravní technologie a část A.4 Přepravní analýza (varianta A4+B4).

Osobní doprava je v řešeném úseku ve výchozím stavu zastoupena druhy vlaků: rychlíky (linka R10), spěšné vlaky a osobní vlaky. Koncepce základních linek s intervaly je: R10 Praha hl. n. - Hradec Králové hl.n., která je v intervalu 120 minut prodloužena do Trutnova, přičemž jeden pár vlaků této linky je veden do Letohradu; Sp Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí (- Choceň) s intervalem 60/cca 120 minut (špička/sedlo); Os Hradec Králové – Týniště nad Orlicí s intervalem cca 60/120 minut. Zastavování vlaků v řešeném úseku je následovné: R10 a Sp: Hradec Králové hl. n., Hradec Králové - Slezské předměstí, Třebechovice pod Orebem, Týniště nad Orlicí; Os: Hradec Králové hl. n., Hradec Králové zastávka, Hradec Králové - Slezské předměstí, Blešno, Třebechovice pod Orebem, Petrovice nad Orlicí, Týniště nad Orlicí. Celkem je v úseku Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí vedeno 53 tras vlaků osobní dopravy, z toho v sudém směru 28 tras a v lichém směru 25 tras.

Ve výhledovém stavu jsou plánovány změny, přičemž koncepce základních linek s intervaly ve výhledovém stavu je: linka R10 je zkrácena do Hradce Králové, což má za následek nevedení jednoho spoje do Letohradu v řešeném úseku, linka Sp Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí – Letohrad s intervalem 60/120 minut; linka Os Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí s intervalem 60/120 minut. Cílovou snahou je výše zmíněné vlaky linek Sp a Os vést řešeným úsekem ve vzájemném prokladu na výsledný špičkový interval cca 30 minut. Zároveň jsou vlaky linky Sp konstrukčně fixovány na uzel HH:30 v ŽST Týniště nad Orlicí, přičemž snahou je krácení cestovních dob se

Zápis z jednání

Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)

Vstupní jednání – 25.4.2017

současnou stabilizací obrátové doby v Hradci Králové hl. n. V případě vlaků linky Os je snahou konstrukční dosažení uzlu HH:30 v ŽST Hradec Králové hl. n. a dosažení krátkého obrátu v ŽST Týniště nad Orlicí, popřípadě i v Chlumci nad Cidlinou ve snaze o minimalizaci špičkového počtu náležitostí. Zastavování vlaků v řešeném úseku beze změn vůči výchozímu stavu. Celkem je v úseku Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí vedeno 52 tras vlaků osobní dopravy, z toho v sudém směru 26 tras a v lichém směru 26 tras.

V nákladní dopravě jsou v řešeném úseku ve výchozím stavu zastoupeny druhy vlaků: expresní nákladní vlaky, průběžné nákladní vlaky, manipulační nákladní vlaky. Celkem je v úseku Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí vedeno 16 tras pravidelných vlaků nákladní dopravy, z toho v sudém směru 8 tras a v lichém směru 8 tras. Dalších devět tras vlaků nákladní dopravy je podle potřeby.

Výhledový rozsah nákladní dopravy je plánován v rozsahu 49 vlaků, a pro výpočet propustnosti v rozsahu 78 vlaků, z toho 38 vlaků v sudém směru a 40 vlaků v lichém směru (pro výpočet propustnosti). Nárůst rozsahu nákladní dopravy je z důvodu toho, že trať Choceň – Hradec Králové – Velký Osek by měla být alternativou k trase pro I. TŽK přes Pardubice a Kolín.

Celkově je pro výpočet propustnosti uvažováno se 130 trasami vlaků, z toho v sudém směru 64 vlaků a v lichém směru 66 vlaků.

V druhé části byl prezentován postup práce pro oblast dopravní technologie. Budou aktualizována, popřípadě doplněna data potřebná pro zpracování dopravní technologie předmětného úseku. Zároveň bude aktualizovaný rozsah osobní i nákladní dopravy. Následně bude vytvořen simulační model řešeného úseku v SW OpenTrack, ve kterém budou dopočteny jízdní doby, ověřena realizovatelnost výhledového GVD. Mimo toho budou splněny další podmínky uvedené ve smlouvě o dílo a ve zvláštních technických podmínkách. Následně budou vypracována základní technická řešení stanic profese koleje. Tyto vypracované části budou prezentované během porady na dopravní technologii.

Ve třetí části projektant položil otázky zástupcům SŽDC pro upřesnění rozsahu zpracování dokumentace. Otázka se týkala členění dokumentace „Provozní a dopravní technologie“ na první a druhou etapu (více podrobností viz. Zvláštní technické podmínky, část 5.1.1.). Dohodnuto bylo následující: v dokumentaci bude uvažováno s první + druhou etapou, přičemž v ní bude zpracována i varianta, kdy bude zrealizována jenom první etapa; v případě, že během procesu projektování zaniknou omezení pro realizaci druhé etapy, tak v dokumentaci nebude zpracována varianta, kdy bude zrealizována jenom první etapa.

Další otázka se týkala přímého spojení Hradce Králové a Dobrušky, které bylo uvažované v dokumentu „Studie proveditelnosti trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň“ část A.3 Provozní a dopravní technologie. Dohodnuto bylo následovně: s přímým spojením Hradce Králové a Dobrušky a rozsahem dopravy pro toto spojení neuvažovat.

Požadavky vznesené během porady:

- Dle požadavku ŽESNAD-u bude proveden rovněž modelový GVD (simulace) výlukového jednokolejného provozu ve špičkové době (14 – 19 hod).
- Zástupce O12 GR SŽDC upozorňuje na potřebnou komunikaci během projektové přípravy s dotčenými vlečkaři (tohle je platné taktéž i pro jiné projekty).

Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)

Vstupní jednání – 25.4.2017

Organizace výstavby (Ing. Leoš Hromádko, zapsal Peter Lastovecký):

Organizace výstavby bude zpracována standardně v souladu s požadavky směrnice SŽDC GR č. 11/2016. Organizace výstavby bude řešit etapizaci stavby včetně časové náročnosti, odhad výluk kolejí, TV, zabezpečovacího zařízení, přístupy na staveniště, plochy zařízení staveniště (ZS) včetně montážní základny a recyklační plochy.

Vliv na životní prostředí (Ing. Libor Ládyš, Ing. Jiří Bednář, zapsal Ing. Peter Lastovecký):

Část B.3 PD bude uspořádána v souladu se Zvláštními technickými podmínkami a směrnicí SŽDC GR č. 11/2006 následovně:

B.3.1. Souhrnná technická zpráva

- popis jednotlivých složek životního prostředí

B.3.2. Biologický průzkum, v případě potřeby včetně posouzení vlivu záměru na lokality

- v trase celé modernizace, jarní a letní aspekt. *Pozn. p. Bussinow: v rámci průzkumů věnovat pozornost místům křížení trati s vodními toky a dalším mostním objektům a propustkům, především v místě prvků ÚSES (migrační prostupnost!).*
- podklad pro výjimky k pracím na hranici MZCHÚ a EVL, zjištění možného výskytu zvláště chráněných druhů

B.3.3. Dendrologický průzkum

- vytipování potřebného rozsahu kácení – podle rozsahu stavebních prací. *Pozn. p. Bussinow: Upozorňuji na novelizaci související legislativy.*
- podklad pro vydání povolení ke kácení (v případě potřeby tohoto povolení)

B.3.4. Posouzení vlivu na krajinný ráz

B.3.5. Akustická studie, měření hluku a vibrací (externí zpracovatel)

- Technická zpráva
- Měření hluku a vibrací (protokoly)
- Hlukové mapy pro denní a noční dobu, návrh PHO, stávající a výhledový stav

B.3.6. Odpadové hospodářství (spolupráce s externími zpracovateli)

- průzkum kontaminace šterkového lože (externí zpracovatel)
- umístění recyklační základny včetně podkladů pro zajištění jejího provozu (přístupové cesty, rozptylová studie, opatření z hlediska ochrany vod)

B.3.7. Zemědělská příloha

- rozsah záboru zemědělských pozemků
- výpočet odvodů za odnětí půdy ze ZPF

B.3.8. Lesní příloha (externí zpracovatel)

Zápis z jednání

Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)

Vstupní jednání – 25.4.2017

PD bude sloužit jako podklad pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Oznámení záměru v rozsahu dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění můžeme zajistit (zpracování ve spolupráci se specialisty v jednotlivých oborech). *Pozn. p. Bussinow: Zajištění procesu EIA je součástí SoD a plnění zaneseno v harmonogramu prací. U zdvoukolejnění trati předpokládáme celý proces EIA ukončený vydáním stanoviska. Trať se přibližuje Evropsky významné lokalitě Orlice a Labe a přímo prochází EVP Týništské Poorličí. Pokud nebude ve stanovisku KÚ nebo SCHKO vyloučen vliv, musí být součástí Oznámení/Dokumentace EIA i „naturové“ posouzení zpracované autorizovanou osobou.*

Zabezpečovací zařízení (zapsal Ing. Marcel Caltík):

V celém úseku bude zřízeno staniční a traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Obdobně je tomu u přejezdových zabezpečovacích zařízení, která budou postupně zřizována nová světelná dle ČSN 34 2650 ed.2.

Budou navržena nové staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) typu decentralizované elektronické stavadlo. V ŽST Hradec Králové – Slezské Předměstí a ŽST Třebechovice pod Orebem bude navrženo decentralizované elektronické stavadlo se samostatnou řídicí částí SZZ v ŽST Hradec Králové hl.n. i v ŽST Týniště n. O.

V mezistaničních úsecích budou navržena nová traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) typu elektronický automatický blok. Přejezdy, které nebudou stavbou zrušeny, budou zabezpečeny novým PZS.

Způsob zjišťování volnosti kolejových a výhybkových úseků bude předmětem vstupní profesní porady zabezpečovacího zařízení, vzhledem k rozporu mezi studií proveditelnosti (počítače náprav) a ZTP (kolejové obvody).

Pro umístění technologie zabezpečovacího zařízení budou přednostně využity stávající budovy.

Dálkové ovládání z CDP Praha a výstavba systému ETCS bude řešeno samostatnými stavbami.

Sdělovací zařízení (Ing. Petr Steiner, Ing. František Zimmermann, zapsal Ing. Petr Steiner):

Upravovaná trať je v současné době vybavená radiovou sítí TRS, umožňující výpravní spojení s jedoucimi vlaky. V této trati je též provozován SDH přenosový systém, a to na 2 a 6 vlákně kabelu ČD-T, vyhrazených pro potřeby SŽDC.

V ŽST Hradec Králové a ŽST Týniště nad Orlicí je v současné době provozována digitální telefonní ústředna MD 110. Ostatní sdělovací zařízení jsou zastaralé koncepce, které nelze využít pro výhledové dispečerského řízení.

V rámci této stavby se navrhuje vybudovat nový sdělovací a přenosový systém založený na IP technologii. Je třeba konstatovat, že v celé trati Choceň – Hradec Králové – Velký Osek je třeba vybudovat pokud možno jednotnou technologii, tj. sdělovací a přenosové zařízení v této stavbě se musí přizpůsobit ostatním úsekům trati i těm, které nejsou součástí této linie, nicméně na ní navazují.

V rámci této stavby je nutné zajistit následný přechod stejnosměrné trakce 3 kV na střídavou trakci 25 kV.

V rámci této stavby je zapotřebí řešit i přechod od SDH k MPLS technologii. Tento přechod je nutné řešit v souladu i se stavbami na tento úsek navazujícími.

Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)

Vstupní jednání – 25.4.2017

Z důvodu přípravy přechodu na střídavou trakci 25kV se navrhuje použít jednotně metalické kabely se zvýšenou ochranou proti indukčním vlivům (kabely TCEKPKPFLEZE).

V podstatě se dá konstatovat, že v upravovaném úseku trati bude vybudována nová technologie, založená na IP technologii, doplněná o novou mezistaniční a místní kabelizaci a to jak metalickou, tak i optickou. Optický dálkový kabel se požaduje vybudovat v kapacitě 72 SM vláken, budovaný vždy v mezistaničních úsecích. Objekty v mezistaničním úseku (zastávky, výhybny, ...) se navrhuje napojit výpichy z tohoto DOK. Objekty v železničních stanicích se navrhuje napojit přes místní metalické kabely (MB telefony) a MOK (osvětlovací věže, rozvaděče, EOV,).

Základem přenosového systému je MPLS technologie, která v budoucnu (až budou rekonstruovány všechny dílčí úseky trati) bude řešit síťová propojení. Jako přístupové switche jsou zvoleny L3 switche a to jak v ŽST, tak i v zastávkách a výhybnách.

Přístupové integrační koncentrátory pro systémy DDTS se uvažují v současné době budovat ve všech ŽST. Napojení ovládaných zařízení se navrhuje řešit v rámci jednotné technologické sítě.

Nově se navrhuje vybudovat IP zapojovače. Ovládání tohoto úseku trati se navrhuje řešit v první etapě jako úsekové a v konečné etapě jako dispečersky řízená trať z CDP Praha.

V rámci této stavby se navrhuje ozvučit všechny dotčené ŽST a zastávky. Kamerový systém se v současné době navrhuje instalovat pouze v ŽST, případná realizace kamerového systému na zastávkách bude předmětem výrobních porad. Vizualní informační systém se v současné době uvažuje budovat ve všech ŽST.

Všechny stavědlové ústředny a místnosti sdělovacího zařízení se navrhuje vybavit systémy EZS. Systémy ASHS se v současné době uvažuje vybudovat pouze v stavědlových ústřednách ŽST. Obojí systémy se navrhuje začlenit do systému DDTS.

Rozsah úprav bude upřesněn na profesní poradě.

Silnoproudá technologie (Ing. Jaroslav Nitka):

Trakční napájecí stanice

Na poradě projektant prezentoval silnoproudou technologii. Nejprve byla představena silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic.

Trať zůstává v této stavbě na trakčním napětí 3 kV DC, s tím, že projekt bude brát zřetel na možnou budoucí konverzi napájení na 25kV AC. Trať je napájena z TNS Hradec Králové a TNS Týniště nad Orlicí. TNS Hradec Králové je rekonstruovaná napájecí stanice, proto se předpokládá pouze nezbytné úpravy v TNS a to především z důvodu zdvoukolejnění trati a pro napájení sítě 6kV. Na místním šetření a profesních poradách se určí, jaký bude nezbytný rozsah úprav. Pro TNS Týniště nad Orlicí je nyní připravován projekt rekonstrukce společností SUDOP PRAHA a.s. Projektant bude s touto firmou koordinovat nezbytné požadavky pro napájení této trati a to jak pro napájení trakce, tak pro napájení sítě 6kV. Stejně tak je nezbytné koordinovat energetické výpočty tak, aby byli navazující pro všechny stavby na celé trati.

Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)

Vstupní jednání – 25.4.2017

Transformovny vn/nn

V současné době na tomto úseku trati není žádná transformovna. V rámci této dokumentace bude vytvořena energetická bilance jednotlivých stanic a zastávek. Pokud v některé stanici vznikne požadavek na větší odběr, než umožňuje místní síť nn, bude nutno vytvořit novou transformovnu vn/nn. V takovém případě se předpokládá kiosková trafostanice.

Rozvody 6kV

U rozvodů 6kV bude nutné také sestavit bilanci celé sítě mezi TNS Týniště a TNS Hradec Králové. Z této bilance vzejde požadavek na výkon statických měničů v těchto napájecích bodech sítě 6kV.

Napájení zabezpečovacího zařízení

Hlavní napájení zabezpečovacích zařízení bude ze sítě 6kV. Záložní napájení bude vedeno z místních přípojek nn nebo transformoven v jednotlivých stanicích.

Trakční vedení (Ing. Pavol Beňo):

Pro stanovení návrhu dimenzování trakčního vedení budou provedeny energetické výpočty, které budou vycházet z parametrů výhledového rozsahu dopravy dle dopravní technologie.

Nové trakční vedení (TV) bude navrženo proudově na stejnosměrnou trakční proudovou soustavu 3 kV, DC a izolačně na střídavou proudovou soustavu 25 kV, AC podle vzorové sestavy TV J resp. S. Návrh TV bude v souladu s ustanoveními předepsaných norem. Návrh v předmětném stavebním úseku bude proveden v rozsahu řešení konfigurace železničního spodku a svršku. Úsekové odpojovače budou navrženy univerzální.

Proveří se stávající izolační vzdálenosti umělých staveb (mosty, ...) a v případě potřeby budou navrženy takové úpravy, které zajistí, aby vzdušné vzdálenosti vyhovovaly požadavkům pro střídavou proudovou soustavu 25 kV, AC.

Návrh příslušných úprav dálkového ovládání úsekových odpojovačů bude proveden podle rozsahu úprav TV.

V návaznosti na navržený rozsah železničního spodku a svršku, mostních konstrukcí, TV, venkovního osvětlení, úprav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a ostatních úprav budou v celém rozsahu stavby navrženy úpravy ukolejnění dle současně platných norem a předpisů.

Silnoproudé rozvody nn, osvětlení, EOv (Ing. Vladimír Čulen)

Hlavní napájecí kabelové rozvody

Ve všech železničních stanicích (Hradec Králové-Slezské předměstí a Třebechovice p.Oreblem) budou navrženy nové napájecí rozvody, které zabezpečí připojení elektrického drážního zařízení na rozvod nn. Po zhodnocení potřebných výkonů budou rozvody pravděpodobně začínat v hlavním rozvaděči technologie transformačních stanic a bude provedeno napojení nových a rekonstruovaných zařízení osvětlení, EOv a dalších nových odběrů.

Na zastávkách (Hradec Králové zastávka, Blešno a Petrovice nad Orlicí) bude po prověření možnosti navýšení odebíraného výkonu provedena rekonstrukce nevyhovujících přípojek nn se sítě ČEZ Distribuce, a.s.

Venkovní osvětlení

Zápis z jednání

Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)

Vstupní jednání – 25.4.2017

Bude řešit osvětlení drážních prostor využívaných cestujícími, dopravci a provozovatelem. V železničních stanicích budou přednostně na osvětlení použity osvětlovací věže, na plošinách kterých budou osazeny světlomety, které budou na zhlavích doplněny individuálními osvětlovacími stožáry do výšky 14,0 m. Na nástupištích železničních zastávek, resp. železničních stanic se na osvětlení použijí svítidla na stožárcích do výšky 6,0m. Parametry osvětlení budou vyhovovat ČSN EN 12 464-2:2014 a současně požadavkům směrnice SŽDC E11.

Ovládání osvětlení bude navrženo v režimu automatickém/místním se zapojením do systému dálkového ovládání společného s EOVS.

EOVS

Určené výhybky v železničních stanicích budou vybaveny EOVS. Napájení bude navrženo z lokální distribuční sítě SŽDC a pro účely odečtu spotřeby elektrické energie bude EOVS samostatně měřen. Ovládání EOVS bude řešeno pomocí řídicího rozvaděče v režimech automatika a ruční obsluha s možností zapojení do systému dálkového ovládání a diagnostiky.

Ostatní

Ve vnitřních prostorách budov bude s umístěním nových technologických zařízení – zabezpečovací zařízení/sdělovací zařízení navržena nová elektroinstalace.

Součástí stavby budou i dočasné přeložky rozvodů nn a osvětlení v průběhu výstavby.

Rovněž bude prověřena potřeba případných přeložek zařízení distribuční soustavy ČEZ Distribuce, a.s. v předmětném traťovém úseku a venkovního osvětlení komunikací ve správě obcí vyvolaných zdvoukolejněním.

Železniční svršek, spodek, nástupiště, přejezdy (Ing. Pavel Novák, Ing. Pavol Gálik, zapsal Ing. Aleš Sršeň):

Železniční svršek a spodek, nástupiště a přejezdy

- Návrhová rychlost bude, na rozdíl od studie proveditelnosti, navržena na $V = 160$ km/h ve všech rychlostních profilech.
- Projektována bude plná dvoukolejka (varianta A4+B4 dle studie proveditelnosti).
- Svršek traťových a hlavních staničních kolejí bude tvaru UIC60, v předjízdových kolejích tvaru S49.
- V hlavních kolejích budou použity výhybky typu minimálně 1:12-500.
- Nástupiště v ŽST Hradec Králové-Slezské předměstí a v ŽST Třebechovice pod Orebem budou délky 170 m a přístup bude pomocí podchodu.
- Nástupiště v zastávkách Hradec Králové zastávka a Blešno o délkách 90 m ze studie proveditelnosti nebude dostatečné. Délka bude řešena na vstupní profesní poradě dopravní technologie a železničního svršku a spodku.
- Nástupiště budou z prefabrikátů typu „L“, případně „H“. Konkrétně bude řešeno na vstupní profesní poradě.
- U železničních přejezdů bude primárně sledováno jejich zrušení nebo převedení na mimoúrovňové křížení. V nezbytných případech bude zachováno křížení úrovňové.

Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)

Vstupní jednání – 25.4.2017

Mosty, propustky, zdi (Ing. Jiří Jachan, zapsal Radek Navrátil):

V úseku stavby km 29,500 – 48,000 se nachází celkem 10 stávajících mostů a 21 propustků. V místě železničního křížení u Petrovic je dále do stavby zařazen železniční nadjezd. Stávající mosty většího rozpětí jsou jednoplové, ocelové se svařovanými a nýtovanými spoji. Největší most je obloukový přes Labe s délkou přemostění 48,0 m, dva mosty jsou s délkou přemostění 20,0 a 18,8 m. Stávající mosty malého rozpětí jsou s jedním otvorem a jejich nosnou konstrukci tvoří železobetonové desky, zabetonované nosníky a ocelové trámové plnostěnné nosníky. Železniční nadjezd Petrovice je jednoplový, tvořen ocelovou trámovou plnostěnnou konstrukcí, s délkou přemostění 25,8 m a šikmým uložením. Stávající propustky jsou kamenné deskové a klenbové, se zabetonovanými nosníky, betonové a ocelové trubní. Rozsah modernizace vyplývá zejména ze Studie proveditelnosti a bude upřesněn v průběhu zpracování Přípravné dokumentace. Předpokládaný rozsah je následující. *Pozn. p. Bussinow: Spolupráce se zpracovateli kapitoly ŽP – zajištění migrační prostupnosti!*

Obecně

Vzhledem ke zdvoukolejné trati, stáří konstrukcí, jejich stavebnímu stavu a zvyšování rychlosti, se uvažuje s přestavbou všech mostních objektů a propustků. Bude zajištěna přechodnost mostních objektů pro traťové třídy zatížení D4/120 a D2/160. Na všech mostních objektech bude dodržen průjezdný průřez VMP 3,0 pro rychlost 160 km/hod. Dále budou řešeny přechody z uzavřeného kolejového lože do trati a přechody kabelových tras po mostních objektech. V případě nových mostních objektů, křižujících pozemní komunikaci, bude pokud možno dodržena normová podjezdová výška. Další požadavky budou upřesněny na základě místního šetření za přítomnosti zástupce investora.

Mosty

Nové mosty budou navrženy s kolmým uložením, technické řešení bude upřesněno na profesních poradách. V železničních stanicích Hradec Králové – Slezské předměstí a Třebachovice pod Orebem se navrhuje 2 nové podchody pro cestující. V případě náhrady přejezdů mimoúrovňovým křížením budou navrženy nové nadjezdy/podjezdy. Správce mostních objektů upozornil projektanta na plán opravy některých mostů – bude prověřeno/koordinováno.

Propustky

Nové propustky budou pokud možno navrženy tak, aby nedošlo k omezení migrace volně žijících živočichů. Správce mostních objektů upozornil projektanta na některé propustky, které jsou v projektovány v rámci jiné akce – bude prověřeno/koordinováno.

Opěrné/zárubní zdi

Rozsah rekonstrukce resp. výstavby zdí bude upřesněn na základě místního šetření a rozsahu úpravy železničního spodku v průběhu zpracování dokumentace.

Geodetická dokumentace (Ing. Ladislav Jarůšek, zapsala Ing. Jana Moravcová):

Zaměření projektované části trati bude dohotovené v průběhu května.

Zápis z jednání

Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)

Vstupní jednání – 25.4.2017

Katastrální mapa je již k dispozici, všechna dotčená katastrální území jsou digitalizovaná s katastrálním operátem vedeným v DKM nebo KMD.

Majetkoprávní část bude vyhotovena dle platných předpisů a ve spolupráci se zástupci SŽDC.

Pozemní objekty (Ing. Milan Sobotka, zapsal Ing. Peter Lastovecký):

Rozsah stavebních úprav bude zpracován na základě požadavků zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé technologie a bude projednán na profesních poradách.

Ostatní inženýrské objekty zapsal Ing. Peter Lastovecký):

Rozsah úprav, přeložek a ochran stávajících inženýrských sítí a rozsah úprav pozemních komunikací a ploch bude znám až během zpracování PD a bude projednán na profesních poradách.

Vypracováno: V Praze, 12.4.2017

Přílohy:

Prezenční listina

Zapsal:

Ing. Peter Lastovecký
PRODEX, spol. s r.o., organizační složka
Perucká 2481/5
120 00, Praha 2 - Vinohrady
Tel.: +420 774 207 419
E-mail: peter.lastovecky@prodex-cz.eu