

Příloha č. 1: Technická specifikace projektované stavby

Popis trati

Jedná se o realizaci nové trolejbusové trati s počátkem v obratišti Dukla, vozovna, a ukončením v uzlu Hlavní nádraží, a to včetně uzlu „Dukla vozovna“. Součástí projektu je rovněž výstavba nové měnirny a potřebných napájecích kabelů pro možnost napájení trolejbusové trati.

Projektovaná trolejbusová trať bude vedena po ulici Teplého, Pražské, dále po silnici I/37 v úseku mezi MÚK Závodiště a MÚK Palackého a dále po ulici Palackého do terminálu HD před hlavním nádražím. Délka projektované trolejbusové trati bude cca 1,8 km ve směru k nádraží a cca 2,5 km ve směru opačném.

Trolejbusová trať bude napojena do stávající sítě trolejbusových tratí na obou svých koncích, tedy jak v obratišti Dukla, vozovna, tak v uzlu Hlavní nádraží. V připojovacím místě „Hlavní nádraží“ bude napojení trolejbusové trati umožňovat pouze obousměrnou jízdu mezi novou trolejbusovou tratí a terminálem MHD Hlavní nádraží. V připojovacím místě „Dukla vozovna“ bude napojení trolejbusové trati umožňovat obousměrnou přímou jízdu mezi novou trolejbusovou tratí a stávající trolejbusovou tratí v ulici Teplého a rovněž tak obousměrné odbočení mezi novou trolejbusovou tratí a vozovnou zadavatele. Pro případ, že by nebylo nalezeno přijatelné řešení trolejové sítě v uzlu Dukla vozovna umožňující spolehlivý a bezpečný průjezd trolejbusu ve všech potřebných směrech (včetně zachování existující trolejové točny), si zadavatel vyhrazuje možnost vypuštění požadavku na levé odbočení z nové trolejbusové trati do vozovny zadavatele nebo možnost zrušení stávající trolejové točny „Dukla vozovna“.

Napájení

Pro napájení nové trolejbusové trati bude navržena nová měnirna (s pracovním označením MR 6 Trojice) umístěná na pozemku p. č. 1778/76 v katastrálním území Pardubice. Příjezd k měnirně bude veden přes pozemek p.č. 2605/4 v katastrálním území Pardubice. Oba pozemky jsou ve vlastnictví České republiky, příslušnost hospodaření s pozemky mají Ředitelství silnic a dálnic v případě pozemku 2605/4 a Správa železniční dopravní cesty v případě pozemku 1778/76. Zadavatel má využití těchto pozemků k umístění měnirny se jmenovanými organizacemi již předjednáno. V místě předpokládaného umístění měnirny vedou stávající vn kabely 35 kV společnosti ČEZ do nedaleké rozvodny. Díky tomu nebude nutné pokládat primární kabelovou napájecí trasu. Jeden ze stávajících kabelů vn se do měnirny pouze zasmyčkuje.

Měnirna bude koncipována jako malá stanice bez zázemí pro obsluhu. Zadavatel předpokládá, že měnirna bude mít skříňovou rozvodnu vn, jeden trafousměrňovač do 1000 kVA, dva vývody 600 V DC IT a s jeden vývod rezervní. Měnirna bude dálkově ovládána z energetického dispečinku v měnirně MR 5 Polabiny.

Rozsah projekčních prací týkajících se měnirny bude omezen na práce nutné k získání územního rozhodnutí a na stanovení potřebných parametrů měnirny. Návrh konkrétní technologie měnirny není předmětem této zakázky.

Napájení trolejbusové trati musí být navrženo tak, aby bylo možné v celé trati (ve všech napájecích úsecích) s ohledem na hodnoty zkratových proudů nastavení vypínacích proudů v úrovni nejméně 1 500 A. Případným napájením koncových úseků trolejbusové trati z přilehlých úseků stávajících trolejbusových tratí nesmí dojít k nutnosti snížení nastavené hodnoty vypínacích zkratových proudů v těchto úsecích.

Koordinace s jinými stavbami

Při vypracování projektu bude dodavatel respektovat polohy stožárů vycházející z dílčích projektových podkladů, vyhotovených jako technická pomoc pro koordinaci předmětné stavby se stavbami investora Ředitelství silnic a dálnic probíhajícími ve stejném území, tj. dokončené stavby označené jako „Pardubice – Trojice, rozšíření silnice I/37“ (1. a 2. etapa) a plánovaná stavba „I/37 Pardubice – MÚK Palackého, dostavba“. V případě stavby „Pardubice – Trojice, rozšíření silnice I/37“ jsou již stožáry, které jsou označeny v citovaných projektových podkladech jako osvětlovací, již realizované a projekt bude řešit jejich využití. Realizované jsou rovněž základy ostatních stožárů v území dotčeném stavbou „Pardubice – Trojice, rozšíření silnice I/37“, projekt tedy bude rovněž řešit jejich využití osazením stožárů příslušných parametrů. V případě stavby „I/37 Pardubice – MÚK Palackého, dostavba“ je situace obdobná, pouze s tím rozdílem, že realizace osvětlovacích stožárů i základů pro trakční stožáry je plánována až v souvislosti s realizací samotné stavby „I/37 Pardubice – MÚK Palackého, dostavba“. V době realizace trolejbusové trati budou i v území dotčeném stavbou „I/37 Pardubice – MÚK Palackého, dostavba“ veškeré osvětlovací stožáry i základy ostatních stožárů již realizovány a projekt s nimi takto bude nakládat. Projektové podklady k území dotčenému stavbami shora uvedenými stavbami jsou jako komprimovaná složka přílohou č. 4 zadávacích podmínek.

Umístění stožárů trakčního trolejového vedení v prostoru křižovatky ulic Teplého a Pražské musí být navrženo též s ohledem na možnost budoucího napojení trolejbusové trati vedoucí z Teplého ulice po ulici Pražské a dále ulicí K Vápence.

Projektové práce budou koordinovány s projektem nového autobusového nádraží v ulici Palackého (investor statutární město Pardubice, stavba označená jako „Terminál B“) a dalšími záměry v prostoru Palackého ulice mezi samoobsluhou „Lidl“ a křižovatkou s ulicí Kpt. Bartoše, a to zejména pokud jde o polohy stožárů s ohledem na nový výjezd z plánovaného autobusového nádraží (naproti celnímu úřadu) a na plánované rozšíření vozovky Palackého ulice o pravý odbočovací pruh do areálu soukromého investora (přibližně naproti stávajícímu vjezdu na parkoviště u nákupního střediska „Albert Hypermarket“).

Další požadavky a informace

- Napájecí soustava trolejbusové dráhy v Pardubicích je 660 V DC IT.
- Použit bude trolejový drát Cu 100 mm².
- Všechny nosné prvky a armatury budou v provedení nekorodujícím včetně výložníků.
- Výhybky a křížení budou v podobě tahové, s možností rychlého průjezdu (30 – 40 km/h).
- Elektromagnetické výhybky budou s ovládáním kompatibilním pro pardubický systém včetně ochrany před přepětím mezi póly plus a mínus.
- Všechny děliče ve výhybkách a kříženích budou vybaveny zhášecími prvky jako ochrana proti elektrickému oblouku při průjezdu pod proudem.
- Všechny nové děliče mezi úseky budou diodové.
- Výška vedení nad vozovkou bude 5,50 až 6,00 m.
- Vedení bude polokompenzované, s klikatostí v rovinných úsecích, dle potřeby se závěsy s přídatným lanem.
- Základy stožárů budou pilotované nebo vrtané.
- Součástí projektu bude také koordinace s potřebami veřejného osvětlení, které může být v budoucnu na nové trakční stožáry přemístěno.
- Tratě musí vyhovět provozu všech typů trolejbusů pro danou napěťovou soustavu, které jsou provozovány na území ČR.

- Zhotovitel musí při projektování usilovat o co nejmenší zábory cizích pozemků (zejména pozemků v soukromém vlastnictví) a optimalizaci ekonomické náročnosti projektované stavby
- Objednatel zajistí mapové podklady z databáze technických map města. Projektant zajistí upřesňující zaměření na místě (podzemní a nadzemní sítě, stromy apod.).

Vedení nové trolejbusové trati včetně předpokládané polohy měřírny je níže vyznačeno fialovou barvou v mapových podkladech maps. google.com

