**Příloha č. 1: Technická specifikace projektované stavby**

**Povšechný popis stavby**

Jedná se o novou trolejbusovou trať s počátkem v okružní křižovatce v ulici Průmyslové před domem č.p. 462. Dvoustopá trať, nesená podle potřeby ocelovými i betonovými stožáry, dlouhá asi 850 m, bude vedena po jižní větvi Průmyslové ulice po nadjezdu přes železniční vlečku na obratiště před domem č.p. 387.

Připojení ke stávajícím trolejbusovým tratím bude provedeno vložením výhybek do stávající trolejbusové trati na Průmyslové ulici tak, aby byly možné všechny křižovatkové pohyby. Odbočení z nové trolejbusové trati doprava na zastávku „Zámeček“ (směrem na Černou za Bory) a odbočení od zastávky „Zámeček“ na novou trolejbusovou trať budou navržena jako samostatné stavební objekty, aby je bylo možné v případě změny potřeb zadavatele při realizaci vypustit.

Za kruhovým objezdem budou na nové trati navrženy podružné diodové úsekové děliče s možností rozpojení přes odpojovače.

Na obratišti Zdravotnická škola bude navržena předjízdná stopa tak, aby bylo možné objet trolejbus odstavený v odstavném pruhu na příjezdu ke stávajícímu obratišti (s předpokladem zřízení nové výstupní zastávky *Zdravotnická škola* před začátkem odstavného pruhu – návrh nové zastávky není předmětem tohoto projektu).

Napájení nové trolejbusové trati bude navrženo prostřednictvím nové kabelové trasy Al 2x 500 mm2 (dva páry kabelů) z měnírny MR 4 Drážka na nový napájecí bod na stávající trolejbusové trati (poblíž nadjezdu přes železniční vlečku mezi zastávkami „Zámeček“ a „Průmyslová“) s tím, že z tohoto napájecího bodu bude napájena jak nově budovaná trolejbusová trať, tak i přilehlý úsek stávající trolejbusové trati po ulici Průmyslová až po úsekové dělení při zastávce Pardubičky, točna. Projekt napájecí trasy ani úprav měnírny **není** součástí předmětu zakázky.

**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 navrženy v předsunuté poloze, ovládání bude navrženo kompatibilní s pardubickým systémem včetně ochrany před přepětím mezi póly plus a mínus.
* Sjížděcí (mechanická) výhybka na odbočce z nové tratě vpravo bude navržena až do točny Zámeček pro možnost předjíždění nebo odstavování trolejbusů na stávajícím obratišti u sociálního zázemí řidičů.
* 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 s možností průjezdu pod proudem.
* Výška vedení nad vozovkou bude 5,50 až 5,80 m.
* Vedení bude polokompenzované, s klikatostí v rovinných úsecích, dle potřeby se závěsy s přídavným lanem.
* Základy stožárů budou navrženy podle místních podmínek hranolové, pilotové nebo vrtané.
* Součástí projektu bude energetický výpočet, jehož výsledkem bude doporučené nastavení nadproudových ochran.
* Při umisťování stožárů trakčního vedení musí být v nejvyšší možné míře šetřena zeleň, zejména pak přírodní památka Nemošická stráň.
* Součástí projektu bude také koordinace s potřebami veřejného osvětlení, které může být v budoucnu na nové trakční stožáry přemístěno. Samotná přeložka veřejného osvětlení není součástí projektu.
* Stožáry musejí umožňovat budoucí nesení nadzemních tras optických kabelů.
* Trať musí vyhovět provozu všech typů trolejbusů pro danou napěťovou soustavu, které jsou provozovány na území ČR.
* Zadavatel předpokládá zřízení nového stanoviště zastávky ERA, Zámeček, v opačném směru ke stávající zastávce. Návrh zastávky není předmětem projektu.
* Objednatel zajistí mapové podklady z databáze technických map města. Projektant zajistí upřesňující zaměření na místě (podzemní a nadzemní sítě, stromy apod.).