

Schvalovací protokol stavby v přípravě „Modernizace železničního uzlu Ostrava“ ve stádiu 2

A. Základní identifikační údaje

Název stavby:	Modernizace železničního uzlu Ostrava
ISPROFOND:	5813520009
Místo stavby:	Dle knižního jízdního řádu: Trať č. 271 (Olomouc-) Přerov – Bohumín Trať č. 321 Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín Trať 323 Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí Dle Prohlášení o dráze: Trať 780 00 Bohumín – Prosenice Trať 795 00 Ostrava-Svinov – Opava východ Trať 792 00 Ostrava hlavní nádraží - Vratimov
Kraj:	Moravskoslezský
Investor:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město IČ: 70 99 42 34, DIČ: CZ – 70 99 42 34 Zastoupená Stavební správou východ, Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc
Zpracovatel dokumentace:	MORAVIA CONSULT Olomouc a. s. Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc
Předpokládaná realizace:	2025 – 2032

B. Posuzovací část

B.1. Účel stavby

Cílem stavby „Modernizace železničního uzlu Ostrava“ je úprava železničního uzlu Ostrava pro výhledový rozsah osobní i nákladní železniční dopravy. Stavba odstraní nevyhovující technický stav železniční infrastruktury, zvýší její kapacitu, minimalizuje počty kolizních tras vlaků. Modernizace přinese zvýšení komfortu pro cestující komplexní modernizací nástupišť, bezbariérových přístupů a informačních zařízení.

Důvodem chystané modernizace je důležitost celého uzlu, zvýšení kapacity infrastruktury a tím i konkurenceschopnost železniční dopravy, zvýšení rychlosti, bezpečnosti, standardů a pohodlí pro cestující. Železniční uzel Ostrava je strategický železniční dopravní uzel ležící na II. a III. tranzitním železničním koridoru, je součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T). Z pohledu vnitrostátní dopravy má významnou roli v rámci přepravy celé ostravské aglomerace, čítající

na milion obyvatel. Většina vlaků dálkové osobní železniční dopravy má v uzlu Ostrava pobyt pro nástup a výstup cestujících, avšak některé vybrané linky jsou zde výchozí/končí.

Mimo osobní a dálkové přepravy významně zajišťuje i nákladní dopravu. Do staničních obvodů v rámci Ostravy hl. n. je zaústěné velké množství vleček a probíhá zde vlakotvorba, která dosahuje nejvyšších výkonů v rámci železničních stanic v ČR.

V současném stavu v uzlu Ostrava nevyhovuje především propustnost, kapacita trati a četná rychlostní omezení. Z pohledu přístupu k vlakům a komfortu pro cestující Ostrava nenabízí aktuální standardy, které jsou klíčové pro zatraktivnění železniční dopravy.

B.2. Popis stavby včetně kapacitních údajů

Základní technický popis stavby

Páteří stavby je modernizace hlavní koridorové trati č. 271 Přerov – Bohumín v úseku stávajícího evd. Km 259,746 – 270,115. Nezbytné úpravy budou provedeny na trati č. 321 – Ostrava-Svinov – Opava východ ve stávajícím evd. km 261,869 – 263,458. Na základě dopravně-technologického vyhodnocení a potřeb osobní i nákladní dopravy budou modernizovány části úseku trati č. 323 Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí ve stávajícím evd. km 0,000 – 4,400.

Železniční zabezpečovací zařízení

Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

Ostrava-Svinov – Ostrava Třebovice, úprava TZZ:

Stávající traťové zabezpečovací zařízení typu AH-83 bez oddílových návěstidel s počítači náprav v mezistaničním úseku Ostrava-Svinov – Ostrava-Třebovice zůstane zachováno a naváže se v ŽST Ostrava hl. n. v obvodu Ostrava-Svinov na nové elektronické SZZ. Z důvodu změny polohy trakčního dělení bude vjezdové návěstidlo TL a předvěst PŘTL vysunuty do tratě, bude přesunut počítačový bod a upravena kabelizace. S tím souvisí i úprava polohy balíz ETCS pro vstup do oblasti ETCS L2.

Výhybna Polanka nad Odrou, úprava TZZ ve stavědlové ústředně:

Stávající traťové zabezpečovací zařízení ABE-1 s kolejovými obvody KO 3103 – 75 Hz v mezistaničním úseku Ostrava-Svinov – výh. Polanka nad Odrou zůstane zachováno. Počet prostorových oddílů se nemění. Z důvodu vysunutí odjezdových návěstidel do prostoru bývalých označkových návěstidel se stávající oddílová návěstidla 1-2601 a 2-2601 posunou do nových poloh. Předvěstí vjezdových návěstidel 1L a 2L výhybny Polanka nad Odrou budou nově odjezdová návěstidla Ostrava-Svinov. Toto stávající TZZ se v ŽST Ostrava hl. n. naváže na nové elektronické SZZ a upraví se na vyšší verzi.

Bohumín-Vrbice, úprava TZZ ve stavědlové ústředně:

Stávající traťové zabezpečovací zařízení ABE-1 s kolejovými obvody KO 3103 – 75 Hz v mezistaničním úseku Bohumín-Vrbice – Ostrava hl. n. zůstane zachováno. Počet prostorových oddílů se nemění. Z důvodu vysunutí odjezdových návěstidel do prostoru bývalých označkových návěstidel se stávající oddílová návěstidla 1- 2698 a 2-2698 posunou do nových poloh. Předvěstí vjezdových návěstidel v ŽST Bohumín-Vrbice 1S a 2S budou nově odjezdová návěstidla v ŽST Ostrava hl. n. Toto upravené TZZ se v ŽST Ostrava hl. n. naváže na nové elektronické SZZ severní části.

Ostrava-Kunčice, úprava TZZ ve stavědlové ústředně:

Stávající traťové zabezpečovací zařízení ABE-1 s kolejovými obvody KOA typu KO 6301 – 75 Hz v mezistaničním úseku Ostrava střed – Ostrava-Kunčice zůstane zachováno. Počet prostorových oddílů a poloha oddílových návěstidel se nemění. Toto stávající TZZ se v ŽST Ostrava střed naváže na nové elektronické SZZ a upraví se na vyšší verzi. V sousední ŽST Ostrava-Kunčice bude TZZ upraveno na novou vyšší verzi.

Přejezdové zabezpečovací zařízení (PZZ)

Ostrava-Svinov, úprava stávajícího PZS P10060, vl.č. 6079:

Z důvodu změny výšky koleje vlečky v prostoru přejezdu je nutné upravit i navazující komunikaci a přejezdové zabezpečovací zařízení. Stávající výstražníky se závorou budou demontovány, stejně tak budou vymístěny i betonové základy výstražníků. Pod novou vozovkou a kolejí budou uloženy nové chráničky pro nové kabely, tyto budou na stávající naspojovány v místech konce výhybky E2. Po zbudování nové koleje a komunikace se do příslušných míst vrátí stávající základy a na ně namontují výstražníky se závorou.

Spádovištní zabezpečovací zařízení (SpZZ)

Ostrava, ústřední stavědlo SEVER, spádovištní zabezpečovací zařízení:

Na pravém nádraží bude kolejově upraveno spádoviště se směrovými kolejemi. Svážný pahrbek s jednou přísunovou kolejí zůstane zachován, stejně jako počet svazků a počet směrových kolejí bude snížen o jednu kolej oproti stávajícímu stavu. Stávající spádovištní zařízení bude zrušeno. Bude vybudováno nové spádovištní automatizační zařízení 4. kategorie podle TNŽ 34 2660. V kolejišti budou zřízeny nové prvky pro spolupráci s vnitřním systémem spádovištního automatizačního zařízení. Stávající kolejové brzdy se demontují a demontují se i rozvody stlačeného vzduchu se zásobníky. Elektropneumatické kolejové brzdy budou nahrazeny novými elektrohydraulickými brzdami.

Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)

CDP Přerov, úprava DOZ a RBC:

Celý železniční uzel Ostrava bude začleněn do dálkového ovládání včetně obvodu Ostrava střed a bude do něho vepnuto i dálkové ovládání ŽST Ostrava-Svinov, která bude nově součástí ŽST Ostrava hl. n. Železniční uzel Ostrava hl. n. bude zabezpečen čtyřmi elektronickými stavědly navzájem propojenými vazbami, jak je uvedeno v záměru projektu. V jednotlivých elektronických stavědlech budou zřízeny skříňe dálkového ovládání. Dálkové ovládání všech čtyř elektronických stavědel bude z CDP Přerov ze sálu pro ovládání úseku Petrovice u Karviné – Ostrava-Svinov v sále č. 7, který je vytvořen spojenými místnostmi č. 4.06 + 4.07 (4. patro budovy CDP).

Evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS)

Ostrava-Svinov, úprava ETCS:

Po dokončení stavby budou ve stanici v činnosti návěstidla s kompletní sestavou návěstních světel bez rychlostních pruhů pro omezené návěstění potřebných rychlostí. Při zapínání ETCS L2 se vypnou z činnosti ta návěstní světla, která nebudou potřebná pro návěstění vlakových cest pro jízdy vlaků pod ETCS. Zabezpečovací zařízení bude v cílovém stavu navrženo na výhradní provoz systému ETCS s benefity.

Ostrava, ústřední stavědlo JIH, úprava ETCS:

Po dokončení stavby budou ve stanici v činnosti návěstidla s kompletní sestavou návěstních světel bez rychlostních pruhů pro omezené návěstění potřebných rychlostí. Při zapínání ETCS L2 se vypnou z činnosti ta návěstní světla, která nebudou potřebná pro návěstění vlakových cest pro jízdy vlaků pod ETCS. Zabezpečovací zařízení bude v cílovém stavu navrženo na výhradní provoz systému ETCS s benefity. V kolejišti budou zřízena návěstidla hlavní a seřaďovací. Polohy hlavních návěstidel byly posouzeny ve vztahu k vlakovému zabezpečovací třídě „A“ – ETCS L2 na hlavní trati Petrovice u Karviné – Přerov.

Ostrava, ústřední stavědlo SEVER, úprava ETCS:

Po dokončení stavby budou ve stanici v činnosti návěstidla s kompletní sestavou návěstních světel bez rychlostních pruhů pro omezené návěstění potřebných rychlostí. Při zapínání ETCS L2 se vypnou z činnosti ta návěstní světla, která nebudou potřebná pro návěstění vlakových cest pro jízdy vlaků pod ETCS. Zabezpečovacího zařízení bude v cílovém stavu navrženo na výhradní provoz systému ETCS s benefity. V kolejišti budou zřízena návěstidla hlavní

a seřadovací. Polohy hlavních návěstidel byly posouzeny ve vztahu k vlakovému zabezpečovací třídy „A“ – ETCS L2 na hlavní trati Petrovice u Karviné – Přerov.

Ostrava střed, úprava ETCS:

Po dokončení stavby budou ve stanici v činnosti návěstidla s kompletní sestavou návěstních světel bez rychlostních pruhů pro omezené návěstění potřebných rychlostí. Při zapínání ETCS L2 se vypnou z činnosti ta návěstní světla, která nebudou potřebná pro návěstění vlakových cest pro jízdy vlaků pod ETCS. Zabezpečovacího zařízení bude v cílovém stavu navrženo na výhradní provoz systému ETCS s benefity.

Staniční zabezpečovací zařízení (SSZ)

Ostrava-Svinov, definitivní SZZ:

Ve stanici budou provedeny kolejové úpravy pro nové napojení tratě směr Ostrava-Třebovice, aby byly možné současné vjezdy od Ostravy hl. n. a od Ostravy-Třebovic. V této části obvodu Ostrava-Svinov bude vybudováno nové elektronické stavědlo podle zásad uvedených v záměru projektu. Elektronické SZZ bude zabezpečovat kolejiště obvodu Ostrava-Svinov od úrovně cestových návěstidel Lc101d, Lc102d, Lc107c a od úrovně vjezdového návěstidla TL od Ostravy-Třebovic po vjezdová návěstidla 1S, 2S ve směru od výhybní Polanka nad Odrou a po vjezdové návěstidlo VS směrem od odbočky Odry. Pracoviště PPV pro úsek tratě Polanka n. O. – Polom bude v souladu s Pokynem GŘ 1/2021 přesunuto na ústřední stavědlo SEVER. Podle Směrnice pro dálkové ovládání SŽ PO-01/2021-GŘ ze dne 1.3.2021 je požadováno zřídit v definitivním stavu ŽST Ostrava-Svinov 9 pracovišť RDP pro budoucí ovládání tratí:

- Krnov – Opava východ (m)
- Ostrava-Svinov (m) – Opava východ
- Opava východ (m) – Hlučín se požaduje zřídit RDP této tratě (platí od změny způsobu řízení podle předpisu SŽDC D3 na řízení podle předpisu SŽDC D1)
- Kravaře ve Slezsku (m) – Chuchelná se požaduje zřídit RDP této tratě (platí od změny způsobu řízení podle předpisu SŽDC D3 na řízení podle předpisu SŽDC D1)
- Suchdol nad Odrou – Fulnek
- Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město
- Studénka – Bílovec
- Opava východ – Hradec nad Moravicí se požaduje zřídit RDP této tratě D3.

Ostrava, ústřední stavědlo JIH, definitivní SZZ:

Celý železniční uzel ŽST Ostrava hl. n. bude nově členěn na obvody:

- Ostrava hl. n. – obvod Ostrava-Hrušov (koleje a výhybky číslovány sérií 900)
- Ostrava hl. n. – obvod osobní nádraží, včetně kolejí Frýdlantského nástupiště (koleje a výhybky číslovány sérií 10)
- Ostrava hl. n. – obvod průjezdné koleje, včetně přesmyku (koleje a výhybky číslovány sérií 100)
- Ostrava hl. n. – obvod pravé nádraží, vč. kolejiště spádoviště (koleje i výhybky číslovány sérií 200)
- Ostrava hl. n. – obvod OMH (koleje i výhybky číslovány sérií 300)
- Ostrava hl. n. – obvod levé nádraží (koleje a výhybky číslovány sérií 400)
- Ostrava hl. n. – obvod Ostrava-Svinov (koleje a výhybky číslovány sérií 500)
- Ostrava hl. n. – obvod VOK (koleje a výhybky číslovány sérií 600)
- Ostrava hl. n. – obvod Ostrava střed, vč. zast. Ostrava-Stodolní (koleje a výhybky číslovány sérií 700)
- Ostrava hl. n. – obvod uhelné nádraží (koleje a výhybky číslovány sérií 800)

Tento provozní soubor řeší obvody nebo jejich části:

- Ostrava hl. n. – obvod průjezdné koleje, včetně přesmyku (koleje a výhybky číslovány sérií 100)
- Ostrava hl. n. – obvod pravé nádraží (sudé zhlaví), vč. kolejiště spádoviště (koleje i výhybky číslovány sérií 200)
- Ostrava hl. n. – obvod OMH (koleje i výhybky číslovány sérií 300)
- Ostrava hl. n. – obvod levé nádraží (liché a sudé zhlaví se zrušeným spádovištěm) (koleje

a výhybky číslovány sérií 400)

Ostrava, ústřední stavědlo JIH, provizorní SZZ:

Během budování nového definitivního elektronického SZZ v obvodu Ostrava hl. n. bude využito stávající reléové zabezpečovací zařízení do doby, do níž bude možné stávající RZZ upravovat během stavebních postupů. Pro další období výstavby bude zřízeno mobilní provizorní zabezpečovací zařízení v mobilních kontejnerech (M-PZZ) s redukováným dopravním programem, které je nutno napojit na sdělovací zařízení a silnoproudé napájení. Kontejnery pro levé nádraží budou umístěny v kolejové mezeře cca v km 265,150 a kontejnery pro pravé nádraží budou umístěny v kolejové mezeře cca v km 265,300.

Ostrava, ústřední stavědlo SEVER, definitivní SZZ:

Celý železniční uzel ŽST Ostrava hl. n. bude nově členěn na obvody:

- Ostrava hl. n. – obvod Ostrava-Hrušov (koleje a výhybky číslovány sérií 900)
- Ostrava hl. n. – obvod osobní nádraží, včetně kolejí Frýdlantského nástupiště (koleje a výhybky číslovány sérií 10)
- Ostrava hl. n. – obvod průjezdné koleje, včetně přesmyku (koleje a výhybky číslovány sérií 100)
- Ostrava hl. n. - obvod pravé nádraží, vč. kolejiště spádoviště (koleje i výhybky číslovány sérií 200)
- Ostrava hl. n. - obvod OMH (koleje i výhybky číslovány sérií 300)
- Ostrava hl. n. – obvod levé nádraží (koleje a výhybky číslovány sérií 400)
- Ostrava hl. n. – obvod Ostrava-Svinov (koleje a výhybky číslovány sérií 500)
- Ostrava hl. n. – obvod VOK (koleje a výhybky číslovány sérií 600)
- Ostrava hl. n. – obvod Ostrava střed, vč. zast. Ostrava-Stodolní (koleje a výhybky číslovány sérií 700)
- Ostrava hl. n. – obvod uhelné nádraží (koleje a výhybky číslovány sérií 800)

Tento provozní soubor řeší obvody nebo jejich části:

- Ostrava hl. n. – obvod Ostrava-Hrušov
- Ostrava hl. n. – obvod osobní nádraží, včetně kolejí Frýdlantského nástupiště
- Ostrava hl. n. - obvod pravé nádraží, liché zhlaví kolej č. 839a a návěstidlo Sc409a směrem z obvodu Ostrava levé nádraží (OL)
- Ostrava hl. n. – obvod VOK (koleje a výhybky číslovány sérií 600)
- Ostrava hl. n. – obvod uhelné nádraží (koleje a výhybky číslovány sérií 800)

Odbočné výhybky a odvrtné výhybky nebo výkolejky ústředně přestavované budou kryty seřaďovacími návěstidly. Umístění technologického zabezpečovacího zařízení elektronického stavědla bude v nové technologické budově Ostrava hl. n. – Ústřední stavědlo SEVER. Pro umístění zabezpečovacího zařízení jsou navrženy místnosti stavědlová ústředna, místnost napájecího zdroje zab. zař., místnost baterií zab. zař., místnost kabelových závěrů a dopravní kancelář pro umístění pracoviště PPV.

Posty pracoviště PPV:

- Výpravčí sever - bude ovládat průtah železničním uzlem přes obvod osobní nádraží koleje č. 19 – 4.
- Výpravčí Báňské – bude ovládat obvod Ostrava hl. n. – levé nádraží, obvod uhelné nádraží, obvod VOK a obvod Ostrava střed
- Výpravčí Pravé – bude ovládat obvod osobního nádraží koleje č. 6 – 26 a obvod pravého nádraží mimo spádoviště a obvod OMH (vjezdová skupina).
- Výpravčí Svinov – bude ovládat cele kolejiště obvodu Ostrava- Svinov a obvod průjezdných kolejí č. 107 až 104.
- Výpravčí Polanka n. O. – Polom, které bude přesunuto z ŽST Ostrava- Svinov
- Pracoviště operátora žel. dopravy

Ostrava, ústřední stavědlo SEVER, demontáže zabezpečovacího zařízení:

Tato část PS řeší demontáže stávajícího nepotřebného zabezpečovacího zařízení v kolejišti a ve vnitřních prostorách řídicího stavědla, St.4, St.30H, St.I 0H, St.1-OB a v kolejišti stanice.

Veškeré zabezpečovací zařízení bude demontováno do šrotu. Demontáže provizorního zabezpečovacího zařízení jsou zahrnuty v části provizorního SZZ.

Ostrava střed, definitivní SZZ:

V této části obvodu Ostrava střed bude vybudováno nové elektronické stavědlo podle zásad uvedených v záměru projektu. Elektronické SZZ bude zabezpečovat kolejiště obvodu Ostrava střed s dopravními kolejemi č. 701, 701b, 701c, 701zc, 702, 702b, 702c, 702zc, 704, a 700 (kusá vjezdo/odjezdová s dynamickým zarážedlem před koncem koleje), se třemi nástupištními hranami včetně kolejí 701a, 702a se zastávkou Ostrava-Stodolní od úrovně cestových návěstidel Sc701a, Sc702a po vjezdová návěstidla 1KS, 2KS od ŽST Ostrava-Kunčice. Na dopravních kolejích se vybuduje nový systém VZ ETCS L2. V kolejišti budou umístěny balízy a značky ETCS. Staniční zabezpečovací zařízení bude zároveň dálkově ovládáno z CDP Přerov.

Železniční sdělovací zařízení

V obvodu Ostrava-Svinov bude doplněna stávající místní kabelizace. Budou využity jak metalické, tak optické kabely. Nová kabelizace bude vybudována pouze pro nejnnutnější začlenění nově vybudovaných technologií v rámci stavby do sdělovacího zařízení. Centrum místní kabelizace bude ve stávající technologické budově ve sdělovací místnosti.

V obvodech Ostrava – průjezdné koleje, Ostrava – pravé n. a Ostrava – levé n. bude vybudována nová místní metalická a optická kabelizace.

Dálková, optická, závěsná kabelizace (DK, DOK, ZOK)

V úseku mezi Svinovem a osobním nádražím bude položen nový traťový kabel o kapacitě 15XN. Společně s ním budou položeny 3x HDPE (pro DOK, TOK, 1x rezervní). Optické kabely nejsou součástí tohoto PS. Traťový kabel bude v provedení ...ZE a bude připraven pro přechod na střídavou trakci. Traťový kabel bude ukončen plným profilem ve sdělovací místnosti technologické budovy Ostrava-Svinov, ve sdělovací místnosti stavědla JIH a ve sdělovací místnosti stavědla SEVER. Do budovy TNS ve Svinově bude oboustranně zaústěna trubka pro TOK, vč. Jedné rezervní trubky. Do trafostanice TS 129 v obvodu průjezdných kolejí bude oboustranně zaústěna trubka pro TOK. Stávající traťový kabel 15XN směr Bohumín bude naspojován a přesměrován do nové budovy stavědla SEVER. HDPE trubky pro DOK 72 vl. a TOK 12 vl. směr Bohumín budou naspojovány a přesměrovány do budovy stavědla SEVER. Kabelová trasa je od místa naspojování vedena v kabelovodu.

Silnoproudá technologie včetně DŘT

Dispečerská řídicí technika (DŘT):

V transformovných TS 22/0,4kV, rozvodnách EPZ a SpS3kV v místnostech RNN či DŘT se předpokládá osadit nová zařízení telemechaniky (PLC) skříňového či nástěnného provedení. Zařízení DŘT je v systému řízení určeno pro sběr signálů, ovládání silnoproudých zařízení, měření a dálkovou diagnostiku stavu. Napájení PLC se navrhuje 24 VDC včetně servisní zásuvky 230 VAC. Terminály technologie R 22kV budou do DŘT zapojeny přes switch do dvojitého optického kruhu – IEC 61850. Ve vybraných objektech bude přes komunikační kartu připojeno DOÚO (POZ/PLC) pomocí ETH rozhraní. Hlídač izolace (HIS) zapojen přímo na jednotku digitálních vstupů. Obdobným způsobem budou zapojeny dveřní kontakty.

Technologie rozvoden VVN/VN:

Účelem vhodného výběru ochranných funkcí a ochran je zajištění vypnutí elektrického zařízení v případě poruchy v požadovaném čase trvání poruchy a zajištění selektivního vypnutí částí elektrické sítě s poruchou a zachování provozu ostatních částí elektrické sítě bez poruch. Ochrany kabelového rozvodu 22 kV a trafostanic 22/0,4 kV budou součástí multifunkčních ochran, které budou instalovány na vývodech rozvoden 22 kV na TNS a v přívodech trafostanic. Hlavní ochranou funkci plní diferenciální ochrana kabelu. Tato ochrana bude vyhodnocovat rozdílový proud na obou stranách daného kabelového úseku mezi rozvodnami 22 kV v LDS 22 kV.

Navržené ochranné funkce (příklad):

- Třífázová směrová nadproudová ochrana
- Třífázová nesměrová nadproudová ochrana
- Směrová zemní ochrana
- Ochrana při fázové nevyváženosti
- Diferenciální ochrana vedení
- Třífázová ochrana proti tep. přetížení vývodů kabelů a distribučních transformátorů
- Funkce kontroly komunikace ochran

Silnoproudá technologie trakčních napájecí stanic:

V trakčních měnících se předpokládá osadit nová zařízení hlavních napájecích transformátorů pro LDSŽ 22 kV, tlumivek 22 kV, případně dalších filtračních zařízení, jejichž parametry budou dány výpočty LDSŽ 22 kV. Rovněž se předpokládá osadit nová zařízení rozvaděčů VN 22 kV v rozvodnách, dle nových uspořádání a požadavků.

Ostrava-Svinov, TNS, úprava stejnosměrné části 3 kV DC – Tento PS řeší doplnění stávajícího rozvaděče R3 kV DC na TNS Ostrava-Svinov o dva trakční napáječe N6 a N7. Požadavek na doplnění dvou napáječů vychází z aktuálního schéma SNTTV a energetických výpočtů. Napáječ N6 bude sloužit pro napájení kolejí 304 a 306 od Přesmyku most dále kolejí 206 Ostrava hl. n. – obvod pravé nádraží až po skupinu vedlejších sudých kolejí v Ostrava hl. n. – obvod osobní nádraží. Napáječ N7 bude sloužit pro napájení kolejí 107 a k lichým vedlejším kolejím v Ostrava hl. n. – obvod osobní nádraží.

Technologie trans. h stanic VN a NN je pro napájení silnoproudého zařízení potřebný příkon:

- ŽST Ostrava-Svinov: P15min OSV = 562 kW
- Uzel trafostanic ŽST Ostrava hl. n.: P15min OHLN = 5109 kW

Celkový požadovaný výkon při uvažování maximálního rozsahu napájení trakčního vedení a silnoproudých zařízení dle podkladů energetických výpočtů a energetických bilancí uvedených částí dokumentace je součtem těchto příkonů:

- P15min celk = P15min TV + P15min OSV + P15min OHLN = 12100 kW + 624 kW + 5109 kW = 17833 kW \doteq 18000 MW

Z uvedeného výpočtu vyplývá, že v rámci této dokumentace navrhujeme navýšení rezerv. příkonu TNS Ostrava-Svinov z 10000 kW na 18000 kW, tedy navýšení o 8000 kW.

Ostrava osobní n., SpS, stejnosměrná část 3 kV DC

Spínací stanice se zřizuje za účelem:

- zvýšení spolehlivosti napájení elektrizovaných tratí,
- zvýšení výkonosti pevných elektrických trakčních zařízení,
- zvýšení propustnosti elektrizovaných tratí.

Nová SpS Ostrava bude připojena prostřednictvím venkovního napájecího vedení na trakční vedení. Připojení bude řešeno dvěma napáječi N1 a N2 odbočením T z hlavních kolejí mezi TNS Ostrava-Svinov a SpS Bohumín, dále bude jedním napáječem N6 připojeno TV pro napájení pravého nádraží v žst. Ostrava hl. n., jedním napáječem N7 pro napájení lichých kolejí Ostrava hl. n. osobní nádraží a dvěma napáječi bude připojeno napájení TV ve směru na TNS Vratimov. SpS bude obsahovat celkem deset trakčních napáječů, z nichž tři budou sloužit jako podélné spojky mezi skupinami napáječů.

Železniční svršek a spodek

Ostrava-Svinov a vlečka č. 6079

Vlivem zaústění nové přesmykové koleje č. 107 do severního zhlaví dochází k úpravě celého opavského zhlaví od km 261,884 do km 262,638 včetně vyosení nového napojení traťové koleje na Opavu. Průjezd z přesmykové koleje k nástupišti č. 1 je možný přes křížovatkovou výhybku. Zároveň se zvyšuje rychlost na vjezdu/odjezdu ze staniční koleje č. 506 na 60 km/h,

čímž dochází k úpravě rozvětvení do kolejí č. 506-510. Nově se navrhuje propojení staniční koleje č. 510 s kolejí 506b a dále do nové přesmykové koleje na rychlost 80 km/h. V novém stavu bude severní zhlaví tvořeno celkem 30 ks výhybek, přičemž stavbou dochází k úpravě kolejiště sudé skupiny kolejí mimo hlavní kolej.

Ostrava průjezdné koleje

Kolejové řešení navazuje v koncovém styku výhybky č. 506 v koleji č. 107 na Ostrava - Svinov. Koleje č. 101 a 102 jsou navázány taktéž na krajní výhybky v obvodu Ostrava-Svinov od km 262,269. V km 266,300 navazuje kolejové řešení na SO 15-10-01. Kolej č. 107 vychází ze severního zhlaví obvodu Ostrava-Svinov směrem na osobní nádraží v samostatné stopě na novém tělese a ke kolejím č. 101 a 102 se přimyká při průchodu pod dálničním mostem v km 262,914. Za křížením řeky Odry třemi jednokolejnými mosty se v km 263,402 odděluje nová kolej č. 105 a všechny koleje klesají pod nadjezd dálničního přivaděče II/470 podélným sklonem 5,85 ‰. Prostor pro nastoupání přesmykové koleje je omezen jak silničním nadjezdem dálničního přivaděče, tak kolejištěm vjezdové skupiny pravého nádraží. Výsledný podélný sklon koleje je 24,5 ‰ na délce 260 m.

Ostrava pravé nádraží – traťový okrsek

Nově budovaný areál TO se nachází v prostoru stávajících kolejí č. 264c a 264d a účelového (postradatelného) kolejiště SŽ. V rámci tohoto stavebního objektu jsou v areálu navrženy dvě koleje č. 278 a č. 280 s užitnou délkou 190 m a 152 m, které dále pokračují do garáže MUV, kde mají užitnou délku 20 m. Koleje jsou ukončeny zarážedly v hale garáže. Osová vzdálenost kolejí je na začátku navržena 7,00 m. Osová vzdálenost se před garáží plynule zvětšuje na hodnotu 8,60 m. Koleje jsou v přímých úsecích rovnoběžné, změna osové vzdálenosti probíhá ve směrových obloucích kolejí.

Ostrava levé nádraží

Kolejové řešení obvodu levého nádraží navazuje v km 263,853, na konci výhybky č. 121, na "Ostrava průjezdné k., žel. svršek", dále je vedeno do km 266,415, kde navazuje na konci výhybky č. 91 na "Ostrava osobní n., 1.část, žel. svršek (bohumínské k.)" a do km 266,499, kde navazuje na konci výhybky č. 801 na "Ostrava osobní n., 2.část, žel. svršek (frýdlantské k.)". Návrhový stav vychází z požadavků dopravní technologie. Je navrženo oboustranné zapojení levého nádraží jednak ze směru od Svinova do hlavní koleje č. 105c a také zapojení přes spojovací kolej č. 409a ve směru na osobní nádraží. V rámci tohoto stavebního objektu je navržena rekonstrukce dopravních kolejí č. 409c a 411a v celé délce a doplněna dopravní kolej č. 413a pro objezd hnacího vozidla. Rychlost v navrhovaných kolejích je 50 km/h v osových vzdálenostech kolejí 4,75m.

Ostrava osobní nádraží, 2. část – frýdlantské koleje

V rámci stavebního objektu dojde k demolici stávajícího kolejiště osobní dopravy v prostoru tzv. frýdlantských kolejí. Nově je navrženo 6 dopravních kolejí č. 11 až č. 21 v rámci celkového nového návrhu frýdlantského kolejiště. Směrové vedení kolejí podél nástupišť je tvořeno složenými směrovými oblouky ze tří poloměrů tak, aby bylo v části podél nástupních hran dosaženo poloměru až 400 m. V krajních částech složených motivů navrženy poloměry $R = 300$ m. Zhlaví jsou tvořena převážně výhybkami s poloměrem odbočení $R = 300$ m, řešení je tedy navrženo na rychlost 50 km/h.

Ostrava báňské nádraží, včetně vlečky č. 6077

V rámci stavebního objektu dojde k demolici velké části uhelného obvodu – stávající koleje č. 806 – 822 budou sneseny a ustoupí novému areálu THÚ. Dále dojde k úpravě konfigurace ostravského zhlaví kolejí č. 821 – 851 (nové číslování). Koleje č. 821, 823 a 825 budou nově ukončeny zarážedlem ve směru na Ostrava střed. Předmětem rekonstrukce bude rovněž ostravské zhlaví kolejiště VOK, tj. koleje č. 603 – 608 včetně spojovacích kolejí a výhybek. Součástí objektu je i rekonstrukce zapojení vlečky č. 6077 Severomoravská dráha, a. s.

Ostrava báňské nádraží – technicko-hygienická ústředna

V rámci stavebního objektu je navržena demolice kolejiště areálu THÚ včetně technologických součástí kolejí pro údržbu. Nově jsou navrženy 4 koleje (1t – 4t) užitečných délek cca 180 m

zapojené pomocí výhybek s poloměrem odbočení 190 m. Koleje jsou navrženy ve směrové přímé. Mezi kolejemi č. 1t a 2t, respektive 3t a 4t je navržena zpevněná plocha pro umístění technologie údržby. Pro koleje je navržen svršek tv. 49 E1 na betonových pražcích. Kolejiště THÚ je odvodněno systémem trativodů a svodných potrubí.

Ostrava střed, včetně vlečky č. 6009, 6071

V rámci stavebního objektu je navržena demolice kolejiště mezi stávajícími výhybkami č. 704 a č. 705 ve směru na Ostrava-hlavní nádraží a výhybkami č. 709 a č. 710 ve směru na Ostrava – Kunčice. Nově je navržena konfigurace se čtyřmi dopravními kolejemi č. 700 – 704. Navrženy jsou výhybky s poloměrem odbočení umožňující dosažení rychlosti 60 km/h v celé stanici. Ve stanici jsou navrženy osové vzdálenosti 5 m a 10 m. Součástí objektu je i rekonstrukce zapojení vleček č. 6070 OKD Doprava a. s. a č. 6071 Vítkovická doprava. Pro koleje č. 701 a č. 702 je navržen železniční svršek tvaru 60 E2 na betonových pražcích, pro ostatní koleje svršek tvaru 49 E1 na betonových pražcích. Kolejiště je odvodněno systémem trativodů a svodných potrubí.

Ostrava – výstroj trati

Předmětem stavebního objektu je vystrojení trati novými návěstmi, které budou reflektovat navržené kolejové řešení. Navrženo je umístění následujících prvků výstroje trati dle platného předpisu SŽ D1

- Rychlostníky – jako nepřenositelné návěstidlo pro návěst traťové rychlosti od tohoto návěstidla pro všechny typy železničních vozidel
- Předvěstníky – jako nepřenositelné návěstidlo pro návěst před nejbližší následující rychlostník.
- Sklonovníky – pro podélný sklon kolejí větší než 5 ‰.
- Staničníky – tabulové popř. železobetonové staničníky pro určení kilometrické polohy na trati.
- Hraničníky – pro určení místa, kde na styku drah dochází ke změně provozovatele dráhy.

Ostrava osobní nádraží – ulice Hlučínská – úprava svršku tramvajové tratě

Návrh geometrie koleje koresponduje s projektem s názvem „PJD na ul. Hlučínská a Sokolská třída“ ve stupni dokumentace pro stavební povolení z roku 2019, vypracovaném společností Projekt 2010 s. r. o. Předpokládaný termín realizace tohoto projektu je v roce 2020/2021. Tudiž je zmíněný projekt považován za stávající stav, který bude tímto SO upravován. Začátek úprav tramvajové tratě je vložen do km 0,108 613. Upravovaný úsek dosahuje délky 53,479 m v každé koleji. Staničení konce úprav je km 0,162 093. Směrová geometrie řešeného úseku je přímá. Niveleta kolejí je vedena ve sklonu 0,000 ‰. Zásah do konstrukce tramvajového spodku se nepředpokládá. Upravován bude jen systém odvodnění. Rekonstrukcí železničního mostu dojde rozšíření prostoru mezi mostními podpěrami. Proto budou uliční vpusti a podélné žlaby přesunuty ze stávající polohy blíže k podpěrám mostní konstrukce. Návrh kolejového řešení počítá se stávajícím rychlostním profilem $V = 50$ km/h. Osová vzdálenost kolejí 3,10 m. Konstrukce tramvajového svršku tramvajové tratě je navržena PJD W – Tram + žlábkové kolejnice 57R1. Kryt tramvajové tratě bude proveden z asfaltbetonu.

Nástupiště

Ve všech zastávkách a stanici budou rekonstruována nástupiště pro umožnění přístupu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Výška nástupních hran je navržena 550 mm nad temenem kolejnice.

Ostrava-Svinov, úprava nástupišť – Stavební úpravy se dotýkají pouze nástupiště č. 1. Dojde k prodloužení nástupních hran u kolejí 512 a 514 na délku 170 m. Prodloužení nástupní hrany bude provedeno předláždění části nástupiště, čímž dojde k prodloužení nástupní hrany.

Ostrava osobní nádraží, bohumínská nástupiště – Stávající dvě ostrovní nástupiště umístěné mezi kolejemi č. 1 – 3 a 2 – 4 ve směru na Bohumín budou rekonstruovány a prodlouženy na délku 420 m. Šířka nástupišť mimo směrové oblouky kolejí bude 8,3 m. Přístupy na nástupiště budou mimoúrovňové a bezbariérové, nově řešeny podchodem (v dnešním stavu lávkou). Nástupiště na svinovském zhlaví budou ukončena přejezdem pro vozíky vedeným přes koleje

č. 1, 2, 3, 5 a 7. Proti volnému přístupu cestujících na přejezd pro vozíky budou opatřeny konce nástupiště zábradlím s uzamykatelnou brankou.

Ostrava osobní nádraží, frýdlantská nástupiště – V rámci stavebního objektu jsou navržena tři nástupiště – jednostranné vnější u výpravní budovy, oboustranné ostrovní mezi koleji č. 15 a č. 17 a jednostranné ostrovní u koleje č. 19, Celkem jsou navrženy 4 nástupní hrany, vždy o délce 300 m. Konstrukce nástupní hrany je tvořena prefabrikátem H 130. Přístup na nástupiště je navržen podchodem vyústěným v přednádražním prostoru. Ke koncům nástupiště přiléhá nově navržený přejezd pro vozíky.

Ostrava-Stodolní, úprava nástupiště – V rámci stavebního objektu je navrženo prodloužení nástupiště o 100 m ve směru na ŽST Ostrava hlavní nádraží. Současně je ponechána rezerva na další prodloužení o 50 m ve stejném směru a o 70 m ve směru na ŽST Ostrava střed. Navržena je konstrukce SUDOP.

Ostrava střed, nástupiště – V rámci stavebního objektu jsou navržena dvě nástupiště – oboustranné ostrovní mezi kolejemi č. 701 a č. 702 délky 300 m a jednostranné vnější u výpravní budovy délky 170 m. Konstrukce nástupní hrany je tvořena prefabrikátem H 130. Přístup na nástupiště je navržen podchodem. Ke koncům nástupiště přiléhá nově navržený přejezd pro vozíky.

Železniční přejezdy a přechody

Ostrava-Svinov, železniční přejezd P10060 - Díky směrové a výškové úpravě vlečkové koleje (č. 6079) dojde k úpravě přejezdové konstrukce, asfaltobetonový kryt bude nahrazen celopryžovou přejezdovou konstrukcí s vnitřními a vnějšími panely a se závěrnými zídkami. Vnější přejezdové panely budou použity standartní bez převýšení. Přejezdová konstrukce bude doplněna pojistkami proti posuvu, které zajistí jeho stabilizaci. Vnější panely budou uloženy na přejezdových závěrných zídkách a na hliníkových nosičích.

Ostrava-Svinov, železniční přejezd P10060, úprava komunikace – Navržená je úprava místní komunikace ulice Elektrárenská, která bude navržena jako dvoupruhová, obousměrná z asfaltobetonového krytu o šířce 5,50 m + 2 x nezpevněná krajnice o šířce 0,50 m, kategorie MO2 6,5/5,5/30.

Mosty, propustky, zdi, lávky a krakorce

Ostrava průjezdné koleje – železniční most v evid. km 262,609 - Zatížitelnost konstrukce vyhovuje pro přechodnost D4/120 a D2/160. Šířkové uspořádání vyhovuje pro VMP 3,0. Je navržena sanace mostu zahrnující nové izolace a rekonstrukci rubové drenáže a protikorozní ochranu zábradlí.

Ostrava průjezdné koleje – železniční most v evid. km 262,616 - Nová kolej je vedena po novém násypovém tělese souběžně vlevo od koleje č. 102 ve vzdálenosti cca 15,3 m. Je navržena nový most tvořený uzavřeným železobetonovým rámem o kolmé světlosti 4,0 m a min. podjezdové výšky 3,56 m. Svahová křídla budou masivní tížná kolmá i šikmá. Vzhledem k poloze bude nutné provést přeložku polní cesty v délce cca 100 m.

Ostrava průjezdné koleje – železniční most v evid. km 263,276 (Odra) - V novém stavu jsou na trati navrženy tři koleje, současně je v územním plánu výhledové rozšíření koryta. Proto je přemostění navrženo pomocí 3 nových ocelových konstrukcí o rozpětí 90 m. Jednokolejné konstrukce jsou voleny s ohledem na úhel křížení, který při kolmém uložení výrazně navyšuje rozpětí. Konstrukce jsou proto vzájemně posunuty o 4,0 m. Z hlediska dopravního se jedná o staniční obvod, kde se uplatní VMP 3,0. Posun není předpokládán, je navrženo vybudovat příhradové konstrukce, které budou v souladu s normou navrženy na VMP 2,5 s chodníky umístěnými vně příhrad. Nová spodní stavba bude založena na velkopřůměrových pilotách. Konstrukce je umístěna 1,5 m nad Q500.

Ostrava průjezdné koleje – kabelová lávka v evid. km 263,282 - Vzhledem k navýšení počtu sítí, není možné je umístit na nové konstrukce mostu. Proto je navržena nová kabelová lávka. Rozpětí lávky je 90 m a odpovídá rozpětí nového železničního mostu. Volná výška pod lávkou je vyšší než volná výška sousedních železničních mostů. Kabelová lávka je určena pouze pro pohyb údržby, proto bude zamezeno vstupu cizích osob. Nosná konstrukce bude příhradová, v místě opěr opláštěná plechem. Přejchod do tratě bude vyřešen pomocí ŽB šachet navazujících na opěry lávky.

Ostrava průjezdné koleje – železniční most v evid. km 263,337 – zrušení – Vzhledem ke změně polohy kolejí by byla nutná kompletní přestavba objektu. Z důvodů výrazného zvětšení hlavního otvoru přes řeku Odru (most v ev. km 263,276) je navrženo zrušení tohoto inundačního mostu.

Ostrava průjezdné koleje – železniční most v evid. km 263,930 - Objekt nahrazuje stávající propustek v ev. km 263,947, který je vzhledem k jeho kolizi s novým mostem na přesmyku navržen k demolici. Nový most převádí cyklostezku, proto je navržena rámová konstrukce o světlosti 4,0 m a světlé výšce 2,8 m. Most se skládá z části pod hlavními kolejemi šířky cca 48 m a samostatné konstrukce pod 1 kolejí do odstavného nádraží, šířky cca 7,5 m. Mezi těmito konstrukcemi je otevřená část délky cca 5,2 m, která bude ohrazena kolmými křídly. Uvnitř mostu bude zřízeno osvětlení.

Ostrava průjezdné koleje – železniční most v evid. km 264,223 - V místě přesmyku dochází k převedení koleje č. 107c z levé strany tratě na pravou. Kolej je vlevo vedena pod stávající silniční nadjezd silnice II/470, který má funkci dálničního přivaděče. Pokračuje nad vjezdovou skupinu pravého seřaďovacího nádraží a hlavní traťové koleje. Následně se přimyká k traťovým kolejím v místě ulice Švermovy. Úhel křížení je 12.792°. Jako hlavní nosný prvek je navržen systém železobetonových polorámových konstrukcí, které jsou osazeny obkročmo mezi přemostované koleje. Horní příčle rámů jsou proměnné tloušťky s náběhy. Samotné rámy na sebe budou kontinuálně navazovat vždy jednou stojkou oddělenou dilatační spárou. Tento typ konstrukce byl navržen s ohledem na malý úhel křížení, malé osové vzdálenosti přemostovaných kolejí a délku přemostění. Založení polorámových konstrukcí se předpokládá plošně na polštáře z únosných štěrků. Do rámových konstrukcí je integrovaná nosná konstrukce, která tvoří vanu štěrkového lože. Horní příčle rámů jsou proměnné tloušťky s náběhy. Stojky tvoří konstantní stěnové podpěry z důvodu možného nárazu vozidla. Světlosti i délky rámových tubusů jsou závislé na počtu překračovaných kolejí.

Ostrava průjezdné koleje – železniční most v evid. km 264,269 – zrušení – Stávající mostní objekt se nachází pod kolejištěm vjezdových skupin levého a pravého nádraží v Ostravě – Mariánských Horách. Nad kolektorem je 18 kolejí. Uvnitř kolektoru se nachází vodovodní síť a sdělovací kabel obojí sloužící přilehlému chemickému závodu, ostatní inženýrské sítě jsou v současnosti nefunkční. Konstrukce byla postupně prodlužována a skládá se proto z mnoha částí. Nejstarší části z roku 1881 jsou kamenné klenby světlosti 3,6 m. Ty se nachází pod traťovými kolejemi č. 1 a č. 2. Do nich byly v roce 1907 vybetonovány klenby o světlé šířce 2,9 m, které rozšířily most na 5 kolejí. Následně byl most v roce 1942 a 1952 oboustranně rozšířen betonovými klenbami o světlé šířce 3,75 m. Po obou stranách objektu jsou železobetonové vstupní objekty. Celková šířka mostu je cca 125 m. Výška přesypávky je cca 1,5 m. Z inženýrských sítí v objektu jsou provozovány pouze vodovod, CETIN a sdělovací kabely.

Ostrava průjezdné koleje – železniční most v evid. km 264,808 – zrušení – Objekt v minulosti převáděl Černý potok. V rámci investice OVAK byl přeložen do prostoru mezi mosty ev. km 264,808 a 264,865. Dnes jsou viditelné pouze zbytky betonových říms a objekt již ztratil svůj význam. Dle místního správce mělo v minulosti dojít k vyplnění otvoru. Toto nebylo nikdy ověřeno. Bude ověřeno, zda došlo k vyplnění otvoru klenby a případně bude dodatečně vyplněna popílkobetonem.

Ostrava průjezdné koleje – železniční most v evid. km 264,883 – most na ulici Švermova a dvě kabelové lávky. Vzhledem ke stavebnětechnickému stavu a stáří konstrukce je v novém stavu navržena náhrada stávající konstrukce novými konstrukcemi ze zabetonovaných nosníků. Nový most překlene silnici a přilehlou sdruženou stezku pro chodce a cyklisty jedním otvorem o kolmé světlosti 12,5 m. Parovod bude vymístěn do samostatného kolektoru (nový most v km 264,912). V novém stavu bude most převádět 11 kolejí a jeho šikmost a rozměry samotné se přizpůsobí převáděné komunikaci. Současná nevyhovující podjezdná výška bude upravena na normovou hodnotu 4,5 m + rezerva 0,15 m.

Ostrava průjezdné koleje – železniční most v evid. km 264,912 (kolektor) - Objekt bude mít funkci kolektoru převádějící parovod a případně jiné sítě pod tratí. Konstrukčně se jedná o železobetonový monolitický rám o vnitřních rozměrech 2,2 x 2,3 m. konstrukce bude z obou stran uzavřena uzamykatelnými vstupy. Důvodem realizace objektu je vymístění sítí ze stávajícího otvoru mostu v ev. km 264,883.

Ostrava průjezdné koleje – železniční most v evid. km 265,386 - V současnosti je vtok objektu zasypán cca 2 m pod úroveň aktuálního terénu. Zbývá část slouží pouze k odvodnění železničního spodku. Vzhledem ke vzdálenosti dalšího objektu je nutné v dané oblasti provést objekt sloužící k odvedení vody z nového železničního spodku pravého nádraží. Je navržena demolice nosné konstrukce pod dosavadními kolejemi č. 421 až 258 a mezi ponechané opěry se vloží nová železobetonová trouba DN1800 ve spádu 0,5 %. Pod dosavadními kolejemi č. 262b, 268a a pod opravárenskou halou s kolejemi č. 278 a 280 bude z důvodu předpokládaných zaústění dešťových vod z opravárenské haly provedena vestavba z uzavřeného železobetonového rámu s polokruhovou příčlímí o kolmé světlosti 1,0 m a světlé výšky 1,70 m.

Ostrava průjezdné koleje – železniční most v evid. km 266,006 - Vzhledem ke stavebnětechnickému stavu objektu je navržena jeho přestavba v celé šířce kolejiště. Bude provedeno odbourání kleneb a vyboulených částí. Stávající opěry se použijí jako bednění, do kterého se vybetonuje železobetonový rám světlosti 1,8 m a volné výšce 2,3 m. Uvnitř rámu bude umístěno dlážděné koryto s jednostrannou bermou.

Ostrava průjezdné koleje – železniční propustek v evid. km 263,947 – zrušení – Vzhledem ke kolizi propustku s novým mostem přesmyku je navržena jeho demolice min 1,5 m pod niveletu a vyplnění hutněnou zeminou. Křížení s tratí bude nahrazeno novým objektem v ev. km 263,930. Stávající sítě budou přeloženy v rámci samostatných stavebních objektů.

Ostrava levé nádraží – železniční most v evid. km 264,865 – most na ulici Švermova - Na objektu dochází ke snížení počtu kolejí. Rozsah úprav objektu bude minimalizován na lokální sanace a rekonstrukci izolací a zábradlí.

SO 15-20-01 – Ostrava osobní nádraží – nová lávka do DKV v evid. km 267,125 - Ve stávajícím stavu je příchod do depa přes ocelovou lávku v ev. km 267,271. Vzhledem k nově navrženému halovému zastřešení kolejiště dochází k jeho kolizi se stávající lávkou. Proto je navržena demolice lávky a výstavba nové. Nově navržená lávka je přibližně situována do místa stávajícího služebního přechodu na nástupiště a bude spojit 2. nástupiště s areálem depa kolejových vozidel. Lávka bude sloužit pouze zaměstnancům DKV a nebude bezbariérová. Nosná konstrukce bude ocelová příhradová o rozpětí 39,6 m. Minimální průchozí výška je 2,5 m, volná šířka mezi madly 1,25 m. Celková výška lávky bude 3,0 m a celková šířka 1,82 m. Pro přístup na lávku jsou navržena 3-ramenná ocelová schodiště. Podpěry (stojky a příčle) lávky budou také ocelové.

Ostrava osobní nádraží – lávka pro cestující v evid. km 267,240 – zrušení – Ve stávajícím stavu je příchod k nástupišti č. 1 a 2 řešen ocelovou lávkou pro pěší o čtyřech polích o rozpětí 23,0 m, 22,7 m, 20,3 m a 12,25 m. Nosnou konstrukci tvoří ocelové konstrukce z plnostěnných svařovaných nosníků uložených na ocelových ložiscích. Podlaha lávky je asfaltový beton provedený na vlnitém plechu. Stěny jsou z trapézového plechu se skleněnými okny. Zastřešení je z trapézového plechu. Podpěry jsou plnostěnné svařované nosníky, patky betonové.

Na každém nástupišti jsou dvojice přístupových schodišť, pravé schodiště je navíc vybaveno eskalátorem.

Ostrava osobní nádraží – lávka pro cestující v evid. km 0,217 – zrušení – Ve stávajícím stavu je příchod k nástupišti č. 4 a 5 řešen ocelovou lávkou pro pěší o dvou polích o rozpětí 20,9 m a 23,4 m. Nosnou konstrukci tvoří ocelové konstrukce z plnostěnných svařovaných nosníků uložených na ocelových ložiscích. Podlaha lávky je asfaltový beton provedený na vlnitém plechu. Stěny jsou z trapézového plechu se skleněnými okny. Zastřešení je z trapézového plechu. Podpěry jsou plnostěnné svařované nosníky, patky betonové. Na každém nástupišti jsou dvojice přístupových schodišť, pravé schodiště je navíc vybaveno eskalátorem.

Ostrava osobní nádraží – železniční most v evid. km 267,252 – zrušení – zavazadlový tunel/podchod. Stávající most se nachází v prostoru mezi lávkou na nástupiště a lávkou do depa. Jedná se o konstrukci z roku 1943. Do tunelu se vstupuje pomocí schodiště a dvou výtahových ramp před výpravní budovou. Tyto vstupy jsou v současné době překryty betonovými deskami. V místě nástupišť je tubus rozšířen kvůli výtahům. Na nástupišťích jsou výtahové šachty překryté ocelovými poklopy. Tunel je tvořen jedním tubusem světlosti 3,0 m a výšky 2,15 m, délka 53,74 m. Dolní i horní deska je železobetonová, stěny jsou z prostého betonu.

Ostrava osobní nádraží – lávka do DKV v evid. km 267,271 – zrušení - Lávka pro pěší přemostuje příčně v km 267,271 kolejíště, skládá se z celkem 8 prostých polí ocelové konstrukce a dalších 3 dílů ocelové konstrukce schodišť. Slouží k příchodu pěších do depa a konstrukcí lávky je veden horkovod a další inženýrské sítě. Konstrukci lávky tvoří ocelový svařovaný systém prostých nosníků a ocelových stojek. Stojky tvoří dvojice svařovaných plnostěnných sloupů. Mostovku tvoří ocelový svařovaný plnostěnný trám se dvěma hlavními nosníky. Podlaha je živичný kryt na mostovkovém plechu. Zábradlí ocelové městské. Schodiště ocelové plnostěnné.

Ostrava osobní nádraží - železniční most v evid. km 267,295 a 0,344 – podchod hl. nádraží - Vzhledem k rozsahu objektu a jeho křížení s 2 tratěmi je podchod rozdělen na 2 samostatné objekty, které jsou ale řešeny stejným způsobem. Jedná se o centrální atrium a větev pod bohumínské zhlaví a větev pod frýdlantské zhlaví. Pro podchod je navrženo typické konstrukční řešení, tedy uzavřený monolitický železobetonový rám, který bude z důvodu dosahu podzemní vody betonován do izolační betonové vany ve tvaru písmene „U“. Je navržena světlost otvoru 6,0 m a světlá výška min. 2,8 m s podhledem pro vedení kabeláže 30 cm, podlaha žulová dlažba. Světlá stavební výška rámu je tedy 3,2 m. Navržené rozměry odpovídají stávajícím dimenzím příchodu na nástupiště lávkami, splňují požadavky platných norem a předpisů a splňují požadavek na minimální průchodnou šířku dle kapacitních výpočtů na základě frekvence cestujících. Výstupy z podchodu jsou navrženy následovně:

Na Bohumínském nástupišti je směrem na Bohumín tj. do středu nástupiště výstup dvojicí eskalátorů. Z důvodu prostorového uspořádání jsou eskalátory šířky 800 mm. Směrem na Přerov je navržen výtah, který se obchází ke schodišti. Výtah je navržen dle Směrnice S10 typu C, tedy rozměry šachty 2,8 m*1,75 m, průchozí. Schodiště je navrženo o světlé průchodné šířce 2,8 m. Zídky výstupů jsou ukončeny cca 150 mm pod úrovní nástupiště a jsou lemovány zábradlím se skleněnou výplní s průběžnými madly. Konstrukce podchodu je vedena v prostoru přednádraží bez půdorysného lomu jednotlivých větví podchodu. Bohumínská a frýdlantská větev se spojují v centrálním bodě se středem cca 19 m od líce výpravní budovy a propojení s výpravní budovou je realizováno pouze krátkým krčkem s dvojicí eskalátorů. Místem propojení obou podchodových větví bude vestibulární atrium kruhového půdorysu s průměrem 18,0 m s proskleným zastřešením. Tímto technicko – architektonickým řešením bude do atrie podchodu přivedeno denní světlo, které tak zlepší podmínky pro pohyb v podchodu - zejména při přestupech mezi bohumínskými a frýdlantskými nástupišti.

Ostrava osobní nádraží – železniční most v evid. km 267,935 – most na ulici Hlučinská – Vzhledem ke stavebnětechnickému stavu a stáří a nutnosti rozšíření je navržena přestavba objektu na konstrukci ze zabetonovaných nosníků. Nový most je navržen jako polorám o třech polích s vnitřními stojkami s vrubovými klouby. Poloha středních pilířů bude zachována. Příčel

budou tvořit zabetonované nosníky. Opěry budou ŽB rámově spojeny s NK a uložené na sloupech tryskové injektáže. Pilíře budou ŽB založené pod tramvajovou tratí na sloupech tryskové injektáže. Na základ bude navazovat zeď podél zahloubení tramvajové trati. Na ni budou umístěny jednotlivé sloupy, které budou v hlavě spojené průvlakem s vrubovým kloubem pro osazení zabetonovaných nosníků.

SO 15-20-09 – Ostrava osobní nádraží – lávka pro kabelovod v evid. km 267,942 – Vzhledem k potřebě převedení kabelových tras přes ulici Hlučínskou je navržena nová kabelovodní lávka. Výška průjezdného prostoru pod lávkou bude splňovat normovou hodnotu pro silnice I. třídy 4,8 m. Kabelovodní lávka převede 16 multikanálů v rastru 4x4. Samotná lávka bude bez dalšího volného prostoru a průchozí uličky. Pro splnění architektonických požadavků a zároveň pro maximální zabezpečení kabelových tras před vandalizmem, poškozením a zcizením byla navržena koncepce opláštění lávky tvaru uzavřeného tubusu. Přístup k buňkám multikanálů uloženým v lávce je z čela obou stran tubusu přes železobetonovou šachtu, která je zároveň součástí opěry a zabezpečuje výškový přechod kabelů do navazujících tras kabelovodu.

Ostrava osobní nádraží – železniční most v evid. km 268,775 – kolektor – Ve stávajícím stavu se jedná o první mostní otvor z celkem čtyř otvorů mostu přes Ostravici. Světlost otvoru je 6 m a slouží pro převedení parovodu. Jedná se o desku ze zabetonovaných nosníků. Rok výstavby mostu je 1987. Spodní stavbu tvoří krajní opěra a první pilíř mostu, obě jsou betonové a plošně založené, z roku 1987. Stávající parovod bude přesunut dál před most do nového mostního otvoru, který bude samostatným mostním objektem. Otvor bude tvořit monolitický uzavřený rám světlosti 3,8 m a o volné výšce 2,1 m. Most bude na obou stranách ukončen kolmými křídly.

Ostrava osobní nádraží – železniční most v evid. km 268,828 – most přes řeku Ostravici. Stávající ocelové konstrukce budou nahrazeny za nové s průběžným kolejovým ložem. Rozmístění podpěr spodní stavby nedovoluje kvůli značné dilatační délce řešit most jako spojitou konstrukci. V každé koleji bude umístěna samostatná konstrukce. Mostní objekt bude v novém stavu tří otvorový. V 1. a 3. poli je navržen plnostěnný ocelový prostý nosník o rozpětí 31,5 m, mostovka je ortotropní dolní. V prostředním poli je navržen Langrův trám o rozpětí 63,0 m s dolní ortotropní mostovkou. Uspořádání spodní stavby se oproti stávajícímu stavu nemění. Všechny podpěry spodní stavby budou odstraněny a vybudovány jako nové, na novou šířku mostu.

Ostrava báňské nádraží – železniční most v evid. km 0,656 – most přes ulici Mariánskohorská - V novém stavu dojde k náhradě nosné konstrukce a z velké části i spodní stavby, při zachování podjezdných výšek i šířkového uspořádání stávající konstrukce. Nosná konstrukce bude zdemolována v celém rozsahu. Stávající opěry i krajní podpěry budou odstraněny přibližně do úrovně stávajících chodníků, tak aby nedošlo k poškození sítí vedených v chodníkových rampách. Prostřední pilíř bude odstraněn včetně založení. Nová spojitá dvoupólová konstrukce bude ze zabetonovaných svařovaných nosníku s rozpětím 10,45 + 10,45 m. Nosníky budou proměnné výšky, tak aby bylo zabezpečeno odvodnění povrchu NK za opěry. Návrh nového směrového vedení kolejí na mostě umožní optimalizovat šířku nosné konstrukce na 22,56 m.

Ostrava báňské nádraží – lávka pro kabelovod v evid. km 0,742 – Vzhledem k potřebě převedení kabelových tras přes ulici Mariánskohorskou je navržena nová kabelovodní lávka. Výška průjezdného prostoru pod lávkou bude splňovat normovou hodnotu pro silnice I. třídy 4,8 m. Kabelovodní lávka převede 9 multikanálů v rastru 3x3. Samotná lávka bude bez dalšího volného prostoru a průchozí uličky. Pro splnění architektonických požadavků a zároveň pro maximální zabezpečení kabelových tras před vandalizmem, poškozením a zcizením byla navržena koncepce opláštění lávky tvaru uzavřeného tubusu.

Ostrava střed – železniční most v evid. km 2,977 – podchod – Ve stávajícím stavu je příchod k ostrovnímu nástupišti ve stanici Ostrava střed úrovnovým přechodem. Nástupištní hrany nejsou umístěny 550 mm nad TK. Objekt je z důvodu budoucího vlastnictví rozdělen na 1. část pod kolejištěm SŽ a 2. část pod vlečkou. V novém stavu je k přístupu na nástupiště navržen podchod. Pro podchod je navrženo typické konstrukční řešení, tedy uzavřený monolitický

železobetonový rám, který bude z důvodu dosahu podzemní vody betonován do izolační betonové vany ve tvaru písmene „U“. Je navržena světlost otvoru 4,5 m a světlá výška min. 2,5 m. Navržené rozměry splňují požadavky platných norem a předpisů a splňují požadavek na minimální průchodnou šířku dle kapacitních výpočtů na základě frekvence cestujících.

Ostrava průjezdné koleje – opěrná zeď kol.č. 107c vpravo – Jedná se o novostavbu plošně založené opěrné úhlové zdi výšky 7,20 až 9,0 m a délky cca 88,3 m vpravo koleje č. 107c. Svah vlevo je z důvodu blízkosti parovodu za pomoci geomříží proveden ve strmějším sklonu než 1:1,5. Zeď přímo navazuje na rovnoběžné křídlo mostu přesmyku. Základová spára je vylepšena polštářem ze štěrku tl. 1,0 m.

Ostrava průjezdné koleje – opěrná zeď kol.č. 107c vlevo – Jedná se o novostavbu plošně založené opěrné úhlové zdi výšky 9,90 až 9,30 m a délky cca 59,8 m vlevo koleje č. 107c. Opěrná zeď přímo navazuje na opěru mostu přesmyku resp. na jeho rovnoběžné křídlo. Za zdí dále pokračuje násypové těleso. Základová spára je vylepšena polštářem ze štěrku tl. 1,0 m.

Ostrava průjezdné koleje – ulice Švermova, opěrná zeď – Podél silnice III. třídy ulice Švermova jsou vedeny stávající opěrné zdi šířky 0,50 m a výšky do 1,0 m navazující na mostní otvory. Nad zdí je vedena stávající sdružená stezka pro chodce a cyklisty. U mostu ev. km 264,865 budou zasaženy rovněž palisády na druhé straně stezky. Tyto zdi i palisády bude nutné s ohledem na směrové úpravy komunikace odstranit a nahradit novými. Nová zeď bude lemovat nové vedení komunikace.

SO 15-23-01 – Ostrava osobní nádraží – ulice Hlučínská, opěrné a zárubní zdi – V rámci přestavby pilířů mostu a rozšíření průjezdné šířky tramvaje bude nově vybudována i část zdi oddělující různé výškové úrovně silnice a tramvajové trati. Zdi budou přesahovat do vzdálenosti cca 8 m před a za most a napojeny na stávající zdi. Podél cyklostezky budou zdi posunuty do svahu pro vytvoření prostoru pro budoucí obousměrnou cyklostezku. Tím se výška zdí zvýší na cca 2,0 m. Na zdi bude osazeno dvoumadlové zábradlí.

Ostrava báňské nádraží – ulice Mariánskohorská, opěrné a zárubní zdi – V rámci přestavby pilířů mostu bude nově vybudována i část zdi oddělující různé výškové úrovně silnice a chodníků. Zdi budou přesahovat do vzdálenosti cca 4 m před a za most.

Ostrava střed – podchod, úprava opěrné zdi – Stávající zeď odděluje kolejiště od veřejného prostoru se zastávkou MHD. Výškový rozdíl terénu je cca 0,8 m dalších 1,0 m výšky má funkci oplocení. Celková výška zdi je 1,8 - 2,0 m. U zastávky MHD bude nový výstup podchodu v kolizi se stávající opěrnou zdí. Tato opěrná zeď bude částečně demolována a navázána na přístupový chodník podchodu.

Kabelovody a kolektory

Kabelovody jsou navrženy pro zajištění bezpečného a přehledného uložení kabelových vedení sdělovacích, zabezpečovacích a silnoproudých. Trasa kabelovodů povede prakticky celým železničním uzlem Ostrava. Většinou povedou po obou stranách kolejiště a v technologii určených místech budou zřízeny příčné přechody přes kolejiště. Kabelovody budou hlavně spojit nové stavební objekty (technologické budovy, trafostanice, ...). Částečně povedou i v nástupištích a budou tak sloužit pro vedení kabelů např. pro rozhlas, kamerový systém, osvětlení apod. Pro přechod kabelovodů přes mosty budou pro ně zřízeny kabelové lávky, které budou navrženy pod dohledem architekta a jsou součástí samostatných stavebních objektů. Kabelovody jsou tvořeny pomocí prefabrikovaných železobetonových šachet v počtu 300 ks a plastových šachet v počtu 66 ks. Šachty jsou opatřeny stupadly s antikorozní úpravou (žárově zinkované) a uzamykatelnými kompozitními poklopy, v místě dlažeb budou osazeny poklopy připraveny pro jejich zadláždění. Konstrukce kabelovodu je navržena v hlavní trase z devítiořadových multikanálů, (materiál – lisovaný vysokohustotní polyetylén) uložených do pískového lože.

Protihlukové objekty

Ostrava průjezdné koleje – PHS – Rozsah stěny byl proveden na základě hlukové studie, která stanovuje její délku a výšku vzhledem ke stávající obytné zástavbě. PHS se nachází vlevo ve směru kilometráže trati na svahu a stoupá směrem k objektu mostu v ev. km 264,223. Protihluková stěna je v tomto úseku vysoká 2,7 – 1,5m na TK a bude jednostranně absorpční (A3). Staničení, začátek PHS v evid. km 1,237 a konec v Km 1,683. Celková délka je tedy 430 m. Vzdálenost od osy koleje č. 107c je 3,60 m. Výška je min. 2,70 - 1,50 m nad TK.

Ostrava báňské nádraží – PHS – Rozsah stěny byl proveden na základě hlukové studie, která stanovuje její délku a výšku vzhledem ke stávající obytné zástavbě. Stěna je navržena jako oboustranně pohltivá, kategorie pohltivosti A3/A2. Začátek stěny je za frýdlantskými nástupišti ve směru na Ostrava střed v délce 528 m. Na mostě SO 16-20-01 je stěna kotvena do římsy mostu, výplň tvoří prosklené panely a hliníkové soklové panely. Staničení, začátek PHS v evid. km 0,462 a konec v km 0,975. Celková délka je tedy 528 m. Vzdálenost od osy koleje č. 9 je 3,60 m. Výška je min. 3,00 m nad TK.

Pozemní objekty

Ostrava-Svinov – provozní budova – Půdorysné rozměry objektu jsou 34,35 x 10 m, výšky 8,0 m nad UT. Vstup do objektu je z uliční strany. V přízemí se nachází prostory pro smluvní partnery ČD – kancelář, denní místnosti, sociální zázemí, skladové prostory a garáže. Ve 2.NP se nachází prostory pro ČD – kanceláře, nocležny, denní místnost, šatna, sociální zázemí a technická místnost. Stavebně-technicky je navržena dvoupodlažní, dvojtraktová budova se středovým komunikačním prostorem. Nosný systém je stěnový, s podélnými nosnými stěnami. Stěny a příčky budou z broušených keramických tvárnic, stropy železobetonové (případně z předpjatých stropních panelů). Střeška bude plochá, vegetační, spádová vrstva bude tvořena klíny. Je navržena systémová, zavěšená, větraná fasáda z keramických panelů. Výškové osazení objektu bude přizpůsobeno stávající rampě (vstupy do garáží).

Ostrava-Svinov – novostavba technologické budovy – Objekt je přízemní, krytý sedlovou střechou se sklonem 30°. Konstrukce střechy je z dřevěných vazníků, střešní krytina a opláštění objektu je navrženo z barvených hliníkových pásů na dvojitou stojatou drážku. Objekt je zateplen a opláštěn fasádním systémem z cementotřískových desek na hliníkovém roštu, barva dtto střešní krytina. Půdorysné rozměry objektu jsou 16,34 x 10 m, výška od UT je 7,32 m, světlá výška místností je 3,0 m, pod celým objektem je kabelový prostor sv=2,1 m. Výškově bude objekt (podlaha 1.NP) osazen cca 900 mm nad terénem, přístup bude přes ocelovou rampu se schodištěm ze strany od kolejiště. Zdivo je navrženo z keramických tepelně izolačních bloků, spodní stavba je železobetonová.

Ostrava-Svinov – stavební úpravy stávající technologické budovy – V 1.NP budou provedeny nové vstupy do kabelového prostoru v objektu z nového kabelovodu – 2x 9-ti otvorový multikanál. Ve stávající šachtě před místností OSŽT bude rozšířen stávající otvor o 100 mm. Ve 2. NP dojde k rozdělení stávající dopravní kanceláře – vznikne nová místnost – náhradní zadávací pracoviště, m.č.230. Obě místnosti spadají do bezpečnostní zóny B. Rozdělení místností bude provedeno zděnou příčkou tl. 100 mm z pórobetonových tvárnic na tenkovrstvou maltu, omítka hladká.

Ostrava průjezdné koleje – budova TS 129 - Objekt je navržen z prefabrikovaných prostorových buněk ze železobetonu, krytý sedlovou střechou se sklonem 30° ze sbíjených dřevěných vazníků, krytina drážkovaná z barvených hliníkových pásů na dvojitou stojatou drážku. Objekt je zateplen a opláštěn fasádním systémem z cementotřískových desek na hliníkovém roštu, barva dtto střešní krytina. Půdorysné rozměry objektu jsou 4,23 x 34,71 m, výška od UT je 5,3 m. Světlá výška místnosti je 2,8 m + kabelový prostor 1,4 m, pod rozvodnou NN je kabelový prostor sv = 2,1 m. V objektu jsou místnosti rozvodna NN, VN, trafo 1, 2, 3, místnost DŘT a sděl zař. Odvětrání místností VN – ventilátory (přívod a odvod vzduchu), temperování el. přímotopy, světelné a zásuvkové rozvody.

Ostrava pravé nádraží – objekt pro vozmisty a tranzitéry, příjezd – Novostavba přízemního zděného objektu pro posunovače se sociálním zázemím (pouze WC muži/ženy, úklidová místnost, denní místnost, bez šaten). Novostavba objektu bude umístěna na parc. č. 3243. Jedná se o samostatně stojící přízemní nepodsklepený objekt. Střecha bude sedlová s plechovou falcovanou krytinou. Obvodové konstrukce budou zděné s provětrávanou fasádou (na nosném roštu bude svitkový falcovaný plech). Objekt bude založen na základových pasech. Budou provedeny nové vnitřní rozvody TZB (vnitřní rozvody vody, elektřiny, kanalizace, vytápění a slaboproudu). Zastavěná plocha 97,350 m², hlavní rozměry 14,750 x 6,60 m, obestavěný prostor 840 m³.

Ostrava pravé nádraží – objekt pro vedoucího posunu spádoviště – Zájmová stavba se nachází na parcele číslo st. 3245 v k. ú. Mariánské Hory v obci Ostrava. Jedná se o samostatně stojící přízemní nepodsklepený objekt. Střecha je plochá s krytinou z asfaltových pásů. Stávající obvodové konstrukce jsou provedeny z cihel plných. Objekt je založen na betonových základových pasech. Úpravy stávajícího objektu podle soudobých potřeb vedoucího posunu. Zateplení objektu pomocí sendvičové konstrukce – odvětrávaná montovaná fasáda (na nosném roštu bude svitkový falcovaný plech), nové podlahy, nová povlaková krytina z asfaltových pásů, náhrada okenních a dveřních výplní, náhrada všech klempířských prvků, rekonstrukce vnějšího vstupního schodiště.

Ostrava pravé nádraží – stavební úpravy výpravní budovy – Zájmová stavba se nachází na parcele číslo st. 2773 v k. ú. Mariánské Hory v obci Ostrava. Jedná se o samostatně stojící dvoupodlažní podsklepený objekt. Střecha je plochá s krytinou z asfaltových pásů. Stávající obvodové konstrukce jsou provedeny z cihel plných. Objekt je založen na betonových základových pasech. Splaškové vody jsou likvidovány ve vlastní ČOV. Budou provedeny nové vnitřní rozvody TZB (vnitřní rozvody vody, elektřiny, kanalizace, vytápění a slaboproudu). V objektu bude i nadále sociální zázemí pro posunovače a vozmisty. Objekt bude obsazen dozorcím, dispečerem, nákladními pokladními, tranzitéry a vozmisty.

Ostrava pravé nádraží – provozní budova u střední zhlaví – Nově navržený objekt se nachází poblíž budoucího areálu traťové údržby Správy železnic v Ostravě, Mariánských Horách na p.č. 450/1, Katastrální území Přívoz [713767], obec Ostrava [554821]. Byla navržena dvoupodlažní budova s obdélníkovým půdorysem a vnějšími rozměry 30,0 x 13,0 m. Vzhledem k požadavku na oddělení provozu pro technicko-hospodářské a dělnické profese byl objekt dispozičně rozdělen na dva logické celky.

Zastřešení nástupišť a výstupů z podchodu, přístřešky na nástupištích

Ostrava osobní nádraží – zastřešení bohumínských nástupišť – Zastřešení v oblasti nového podchodu bude řešeno centrálním zastřešením o délce 90 m kryjící prostor nástupišť vč. prostoru mezi kolejemi. V tomto prostoru je přerušeno zastřešení vlašťovkami, které respektují principy typového zastřešení, jsou však s celoplošným podhledem se všemi integrovanými prvky jako je osvětlení, kamerový systém, rozhlas apod. Prostorová kolize se stávající lávkou pro pěší jako služební přístup do areálu naproti kolejiště byl velmi omezujícím prvkem - vyústilo v přemístění lávky do nové polohy. Principy a technické řešení vychází z typové vlašťovky dle příslušného předpisu.

Ostrava osobní nádraží – zastřešení frýdlantských nástupišť – Obdoba zastřešení bohumínských nástupišť, všechny principy stejné, odlišnost je v zastřešení tří nástupišť v oblouku s proměnnou šířkou nástupišť podle jejich šířek. Plocha zastřešení centrálního zastřešení (obousměrná příhradová konstrukce s podhledem) na frýdlantských nástupištích - 86,0 x 47,0 m = 4042 m². Celková délka zastřešení vlašťovek vč. centrální část zastřešení = 234 m. Celková plocha zastřešení typu vlašťovka - 2974 m².

Ostrava osobní nádraží – úprava zastřešení před výpravní budovou – Zastřešení bude po diskuzi ponecháno v co nejpůvodnějším rozsahu. Pro výstavbu podchodu bude muset být skoro celé sneseno a následně znovu postaveno se statickými a konstrukčními úpravami. Kruhový otvor o průměru 24,16 m bude zastřešen prosklenou konstrukcí pro zajištění krytého prostoru

v celé ploše, protože podchod bude ve stejném stavu spojen s přednádražním prostorem. Konstrukce zastřešení je vynášena ocelovými kruhovými sloupy o Ø 260 mm, jedna řada sloupů u vstupu do výpravní budovy je Ø 160 mm. Nové zastřešení kruhové části zastřešení je navrženo kvůli zamezení pronikání srážek do nově vybudovaného podchodu, resp. jeho vstupu pod zastřešením. Šest sloupů zastřešení u kruhového dodatečného zastřešení bude zesíleno. Sloupy budou postaveny do původních pozic, aby nedošlo ke změně geometrie zastřešení, což osazení a tvar podchodu umožňuje.

Ostrava střed – zastřešení nástupišť – Principy a technické řešení vychází z typové vlašťovky dle příslušného předpisu. Vlašťovka jednosloupová, v místě podchodu dvojsloupová. Pouze podhled je celoplošný se všemi integrovanými prvky do podhledu. Cílem návrhu je vytvořit novou moderní konstrukci, která uspokojí veškeré potřeby zastřešení nástupišť a zároveň elegantně doplní stávající budovu vlakového nádraží, která je v historickém stylu a ve výborném stavu a je památkově chráněna.

Ostrava střed – zastřešení podchodu, 1. část – Podchod s rampou a schodišti je zastřešen lehkou ocelovou konstrukcí s bezpečnostním zasklením a celoplošným podhledem a zapuštěným LED osvětlením. Vlastníkem objektu bude Správa železnic, státní organizace. Jedná se o moderní konstrukci, tvar střechy je pultový. Celková plocha zastřešení podchodu u VB - 325 m².

Trakční a energetická zařízení

Dotčený úsek je elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou DC 3kV. Původní trakční vedení bylo vybudováno v roce 1962. Během provozu bylo trakční vedení částečně rekonstruováno a upravováno při obnovách kolejí a výhybek, v rámci sanací poklesových kotlin, při rekonstrukcích, při dotrolejování kolejí a při úpravách v rámci stavby silničních nadjezdů. Trakční podpěry jsou převážně původní (mimo žst. Svinov a severního zhlaví žst. Ostrava, kde proběhla rekonstrukce ve stavbě Modernizace Studénka – Ostrava) a frýdeckého nástupiště, které bylo elektrizováno ve stavbě Elektrizace Ostrava – Kunčice).

Ostrava-Svinov, úpravy trakčního vedení – V rámci SO bude ve vazbě na navržené kolejové úpravy upraveno trakční vedení na ostravském zhlaví, u nástupišť bude prodlouženo TV u koleje č. 512 a zatrolejována kolej č. 514. Polanecké zhlaví ŽST Ostrava-Svinov včetně TV bude řešeno v rámci stavby VRT.

Ostrava-Svinov, TNS, úprava napájecího vedení – Bude provedena celková rekonstrukce napájecího vedení 3kV a přidání dalších dvou napáječů pro napájení přesmykové koleje a pravého přednádraží. Stávající napaječe zůstávají na průchodkách z boku TNS, nové dva napaječe budou vyvedeny přes průchodky ze zadní strany TNS. Připojení do stanice a tratí bude na nových stožárech u kolejí postavených s ohledem na projektované kolejové úpravy

Ostrava-Svinov, TNS, úprava zpětného vedení – Bude upravena skříň zpětného vedení na budově TNS (v rámci PS technologie bude doplněn odpojovač), kabelová trasa mezi RZK a SZK1 zůstane zachována a bude upraveno připojení na kolejnice s ohledem na projektované kolejové úpravy.

Ostrava-Svinov, připojení EPZ na TV – Objekt obsahuje vývod z trakčního vedení určený pro napájení rozvodny EPZ, předpokládá se umístění stojanů pro EPZ u kolejí č. 12 a 14.

Ostrava průjezdné koleje – trakční vedení – Bude provedena rekonstrukce a nové TV kolejí č. 101, 102, 103, 104, 105, 107. V prostoru přednádraží je navrženo mimoúrovňové křížení, podjezdná výška 6,5 m, trakční vedení bude zavěšeno na konzolách v tubusech nadjezdu, navrhovaná výška troleje 5,30 m, výška sestavy v závěsu 0,90 m.

Ostrava osobní nádraží – trakční vedení - V rámci tohoto SO bude provedena kompletní rekonstrukce stavební i montážní části trakčního vedení nad nově rekonstruovanými kolejemi č. 1, 1a, 2, 2a, 3, 4, 4a, 4V, 5, 6, 7, 8, 10, 12 a 14. Dále bude provedena kompletní rekonstrukce stavební i montážní části trakčního vedení nad nově rekonstruovanými kolejemi č. 11, 13, 15, 17, 19, 21 a 604a. Nově se zatrolejuje výběh TV koleje č. 837 v délce

cca 200 m. Zatrolejšování kolejí č. 821, 823 a 825 zůstane ve stávajícím rozsahu s tím, že systémy budou upraveny (zkráceny) dle nového kolejového řešení. V oblasti výstupu z nového podchodu, jak v hlavním kolejišti, tak na frýdlantském nástupišti bude standardní přístřešek nahrazen rozšířenou a zvýšenou konstrukcí, na kterou bude trakční vedení uchyceno pomocí svislých kozlíků a otočných šikmých izolovaných konzol.

Ostrava osobní nádraží – připojení EPZ na TV – Rozvodna EPZ je situována do nového areálu THÚ mezi kolejí č. 4t a kolejí č. 821. Pro napájení EPZ bude sloužit trakční vedení. Připojení bude provedeno z portálu pro příčné propojení kolejí na frýdlantském nástupišti pomocí vzdušné linky k nejbližšímu místu u rozvodny EPZ (podpěra č. 825A) a zde přes odpojovač a omezovač přepětí svedeno do zemní kabelové trasy.

Ostrava báňské nádraží – trakční vedení – V rámci tohoto SO bude v oblasti Ostrava hl. n. - báňské nádraží provedena regulace TV a úpravy stávajícího TV v návaznosti na kolejové úpravy kolejí č. 601, 602, 603, 604 včetně dotrolejšování kolejí č. 606 a 608.

Ostrava střed – trakční vedení – V rámci tohoto SO bude provedena úprava trakčního vedení v návaznosti na prodloužení nástupiště v zastávce Ostrava-Stodolní. Dále se provede kompletní rekonstrukce stavební i montážní části trakčního vedení nad nově rekonstruovanými kolejemi č. 701, 702 a 704 v oblasti Ostrava střed.

Ostrava osobní nádraží – úprava trolejbusového vedení DPO – Navržené úpravy trolejbusového vedení DPO vycházejí z uvažovaných stavebních úprav přednádražního prostoru. Z důvodu kolize s polohou budoucího podchodu na frýdlantská nástupiště je nutná v předstihu před zahájením stavebních prací na podchodu přeložka stávajícího stožáru TV DPO č. 529/13 a následné převěšení trolejbusového trolejového vedení. Stožár je v kombinovaném provedení, tj. současně osazen výložníkem veřejného osvětlení (ve správě Ostravských komunikací, a. s.) a bude nově přeložen do vyhovující polohy i vzhledem ke stávajícím a novým zemním inženýrským sítím směrem k hraně chodníku.

Ostrava osobní nádraží – ulice Hlučínská, úprava TV tramvajové tratě – Navržené úpravy trolejového tramvajového vedení vycházejí z řešení projektu POV. S ohledem na rekonstrukci železničního mostu v ev. km 267,935, dojde k rekonstrukci stávajícího trolejového vedení tramvaje na ulici Sokolská – Hlučínská. Veškeré úpravy budou v napájecím úseku TV TRAM č. 42. Dle navrženého POV stavby bude probíhat rekonstrukce mostu po dobu výluky vlastního tramvajového provozu včetně napěťové výluky daného napájecího úseku TV č. 42 (v místě bude zajištěna náhradní doprava autobusy).

Ostrava osobní nádraží – budovací spínací stanice – Na základě dialogu mezi projektantem a budoucím uživatelem (SŽ, Správa elektrotechniky a energetiky) byla navržena dvoupodlažní budova s obdélníkovým půdorysem a vnějšími rozměry 21,35 x 6,7 m. Nejvyšší kóta při atice je cca 9,0 m nad UT. V objektu se budou nacházet místnosti technologie 3kV (101), zádveří (102), rozvodna NN (103), místnost pro DŘT (104) a servisní místnost (201) ve 2NP. Pod celým objektem je navržen kabelový prostor. Do objektu vstupuje kabelovod ze západní fasády pod dalším schodištěm.

Základní kapacitní údaje:

Rozsah stavby: úsek od stanice Ostrava – Svinov přes seřaďovací obvody a kolejiště hlavního nádraží, až k mostu přes Ostravici směrem na Bohumín. Druhou větví je úsek směrem do Kunčič, od hlavního nádraží až za stanici Ostrava střed.

Uzel Ostrava se rozkládá na 3 železničních tratích:

- Bohumín – Prosenice, začátek evid. km 259,746 a konec 270,115
- Ostrava-Svinov – Opava východ, začátek evid. km 261,869 a konec 263,458
- Ostrava hl. nádraží – Vratimov, začátek evid. km 0,000 a konec 4,400

Základní údaje o stavbě:

- Celková délka stavby 16 472 m
- Délka hlavních stavebních prací 11 797 m
- Šířka hlavních stavebních prací dosahuje místy až 1000 m
- Stavba zasahuje do 7 z 23 městských obvodu (Svinov, Třebovice, Nová Ves, Mariánské hory a Hulváky, Moravská Ostrava a Přívoz, Slezská Ostrava, Vítkovice)
- Nejvyšší traťová rychlost: 120 km/h
- Prostorová průchodnost: Z-GC
- Traťová třída zatížení: D4/120

Kapacitní údaj	Popis	Měrná jednotka	Stádium 1	Aktuální stádium 2
Rozsah stavby	Celková délka stavby	m	13784	16472
	Celková délka hlavních stavebních prací	m	11948	11797
Zabezpečovací zařízení	Nové staniční SZZ	ks	1	1
	Úprava stávajícího SZZ	ks	3	4
	Přejezdové	ks	1	2
Železniční svršek	Zřízení koleje (UIC60, S49)	m	93886	89403
	Zřízení výhybek	ks	297	323
Nástupiště	Délka hran	m	2322	3859
Mostní objekty	Mosty železniční novostavby	ks	8	8
	Mosty železniční rekonstrukce	ks	6	10
	Mosty železniční zrušení	ks	4	4
	Propustky zrušení	ks	1	1
	Lávky pro chodce novostavby	ks	1	1
	Lávky pro chodce zrušení	ks	2	3
	Kabelové lávky novostavby	ks	5	5
Zdi	Zdi novostavby	ks	3	3
	Zdi rekonstrukce	ks	2	3
Protinárazové zábrany	PNZ novostavby	ks	2	2
Protihlukové stěny	Délka	m	935	958
Pozemní stavby	Obestavěný prostor novostavby	m ³	24899	53546
	Objekty budov novostavby	ks	22	27
	Objekty budov rekonstrukce	ks	13	12
	Demolice objektů	ks	-	45
Pozemní komunikace	Účelová komunikace – nová konstrukce vozovky	m ²	15918	18269
	Silnice – nová konstrukce vozovky	m ²	3427	757
	Chodníky a stezky pro cyklisty – nová konstrukce	m ²	6662	5679
	Parkovací stání a zpevněná plocha – nová konstrukce	m ²	11318	15221
Trakční vedení a napájení	Rozvinutá délka TV	m	113520	111720
	Nová trakční spínací stanice 3 kV DC	ks	1	1
	Nová napájecí stanice 22 kV	ks	1	1
	Nová trafostanice 22/0,04 kV	ks	10	10
	Nové rozvodny NN	ks	13	13
Zábory trvalé	Celkem / ZPF / PUPFL / ostatní	m ² / m ² / m ² / m ²	-	253554 / 309 / 1644 / 251601

Zdůvodnění nesouladu kapacitních údajů se stádiem 1:

Oproti Záměru projektu došlo ke zpřesnění rozsahu stavby. V místech napojení tratí dochází z hlediska staničení k prolnutí úseků. Kilometrické vymezení rozsahu hlavních stavebních prací

zahrnuje navíc i lokality, které nejsou součástí stavby (jsou vynechány). Jedná se o lokalitu Ostrava-Svinov, kde je předmětem kompletní modernizace převážně bohumínské zhlaví a úsek Ostrava hl. n. – Ostrava - Kunčice tratě v km 1,0 – 2,6 (Ostrava hl. n. – báňské nádraží, obvod VOK, spojovací koleje 91, 92, zastávka Ostrava – Stodolní), který je z důvodu zadání stavby a již zrealizované rekonstrukce v rámci stavby „Elektrizace traťového úseku vč. PEÚ žst. Ostrava hl. n. – žst. Ostrava Kunčice“ co se týče kolejového řešení vynechán.

Dále jsou navrženy zásahy nestavebního charakteru zcela mimo lokalitu stavby. Bude provedena úprava stavědlové ústředny v žst. Polanka nad Odrou, vyh. Odra, žst. Bohumín – Vrbice a žst. Ostrava – Kunčice; dálkové ovládání zab. zařízení (DOZ) a sdělovací zař. v CDP Přerov, dispečerská řídicí technika (DŘT) a napájení LDSŽ 22 kV v trakční měničárně Vratimov; napájení LDSŽ 22 kV v trakční měničárně Svinov a řídicí systém v ED Ostrava.

Zpracovatelé některých jednotlivých částí a profesí v obecné rovině jsou nuceni nahlížet z důvodu povahy řešených problematik na rozsah řešeného území v širších souvislostech. Například se jedná se o profese zabezpečovacích, sdělovacích, silnoproudých a trakčních zařízení nebo problematika provozní a dopravní technologie. V těchto částech je řešení úseku stavby neoddelitelné od souvislostí a konceptu celé tratě, popřípadě ještě většího rozsahu žel. sítě.

B.3. Projednání dokumentace

Byla vydána schvalovací doložka MD č.j. 189/2020-910-IZD/2 ze dne 24.11.2020. Záměru projektu předcházela Studie proveditelnosti pod názvem „Studie proveditelnosti železničního uzlu Ostrava 2015“ schválená MD ČR pod č. j. 164/2014-910-IZD/14 ze dne 12. 1. 2017.

O6 – č. j. 151239/2021-SŽ-GŘ-O6 ze dne 23. 9. 2021
O11 – č. j. 150501/2021-SŽ-GŘ-O11 ze dne 20. 9. 2021
O13 – č. j. 153182/2021-SŽ-GŘ-O13 ze dne 4. 10. 2021
O14 – č. j. 151533/2021-SŽ-GŘ-O14 ze dne 23. 9. 2021
O15 – č. j. 146415/2021-SŽ-GŘ-O15 ze dne 20. 9. 2021
O21 – č. j. 151410/2021-SŽ-GŘ-O21 ze dne 23. 9. 2021
O23 – č. j. 150792/2021-SŽ-GŘ-O23 ze dne 21. 9. 2021
O24 – č. j. 155813/2021-SŽ-GŘ-O24 ze dne 14. 10. 2021
O26 – V IS C.E.Sta ze dne 29. 9. 2021
O30 – č. j. 150072/2021-SŽ-GŘ-O30 ze dne 23. 9.2021
OŘ OVA – č. j. 23492/2021-SŽ-OŘ OVA-OPS ze dne 6. 10. 2021
CDP Přerova – č. j. 531/2021-SŽ-CDP PRE-NT ze dne 22. 9. 2021
CTD – č. j. 15890/2021-SŽ-CTD-ÚŽT ze dne 18. 11. 2021
SŽG – ze dne 20. 9. 2021
ČD RSM Brno – č. j. 1075/22-RSMBRNO, ze dne 21. 2. 2022
ČD O32 – č. j. 1296/22-O32-219 ze dne 28. 4. 2022

Chronologický přehled vývoje územního rozhodnutí:

- 27. 6. 2022 - byla podána žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby na Krajský úřad Moravskoslezského kraje (KÚ MSK),
- 21. 10. 2022 - byly doručeny připomínky z KÚ MSK (celkem 43 bodů),
- 21. 12. 2022 – krajskému úřadu byly odevzdané reakce na připomínky, včetně opravené dokumentace a žádosti o prodloužení lhůty pro odstranění nedostatků (do 23. 3. 2023), kvůli chybějícím dvěma stanoviskům,
- 16. 1. 2023 – bylo vydáno Usnesení o zastavení územního řízení KÚ MSK,
- 30. 1. 2023 – Správa železnic, státní organizace podala odvolání proti Usnesení o zastavení územního řízení,
- 27. 3. 2023 – Ministerstvo dopravy vydalo rozhodnutí, ve kterém se ve všech bodech zastává Správy železnic, státní organizace, tímto rozhodnutím se ruší usnesení o zastavení územního řízení a vrací se k novému projednání na KÚ MSK.

B.4. Požadavky pro další přípravu a realizaci

Připomínky k dokumentaci pro stavební povolení jsou v Dokladové části E.6. Připomínkové řízení. Připomínky byly do dokumentace DÚR zapracovány, jednotlivé připomínky byly projektantem projednány s připomínkujícím, ke každé připomínce je dopsáno řešení. Řešení těchto připomínek je závazné.

B.5. Shrnutí posuzovací části

Stavba „Modernizace železničního uzlu Ostrava“ je v souladu s koncepčními záměry Ministerstva dopravy a Správy železnic, státní organizace.

Zpracovaná aktualizace Dokumentace pro územní řízení odpovídá potřebám Správy železnic, státní organizace a požadavkům platné legislativy, zejména zákonu o drahách č. 266/1994 Sb., stavebnímu zákonu č. 183/2006 Sb. a prováděcím vyhláškám k těmto zákonům, vše v aktuálním znění. Odpovídá i požadavkům na Dokumentaci pro územní řízení Směrnice SŽ SM011 v platném znění.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětné Dokumentace pro územní řízení doporučuje Stavební správa východ stavbu ve stádiu 2 ke schválení.

Zpracovatel posuzovací části:

Ing. Renata Bezdíčková, M: +420 722 823 913; E: bezdickova@spravazeleznic.cz

V Olomouci dne 21. února 2023

Ing. Jana Kolářová

náměstek ředitele Stavební správy východ pro techniku

C. Schvalovací část

C.1. Náklady stavby

Akce je promítnuta v rozpočtu SFDI na rok 2023. **Celkové investiční náklady** (CIN) ve stádiu 2 se stanovují ve smíšené CÚ (zahrnuje náklady přípravy v letech 2011 - 2024 a uvažované realizace v letech 2025 - 2032) ve výši 24 780,941 mil. Kč (bez DPH), které zahrnují rozpočtovou rezervu ve výši 10 %. Tyto CIN respektují stanovisko Ministerstva dopravy ČR k záměru projektu (ZP) č. j. 189/2020-910-IZD/2 ze dne 24. listopadu 2020, kde byly CIN ve výši **25 361,195 mil. Kč** (bez DPH) a lze je prohlásit za **limitní náklady** stavby.

C.2. Ekonomické hodnocení

Ekonomická efektivnost stavby „Modernizace železničního uzlu Ostrava“ byla posouzena v rámci „Studie proveditelnosti železničního uzlu Ostrava 2015“. EH bylo zpracováno podle „Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury“ (MD 2013). SP byla CK MD schválena v roce 2017, pro sledování v dalších stupních přípravy byla vybrána varianta 3. Výsledky varianty 3 jsou následující:

Finanční analýza: FIRR = - 3,50 %; FNPV = - 5 623 330 tis. Kč;

Ekonomická analýza: EIRR = 10,86 %; ENPV = 6 303 993 tis. Kč a BCR = 2,052.

V roce 2020 byla ve stupni ZP zpracována aktualizace EH dle Rezortní metodiky, která zahrnovala aktualizaci IN vč. jejich přepočtu na CÚ 2020 a harmonogramu výstavby. Výsledky této aktualizace jsou následující:

Finanční analýza: FIRR = - 15,66 %; FNPV = - 7 036 886 tis. Kč;

Ekonomická analýza: EIRR = 7,23 %; ENPV = 2 163 175 tis. Kč a BCR = 1,157.

Těžiště celospolečenských přínosů projektu spočívá v úsporách provozních nákladů železniční infrastruktury, úsporách času osobní dopravy a v benefitech plynoucích z převedené dopravy (externality, úspory PN silniční dopravy).

Přepínací hodnota pro IN dosahuje + 15,72 %, což představuje částku + 3,1 mld. v CÚ 2020.

V rámci zpracování DÚR CIN činí 24 780 941 tis. Kč ve smíšené CÚ, což odpovídá částce 21 901 597 tis. Kč v CÚ 2022. Aktualizace CBA počítala pro tuto stavbu s CINem ve výši 25 361 195 tis. Kč ve smíšené CÚ. Bez ohledu na CÚ došlo oproti ZP ke snížení CINu o 580 254 tis. Kč (v běžných cenách). V důsledku tohoto snížení zůstává stavba nadále ekonomicky efektivní, CBA není třeba aktualizovat.

C.3. Schválení a stanovení podmínek

Ve stanovisku Ministerstva dopravy č. j. 189/2020-910-IZD/2 ze dne 24. listopadu 2020 byly stanoveny čtyři podmínky k ZP u této investiční akce. Dopisem Ministerstva dopravy č. j. MD-11585/2023-910/2 ze dne 27. dubna 2023 byly uspokojivě vypořádány podmínky č. 2, 3 a 4. Odpověď na vypořádání podmínky č. 1 byla považována za neuspokojivou. Tento dopis je součástí přílohy tohoto schvalovacího protokolu. Následně byla podmínka č. 1 k ZP vypořádána dopisem Ministerstva dopravy č. j. 11585/2023-910/4 ze dne 28. srpna 2023 uspokojivě, který je součástí přílohy tohoto schvalovacího protokolu.

Na základě výsledku projednání dokumentace s drážními i mimodrážními složkami doloženými v posuzovací části B.3, respektování stanoviska Ministerstva dopravy ČR k ZP vydaném pod č. j. 189/2020-910-IZD/2 ze dne 24. listopadu 2020, které je přílohou tohoto schvalovacího protokolu a na základě zhodnocení stavby v posuzovací části tohoto protokolu.

SCHVALUJI STAVBU
Modernizace železničního uzlu Ostrava
VE STÁDIU 2

za následujících podmínek:

1. Respektovat limitní náklady stavby ve smíšené CÚ ve **výši 25 361,195 mil. Kč** (bez DPH).
2. Respektovat vyjádření MD ČR k ZP č. j. 189/2020-910-IZD/2 ze dne 24. listopadu 2020.
3. Pokud dojde po schválení stavby v průběhu řízení o vydání územního rozhodnutí k zásadní změně stavby, schválení ve stádiu 2 se nahradí schválením novým.
4. Respektovat požadavky na další přípravu a realizaci z posuzovací části B.4 tohoto protokolu.
5. Při další přípravě a realizaci stavby postupovat tak, aby nedocházelo ke změnám oproti schválené dokumentaci. Případné změny technického řešení je nutné posoudit z hlediska dopadů na účel stavby, výši investičních nákladů a na výsledky ekonomického hodnocení.
6. Případné změny je nutné doložit průkazným materiálem o jednání mezi investorem, projektantem a dalšími orgány podílejícími se na další přípravě stavby.
7. Při další přípravě dodržet obecně platné právní předpisy a dále dokumenty Správy železnic a institucí zajišťujících finanční prostředky.

č. j. 40923/2023 - SŽ - GŘ - O6 - Hor

Zpracovatel schvalovací části: Ing. Jan Horváth, tel.: +420 972 235 849

V Praze dne 29. srpna 2023

Ing. Pavel Paidar
ředitel odboru přípravy staveb

Přílohy

1. Stanovisko MD ČR k ZP č. j. 189/2020-910-IZD/2 ze dne 24. listopadu 2020 včetně schvalovací doložky
2. Dopis Ministerstva dopravy o vypořádání podmínek k ZP č. j. MD-11585/2023-910/2 ze dne 27. dubna 2023
3. Dopis Ministerstva dopravy o vypořádání podmínky č.1 k ZP č. j. 11585/2023-910/4 ze dne 28. srpna 2023