



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

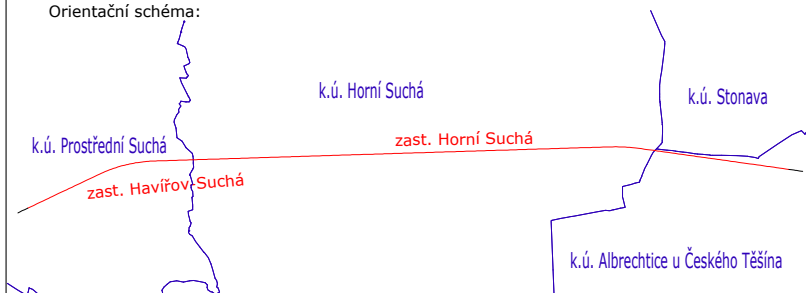
Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	10.10.2023	Definitivní odevzdání dokumentace	dle příloh

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel díla:	EXprojekt s.r.o.	
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno	
Kontakt:	T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz	
Zhotovitel objektu:	EXprojekt s.r.o.	
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno	
Kontakt:	T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Dominik Mojžíšek	Specialista:

Název stavby/akce:	Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) - Havířov (mimo)	Označení investora: S622000532
		Zakázka: 2022-111
Název části:	Záměr projektu - příloha	Označení části: K.8
Název objektu/dílní části:	Doprovodná dokumentace	Označení objektu/komplexu: -
Název přílohy:	Dokladová část	Číslo přílohy (typ/pořadí): - K.8
Název dílní části přílohy:		
Odpovědný projektant: dle příloh	Zpracovatel přílohy: dle příloh	Měřítko: - Formáty: - x A4
Kraj: Moravskoslezský	Katastrální území: viz textová část	TUDU: 2521 04
		Stupeň dokumentace: ZP
		Smluvní datum zpracování: 10.10.2023

Kódové označení přílohy:

S622000532_ZPXX_K8XXX_XXXXXXXX_XX_X_K8X_000

ZP DD - Dokladová část

Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) - Havířov (mimo)

č.	Popis	Datum jednání	Str.
1	Záznam z místního šetření	24.11.2022	3
2	Záznam ze vstupní všeprofesní porady	30.11.2022	23
3	Záznam z profesní porady k žel. svršku spodku, nástupištím, DT a ZOV	03.02.2023	55
4	Záznam z profesní porady k pozemním objektům	13.02.2023	63
5	Záznam z profesní porady k zabezpečovacímu, sdělovacímu, silnoproudému zařízení a trakčnímu vedení	16.02.2023	69
6	Záznam z profesní porady k mostním objektům	24.02.2023	75
7	Záznam z koordinačního jednání staveb SŽ a ŘSD	06.03.2024	90
8	Záznam z všeprofesní porady	18.04.2023	93
9	Záznam z projednání připomínek	26.09.2023	105
<i>Ze záznamů byly vypuštěny všechny přílohy, v záznamech je uveden seznam příloh, jsou dohledatelné v mailové konverzaci účastníků porady</i>			

VÁŠ DOPIS ZN: č.j. -
ZE DNE: -NAŠE ZN: 2022-111
DATUM: 4.1.2023ADRESÁT:
viz rozdělovníkVYŘIZUJE: Ing. Dominik Mojžíšek
TELEFON: 722 929 849 / 533 312 000
E-MAIL: mojzisek@exprojekt.czPOČET LISTŮ: 20
POČET PŘÍLOH: 1**Zakázka:** Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) - Havířov (mimo)
Věc: Záznam z místního šetření

1 Úvod

Dne 24. 11. 2022 proběhlo místní šetření ke stavbě pro Záměr projektu a Doprovodnou dokumentace (ZP+DD) „Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)“. Seznam účastníků je uveden v příložené prezenční listině.

Místní šetření bylo svoláno jako zahájení projekčních prací v souladu se ZTP a SoD. Poznatky jednotlivých profesí jsou uvedeny v samostatných kapitolách níže.

Připomínky k záznamu jsou vyznačeny v textu modře. Odpovědi na ně a texty doplněné oproti konceptu červeně. Texty vypuštěné na základě připomínek jsou přeškrtnuty a barevně odlišeny.

2 Geotechnika, geologie

Trať je vedena soustavou zářezů, v menší míře násypů, případně na úrovni terénu.

Stabilitní poměry zemních těles se vizuálně zdají být vyhovující, na svazích násypů či zářezů nebyly pozorovány výrazné geodynamické jevy. U násypů vyšších než 6 m a zářezů hlubších než 6 m bude v rámci průzkumných prací provedeno posouzení stability.

Před zastávkou Havířov-Suchá (cca v km 15,000) se nachází vysoký násyp (cca 9,0 m). Nutno ověřit, zda dochází k častějším problémům s GPK. V takovém případě by pro posouzení stability násypu bylo vhodné provést jádrové vrtý do podloží násypu za účelem ověření skladby zemního tělesa a geologického prostředí v podloží násypu. Následně navrhnout a zapracovat do projektu případná opatření.

Na několika místech na trati je neudržované či poškozené odvodnění, místy je problém se splachem a svedením dešťových vod (km 12,160 splach dešťových vod v levém svahu zářezu, v km 13,950 stojatá voda v příkopu. Pod mostem v km 12,000 dochází ke slabému vývěru vody z levého svahu s návaznou erozí terénu. Pod mostem v km 14,000 jsou viditelné problémy se stabilitou stěn příkopového žlabu – zavírá se.

Problém s podzemní vodou (dle sdělení správce tratě) je především v úseku zastávky Horní Suchá (cca km 13,300). Byla zde pozorována blátivá místa, podzemní voda se nachází cca 0,4 m pod terénem (dle ústního sdělení správce tratě). Rovněž se může jednat o zavěšenou zvědeň původem ze srážkových vod.

Zaznamenal: Mgr. Marek Jedlička, SG Geotechnika a.s.

3 Železniční svršek a spodek, nástupiště

Trať je vedena převážně v přímé. Na začátku úseku (výh. č. 20 v ŽST Albrechtice u Českého Těšína) je kolejové S pro změnu osové vzdálenosti na 4,000 m. Levostranný oblouk $R=1000$ m v km 12,4 – 12,6 má malý středový úhel a konfigurace terénu (přechod zářezu do náspu a násep výšky do 1,5 m) umožní zvětšení poloměru a příčný posun vlevo cca 1,5 m bez nutnosti zásahu mimo drážní pozemek. Dále je trať vedena v přímé cca 2,5 km a následující levostranný oblouk $R=800$ m v km 15,2 – 15,6 probíhá přes zastávku Havířov-Suchá, kde je široké těleso v úrovni terénu a opět bude možné zvětšit poloměr.

Železniční svršek je soustavy S49 na betonových pražcích SB8 s rozdělením „e“, rok vložení je 1987. Upevnění je žebrované tuhé ŽS4. Na mnoha místech však byly již kolejnice vyměněny za nové z let 2019 a 2021 – dle sdělení správce se mění nárazově krátké úseky, kde jsou zjištěny nejhorší defektoskopické vady. Kolejové lože se jeví jako v dobrém stavu – blátivá místa nebyla zastižena, ale dle sdělení správce byla tato na několika lokalitách nedávno sanována s lokální výměnou lože. Na všech mostech jsou použity dřevěné pražce.

Těleso trati je na většině úseku v zářezu, v menší míře v úrovni terénu a v náspu. Odvodnění je řešeno převážně monolitickými příkopovými zídkami. Z hlediska odtoku vody jsou zídky relativně funkční, ale beton je od pohledu degradovaný a hloubka pravděpodobně nebude stačit na odvodnění nových vrstev železničního spodku. Ze zaměření vyplývá, že náhrada příkopových zídek za nové prefabrikované bude vyžadovat jejich kompletní vybourání – není místo na vložení prefabrikátu před ponechanou zadní stěnu příkopové zídky. Limitem pro návrh odvodnění jsou i patky podpěr trakčního vedení, které je po rekonstrukci. Z toho důvodu bude pravděpodobně nutné navrhnout příkopové zídky i v úsecích, kde se dnes nachází mělký zpevněný příkop (rigol).

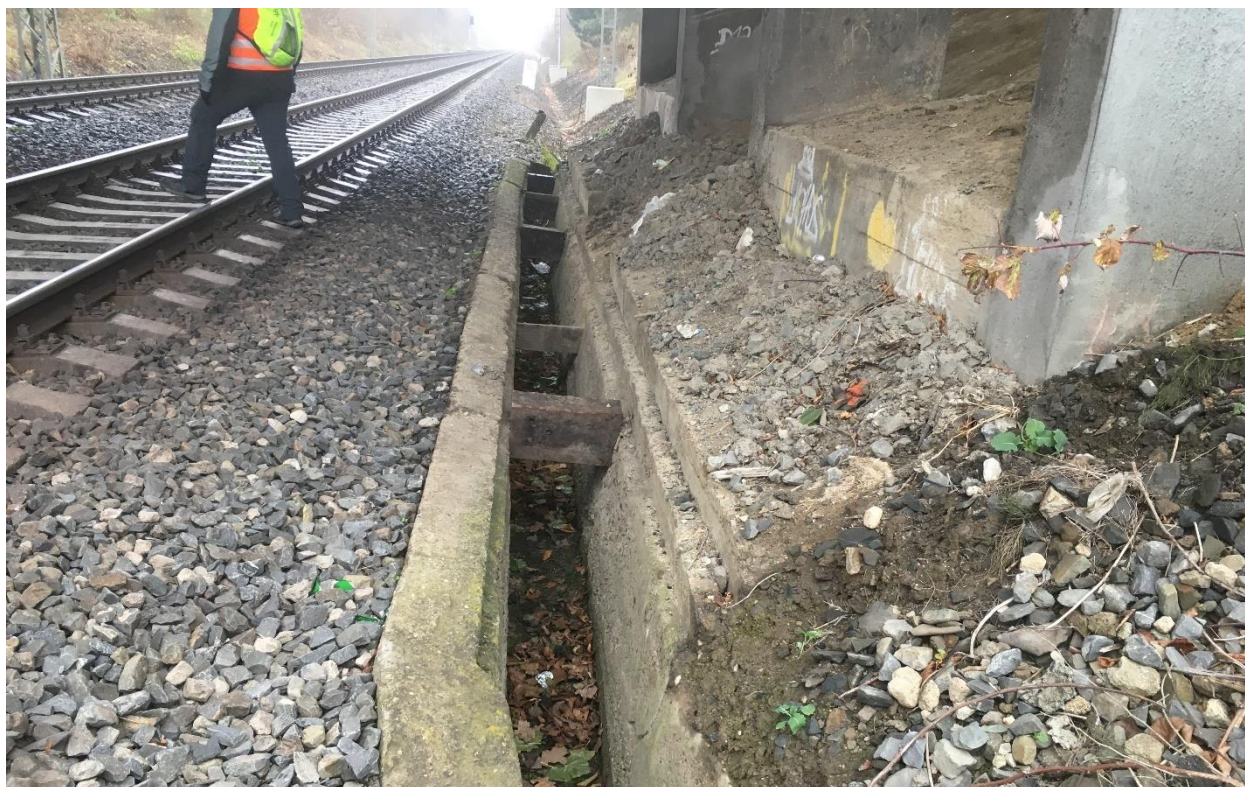
Násypy a drážní stezky jsou dostatečně široké, do jisté míry je na nich rezerva i pro případný zdvih koleje na mostech, nebo rozšíření osové vzdálenosti na 5,000 m (z důvodu výhledového přemostění plánovaného obchvatu, pokud by bylo řešeno jako dva jednokolejné mosty s horní mostovkou).

Nástupiště zastávek Horní Suchá a Havířov-Suchá jsou délek cca 150 m a jsou konstrukce SUDOP. Těleso je v místě nástupišť po obou stranách dostatečně široké a rovné. V zastávce Horní Suchá je vyhovující přístup bezbariérovými chodníky od podjezdu ulice Těrlická. V zastávce Havířov-Suchá je bezbariérový přístup pouze na nástupiště u koleje č. 2, přístup na nástupiště u koleje č. 1 je v části chodníku přerušen schodištěm. Je možno schodiště obejít po příjezdové komunikaci, ale u ní není chodník, a proto ji nelze považovat za plnohodnotný bezbariérový.

Fotodokumentace:







Zaznamenal: Ing. Jaroslav Šmíd, EXprojekt s.r.o.

5/20

4 Mostní objekty

5 Mostní objekty

V dotčeném traťovém úseku se nachází 14 mostních objektů, z toho je 8 mostů, 3 propustky a 3 silniční nadjezdy.

5.1 Most v km 12,495



Železobetonová desková konstrukce, kolmá, s omítkou, dvoumadlové zábradlí. Betonové opěry s rovnoběžnými křídly. Kolej ve štěrkovém loži s dřevěnými pražci.

Délka přemostění:	3,00 m
Šířka mostu:	8,90 m
Výška mostu / volná výška:	2,91 m / 1,60 m
Překračovaná překážka:	trvalý vodní tok (Sušanka, ID 10100919)
Rok výstavby:	1959
Hodnocení objektu:	K2/S1

5.1.1 Stav

Na podhledu konstrukce je na dvou místech **obnažená korodující příčná výztuž**. Ojedinele je na podhledu konstrukce **slabě vydrolený beton**.

Na bočních stranách konstrukce vedou ojedinele nepatrné trhlinky. Kolem styčných spár jsou **stopy po průsacích vody**. Na římsách vedou nepravidelné trhliny se stopami po průsacích vody a místy **prostupujícími výluhy pojiva a krápníky**. Beton je místy degradovaný a vydrolený, zejména na podhledu. V těchto místech je **obnažená korodující výztuž**. Konstrukce je znečištěná spreji.

V dolní části opěry u terénu je degradovaný beton **vydrolený do hloubky cca 30 mm**.

Kolem dilatačních spár na křídlech jsou stopy po průsacích vody s výluhy pojiva. V římsě vedou nepravidelné trhliny s výluhy pojiva. Na podhledu je **místy degradovaný beton**, s obnaženou korodující výztuží.

5.1.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky:	0,45 m
-------------------	--------

– Vzdálenost vnitřního líce zábradlí od osy krajní koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2262 mm	2209 mm	2231 mm
vpravo	2220 mm	2223 mm	2275 mm

Zábradlí vlevo i vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

– Vzdálenost vnitřních hrany římsy od osy krajní koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2160 mm	2050 mm	2070 mm
vpravo	2060 mm	2063 mm	2115 mm

Římsa vlevo i vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože.

5.1.3 Návrh

Posun mostu ve směru na Havířov (vyrovnání zakřivení vodního toku), přestavba na ŽB rám s šikmými čely.

5.2 Most v km 13,050



Železobetonová desková konstrukce, kolmá, s nátěrem, dvoumadlové zábradlí. Betonové opěry s šikmými křídly. Kolej ve štěrkovém loži s dřevěnými pražci.

Délka přemostění:	6,00 m
Šířka mostu:	9,00 m
Výška mostu / volná výška:	5,04 m / 3,57 m
Překračovaná překážka:	zpevněná místní komunikace (ulice U Tratě)
Rok výstavby:	1960
Hodnocení objektu:	K2/S1

5.2.1 Stav

Beton je na podhledu konstrukce **poškrábaný od vysokých nákladů** a na hranách konstrukce jsou **vrypy do hloubky až 30 mm**. Beton obou říms je **slabě popraskaný**, trhlinami v podhledu mírně prostupují výluhy pojiva.

Beton opěry je slabě popraskaný, v místě trhlín jsou **stopy po mírných průsacích vody**. Sjdnocující nátěr je sešlý, popraskaný a loupe se.

Beton křídla je popraskaný, v místě trhlín jsou **stopy po mírných průsacích vody** a prostupují zde **výluhy pojiva**. Místně je beton povrchově degradovaný. Sjdnocující nátěr je sešlý, popraskaný, loupe se a porůstá mech.

5.2.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 0,40 m

– Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2220 mm	2280 mm	2290 mm
vpravo	2320 mm	2270 mm	2190 mm

Zábradlí vlevo a vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

– Vzdálenost **vnitřních hran římsy** od osy krajní koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	1680 mm	1740 mm	1770 mm
vpravo	1790 mm	1740 mm	1660 mm

Římsa vlevo a vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože.

5.2.3 Návrh

Přestavba objektu (zabetonované nosníky, polorámová konstrukce), rozšíření objektu na VMP 3,0, zvýšení tl. kolejového lože (betonové pražce).

5.3 Propustek v km 13,100



2× železobetonová trouba, kolmá, bez zábradlí. Kolmá betonová čela. Kolej ve štěrkovém loži s betonovými pražci.

Délka přemostění: 2,00 m

Šířka propustku: 28,20 m

Výška propustku / volná výška: 5,04 m / 0,80 m

Překračovaná překážka: trvalý vodní tok (bezejmenný, ID 10211848)

Rok výstavby: 1962

Hodnocení objektu: 2

5.3.1 Stav

Čela i trouby v dobrém stavu, propustek je nevhodně vyspádován, občasné zanášení na výtoku.

5.3.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 6,37 m

5.3.3 Návrh

Vyčištění objektu, nadbetonování říms + límec z lomového kamene do betonového lože.

5.4 Most v km 13,460



Železobetonová desková konstrukce, šikmá (60 °), s omítkou, třimadlové zábradlí. Betonové opěry s šikmými/rovnoběžnými křídly. Kolej ve štěrkovém loži s dřevěnými prážci.

Délka přemostění:	13,62 m
Šířka mostu:	8,90 m
Výška mostu / volná výška:	5,85 m / 4,25 m
Překračovaná překážka:	silnice II. třídy (ulice Těrlická), chodník (na zárubní zdi podél albrechtické opěry)
Rok výstavby:	1961
Hodnocení objektu:	K2/S2

5.4.1 Stav

Na podhledu konstrukce se nachází **místy degradovaný beton a obnažená výztuž**, která koroduje. Podhled konstrukce je poškrábaný od vysokých nákladů, **vrypy** jsou místy hluboké až 20 mm, je zde **obnažena korodující výztuž**.

U levé hrany **podhledu** konstrukce se nacházejí **vrypy hloubky až 30 mm**. U pravé hrany podhledu konstrukce se nachází opadané vrypy hloubky až 20 mm, místy je zde obnažena korodující výztuž.

Na podhledu konstrukce se nachází obnažené degradující výztuže. Dilatační spára je vyspravena pěnou. Na konstrukci zleva a zprava **vedou místy trhliny a prosakuje koroze**.

Beton opěry je **popraskaný, trhlinami mírně prosakuje voda**. Na hranách opěry vlevo i vpravo se nachází v horní části **degradovaný beton**, s prostupujícími průsaky vody, **výluzích pojiva a krustou**, místy je zde i **obnažená korodující výztuž**. Ve střední části, pod dilatační spárou konstrukce jsou **stopy po stékání vody**. Ve střední části pod odvodněním vytéká voda. Opěry jsou **znečištěné graffiti**.

Povrch křídel je v horní části slabě povrchově degradovaný, místy vedou nepatrné trhliny šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva.

Betonová zárubní zeď mezi silnicí a chodníkem je **popraskaná, trhlinami prosakuje voda**. V místě vodorovné pracovní spáry a u zábradelních sloupků je beton degradovaný do hloubky až 90 mm.

5.4.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky:	1,31 m (MES, evidentně neodpovídá skutečnosti)
-------------------	--

– Vzdálenost vnitřního **líce zábradlí** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2250 mm	2240 mm	2230 mm
vpravo	2250 mm	2240 mm	2200 mm

Zábradlí vlevo i vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

– Vzdálenost vnitřní **hrany římsy** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	1700 mm	1730 mm	1710 mm
vpravo	1700 mm	1650 mm	1650 mm

Římsa vlevo i vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože

5.4.3 Návrh

Přestavba objektu (zabetonované nosníky, polorámová konstrukce), rozšíření objektu na VMP 3,0, zvýšení tl. kolejového lože (betonové pražce).

5.5 Most v km 13,504



Železobetonová klenbová konstrukce (5 dilatačních celků), kolmá, s omítkou, třimadlové zábradlí. Železobetonové opěry s šikmými křídly. Kolej ve štěrkovém loži s betonovými pražci.

Délka přemostění:	2,50 m
Šířka mostu:	26,00 m
Výška mostu / volná výška:	8,62 m / 2,13 m
Překračovaná překážka:	trvalý vodní tok (Koutňák, ID 10211692)
Rok výstavby:	1960
Hodnocení objektu:	K2/S2

5.5.1 Stav

Na líci klenby jsou u levé hrany **patrné stopy po průsacích vody se slabými výluhy pojiv**, beton je **vydrolený do hloubky až 60 mm**. Na líci klenby místy vedou trhliny šířky do 0,2 mm se stopami po průsacích vody a místy výluzích pojiva. Před vrcholem klenby u levé hrany vede na celou šířku klenby **příčná trhlina šířky až 1 mm** taktéž se stopami po průsacích vody a koroze. V místě 1. dilatační spáry zleva vede po celém obvodu klenby **podélná trhlina šířky až 2 mm** se stopami po průsacích vody.

Čelní zdi jsou na celé ploše značně **povrchově degradované**, beton je **vydrolený do hloubky až 60 mm** a místy je zavlhlý. Povrch křídel je v horní části slabě povrchově degradovaný, místy vedou nepatrné trhliny šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva.

Římsy znečištěné stopami po stékání vody, celá plocha je povrchově degradovaná do hloubky až 5 mm.

Beton opěry je ve všech částech **povrchově degradovaný**. Vlevo v délce cca 2000 mm do hloubky cca 30 mm. V **dolní části** je beton **vyplavený do hloubky cca 10–20 mm**. V dolní části je povrch opěry místy porostlý slabou vrstvou mechu.

Křídla jsou zavlhlá a **značně povrchově degradovaná**, beton je místy vydrolený do hloubky až 100 mm. V dolní části a v místě horní hrany je křídlo místy slabě porostlé mechem a v koncové části obrostlé vegetací.

5.5.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 5,42 m

5.5.3 Návrh

Plošná sanace viditelných částí, sanace trhlin, nadbetonování říms na křídlech vč. osazení zábradlí. Límce z lomového kamene do betonového lože kolem říms. ~~Rubová injektáž z líc konstrukce.~~ **Nepropustná vrstva pod plání železničního spodku a odláždění svahů nad římsami.**

5.6 Most v km 14,449



Železobetonová desková konstrukce, kolmá, s nátěrem, třimadlové zábradlí. Železobetonové opěry s rovnoběžnými křídly. Kolej ve šterkovém loži s dřevěnými pražci. Pod havířovskou opěrou prochází odvodnění pozemní komunikace.

Délka přemostění:	4,00 m
Šířka mostu:	9,00 m
Výška mostu / volná výška:	4,41 m / 3,18 m
Překračovaná překážka:	zpevněná místní komunikace (ulice Grabovšček)
Rok výstavby:	1960
Hodnocení objektu:	K2/S2

5.6.1 Stav

Na podhledu konstrukce se nachází **místy degradovaný beton a obnažená, korodující výztuž**. Podhled konstrukce je **poškrábaný od vysokých nákladů**, vrypy jsou místy hluboké až 15 mm. U levé hrany podhledu

konstrukce se nachází opadané vrypy hloubky až 20 mm, místy je zde obnažená korodující výztuž. U pravé hrany podhledu konstrukce se nachází opadané sanované vrypy hloubky až 20 mm, místy je zde obnažená korodující výztuž.

V místě dilatační spáry mezi levou a pravou částí podhledu jsou patrné **značné stopy po průsacích vody** a výluzích pojiva, blíže opěry O 02 je povrch popraskaný a částečně sanovaný, ale je opět znovu popraskaný.

Povrch opěr je zavlhlý se stopami po výluzích pojiva, místy s trhlinami. Opěry jsou místy sanované. Na úložném prahu jsou stopy po stékání vody, beton je degradovaný.

Povrch křídel je v horní části slabě povrchově degradovaný, místy vedou nepatrné trhliny šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva.

5.6.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 0,45 m

– Vzdálenost vnitřního **líce zábradlí** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2270 mm	2260 mm	2280 mm
vpravo	2300 mm	2310 mm	2330 mm

Zábradlí vlevo i vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

– Vzdálenost vnitřní **hrany chráničky** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	1710 mm	1690 mm	1730 mm
vpravo	1730 mm	1730 mm	1760 mm

Rímisa vlevo i vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože

5.6.3 Návrh

Přestavba objektu (zabetonované nosníky, polorámová konstrukce), rozšíření objektu na VMP 3,0, zvýšení tl. kolejového lože (betonové pražce). Zvětšení délky přemostění(?).

5.7 Propustek v km 14,841



Betonová trouba, kolmá, bez zábradlí. Kolmá betonová čela. Kolej ve štěrkovém loži s betonovými pražci.

Délka přemostění: 0,90 m

Šířka propustku: 41,10 m

Výška propustku / volná výška: 9,05 m / 0,90 m

Překračovaná překážka: trvalý vodní tok (Podolkovický potok, ID 10211274)
Rok výstavby: 1960
Hodnocení objektu: 1

5.7.1 Stav

Čela i trouby v dobrém stavu, propustek je nevhodně vyspádován, občasné zanášení na výtoku.

5.7.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 7,75 m

5.7.3 Návrh

Vyčištění objektu, plošná sanace spodní stavby, nadbetonování říms + límec z lomového kamene do betonového lože.

5.8 Most v km 14,953



Železobetonová desková konstrukce, šikmá (70 °), s omítkou, třímadlové zábradlí. Betonové opěry s rovnoběžnými křídly. Kolej ve šterkovém loži s dřevěnými pražci. U havířovské opěry je v horní části závěsný kabel.

Délka přemostění: 9,41 m
Šířka mostu: 9,02 m
Výška mostu / volná výška: 6,12 m / 4,61 m
Překračovaná překážka: silnice III. třídy (ulice Hornosušská)
Rok výstavby: 1960
Hodnocení objektu: K2/S2

5.8.1 Stav

Na podhledu konstrukce se nachází **místy degradovaný beton a obnažená, korodující výztuž**. U hran konstrukce se nachází trhliny šířky do cca 0,5 mm, v jejichž okolí jsou **stopy po průsacích vody**.

V místě **dilatační spáry** mezi levou a pravou částí podhledu jsou patrné **značné stopy po průsacích vody** a výluzích pojiva. V okolí dilatační spáry je **beton degradovaný a vydrolený do hloubky až 50 mm**, obnažená korodující výztuž.

Na římsě zleva i zprava vedou místy trhliny, zejména v okolí zalití zábradelních sloupků. Na podhledu římsy je místy degradovaný beton a stopy po průsacích vody a výluzích pojiva.

Beton opěry je **zavhlý se stopami po výluzích pojiva**. Místy je opadaná omítka. Na opěrách vedou z úložného prahu **šikmé trhliny šířky do 1 mm** se stopami po průsacích a stékání vody, v okolí trhliny je beton degradovaný a omítka oloupaná.

Křídla u albrechtické opěry jsou v napojení na opěru **zavhlé se stopami po průsacích vody**, beton je zde degradovaný do hloubky až 15 mm. Křídla u haviřovské opěry: pod odvodněním od **začátku křídla vodorovné trhliny**, v jejich okolí je beton silně degradovaný. Beton na začátku křídla v dolní části je degradovaný a oloupaný do hloubky 20 až 50 mm.

5.8.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 0,40 m

– Vzdálenost vnitřního **líce zábradlí** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2420 mm	2410 mm	2420 mm
vpravo	2320 mm	2260 mm	2250 mm

Zábradlí vlevo i vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

– Vzdálenost vnitřní **hrany chráničky** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	1820 mm	1820 mm	1850 mm
vpravo	1810 mm	1730 mm	1740 mm

Římsa vlevo i vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože

5.8.3 Návrh

Přestavba objektu (zabetonované nosníky, polorámová konstrukce), rozšíření objektu na VMP 3,0, zvýšení tl. kolejového lože (betonové pražce).

5.9 Most v km 15,020



Betonová klenbová konstrukce (3 dilatační celky), kolmá, bez omítky, třímadlové zábradlí. Betonové opěry s rovnoběžnými křídly. Kolej ve šterkovém loži s betonovými pražci.

Délka přemostění: 3,00 m

Šířka mostu: 26,90 m

Výška mostu / volná výška: 8,55 m / 2,80 m (dle MES 2,71 m → evidentní chyba)

Překračovaná překážka: trvalý vodní tok (Životický potok, ID 10208674)

Rok výstavby: 1959 (SS), 1962 (NK)
Hodnocení objektu: K2/S2

5.9.1 Stav

Na líci, v levé části klenby **je popraskaný beton, se stopami po průsacích vody**, s výluhy pojiva, místy tvořící se krustou a krápníky. Vlevo je ve vrcholu příčná trhлина šířky cca 0,5 mm, délky cca 800 mm se stopy po průsacích vody, výluhy pojiva a tvořícími se krápníky. Trhлина přechází do čelní zdi v délce 300 mm. V pravé části líce klenby je popraskaný beton, se stopami po průsacích vody a místy prostupujícími výluhy pojiva. Před vrcholem je příčná trhлина šířky cca 0,5 mm, přes celou šířku pravé části klenby. Trhлина pokračuje na čelní zeď, délkou cca 500 mm. Vpravo patě klenby nad O 01 i O 02 vedou **vodorovné trhliny se stopy po průsacích vody s výluhy pojiva**.

Ve střední části opěry je **slabě popraskaný beton**, se stopami po průsacích vody. V dolní části je na všech částech opěry **vydrolený beton do hloubky cca 50 mm**. Vlevo na výšku cca 130 mm, ve střední části cca 400 mm. V pravé části je vydrolený beton do hloubky cca 30 mm, na výšku 200 mm, v délce cca 3000 mm. Na opěře jsou **místy slabě prostupující výluhy pojiva**. Na opěře zprava je mírně degradovaný beton.

Na křídlech je místy slabě degradovaný beton.

5.9.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 5,75 m

5.9.3 Návrh

Plošná sanace viditelných částí, sanace trhlin. Límce z lomového kamene do betonového lože kolem říms. **Rubová injektáž z líce konstrukce. Nepropustná vrstva pod plání železničního spodku a odláždění svahů nad římsami.**

5.10 Most v km 15,267



Železobetonová desková konstrukce, kolmá, s omítkou a nátěrem, třimadlové zábradlí. Betonové opěry s rovnoběžnými křídly. Kolej ve štěrkovém loži s dřevěnými prachci. Po havířovskou opěrou prochází odvodnění pozemní komunikace.

Délka přemostění: 6,50 m
Šířka mostu: 8,94 m
Výška mostu / volná výška: 4,36 m / 3,73 m (3,15 nad chodníkem)
Překračovaná překážka: zpevněná místní komunikace (ulice Na Pavlasůvce)
Rok výstavby: 1960
Hodnocení objektu: K2/S2

5.10.1 Stav

Sjednocující nátěr podhledu konstrukce je **poškrábaný od průjezdu vysokých nákladů**, beton hrany desky vlevo i vpravo je od těchto průjezdů **degradován do hloubky až 15 mm**. Vpravo místy **koroduje obnažená výztuž**. Na levé části podhledu místy vedou trhliny šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva.

V místě dilatační spáry jsou patrné stopy po průsacích vody. V místě úložné spáry nad opěrou O 01 i O 02 jsou po celé šířce konstrukce patrné značné průsaky vody, které stékají po opěře. Na levé boční straně konstrukce jsou patrné stopy po stékání vody a výluzů pojiva z podélné trhliny mezi konstrukcí a římsou šířky do 0,5 mm. V dolní střední části je **beton vydrolený do hloubky až 10 mm** a nad hranou vede vodorovná trhlina šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody s výluhy pojiva. Římsa je na horní ploše místy mírně popraskaná a v podhledu římsy při styku s konstrukcí jsou patrné stopy po průsacích vody s výluhy pojiva.

Plocha opěr je značně znečištěna stopami po **stékání vody z úložné spáry mezi konstrukcí a opěrou**. Omítka je na většině plochy popraskaná nepatrnými trhlínami šířky do 0,1 mm. Ve střední části pod dilatační spárou konstrukce K 01 vede na celou výšku opěry svislá trhlina šířky do 0,2 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva. V levé dolní části je omítka popraskaná rozvětvenými trhlínami šířky do 0,2 mm se stopami po průsacích pojiva s výluhy pojiva.

Křídla jsou místy **slabě popraskaná trhlínami** šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody.

5.10.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 0,50 m (MES 0,37 m)

– Vzdálenost vnitřního líce zábradlí od osy krajní koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2110 mm	2180 mm	2310 mm
vpravo	2760 mm	2470 mm	2330 mm

Zábradlí vlevo i vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

– Vzdálenost vnitřních hrany římsy od osy krajní koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	1700 mm	1890 mm	2040 mm
vpravo	2470 mm	2190 mm	2030 mm

Římsa vlevo i vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože.

5.10.3 Návrh

Přestavba objektu (zabetonované nosníky, polorámová konstrukce), rozšíření objektu na VMP 3,0, zvýšení tl. kolejového lože (betonové pražce). Zvětšení délky přemostění(?).

5.11 Propustek v km 15,448



Železobetonová trouba, kolmá, bez zábradlí. Kolmá betonová čela. Kolej ve štěrkovém loži s betonovými prazci.

Délka přemostění:	0,80 m
Šířka propustku:	13,40 m
Výška propustku / volná výška:	2,61 m / 0,80 m
Překračovaná překážka:	občasný vodní tok (drážní příkop)
Rok výstavby:	1959
Hodnocení objektu:	2

5.11.1 Stav

Čela i trouby v dobrém stavu, propustek je nevhodně vyspádován, občasné zanášení na výtok.

5.11.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky:	1,55 m
-------------------	--------

5.11.3 Návrh

Přestavba na trubní propustek DN 1200 nebo rámový propustek stejných rozměrů. Na vtoku ŽB čelo, na výtoku šikmé čelo s odlážděním lomovým kamenem do betonového lože.

Zaznamenal: Ing. Petr Libosvár, EXprojekt s.r.o.

5.12 Připomínky:

[Správa železnic, ORŽ Ostrava, SMT /p. V. Raška](#)

U mostů v km 13,504 a 15,020 nahradit rubovou injektáž za nepropustnou vrstvu pod plání železničního spodku a odláždění svahů drážního tělesa až k římsám.

Ostatní bez připomínek.

Odpověď (Ing. Petr Libosvár): Opraveno.

6 Pozemní objekty

6.1 Zast. Horní Suchá

Jedná se o přízemní zděný objekt bez podsklepení o hlavních rozměrech cca 31,65 x 6,3 m. Objekt je zastřešen pultovou střechou v mírném spádu o výšce 3,75 m na okolní zpevněnou plochu před vstupem do objektu.

Objekt je více než rok opuštěn. V objektu je služební část s pokladnou a zázemím, prostorná čekárna a bývalé WC pro cestující.

Stav objektu odpovídá jeho opuštěnosti, střechou z asfaltových pásů nezateká, není patrna ani vlhkost sporní části stavby. Objekt však není vytápěn a ni temperován, což nepřispívá k dobrému stavu.

Část původních okenních a dveřních otvorů je zazděna pro omezení přístupu, ponechaná okna jsou opatřena mřížemi.

Většina instalací je původních, objekt na napojen na všechny dostupné sítě technické infrastruktury. Frekvence cestujících je nízká.

Pokud bude potřeba objekt stavebně upravovat pro vestavbu technologie, je nutno uvažovat s celkovými stavebními úpravami. V okolí objektu jsou zpevněné plochy ze zámkové dlažby. Parkoviště u objektu zastávky.

6.2 Zast. Haviřov-Suchá

Jedná se o stejný objekt i dobou výstavby (cca 1962) jako výše popsany objekt zastávky v Horní Suché. Objekt je obsazen pokladní a malá část prostor je v pronájmu.

Z důvodu vytápění resp. temperování objektu jsou vnitřní prostory v lepším stavu co se týče vnitřního prostředí, pro cestující je přístupna čekárna a prodejem jízdenek.

WC pro cestující je dlouhodobě uzavřeno.

Oproti objektu v zast. Horní Suchá lepší technický stav po všech stránkách, vytápění el. přímotopy, napojení na sítě okolní technické infrastruktury. Fasáda po opravě, okna plastová s mřížemi, střešní krytina vč. oplechování po rekonstrukci. Viditelně vyšší pohyb cestujících veřejnosti.

V případě většího zásahu do objektu, například pro potřeby umístění technologií, je však třeba počítat s většími stavebními úpravami.

Zaznamenal: Ing. Pavel Šudřich, Moravia Consult Olomouc, a.s.

7 Ostatní objekty

Dále se v úseku stavby nacházejí celkem tři silniční nadjezdy, které nejsou předmětem stavby. Úkolem bude především vyřešit odvodnění pod těmito objekty, téměř ve všech případech je v okolí nadjezdů sváděna voda do železniční trati, kdy jsou vymílány svahy a degradované betonové zídky v místě zaústění svedení vody do příkopu.

Součástí stavby není ani rekonstrukce kompletního trakčního vedení, které bylo rekonstruováno v letech 2017 a 2020. Snaha bude minimalizovat zásahy do traktce, po terénní prohlídce to ale nebude vždy možné a některé stožáry bude nutno přestavět, neboť byly vystavěny např. přímo do osy příkopu nebo ihned za odvodňovací zařízení, které v současné době nevyhovuje platné legislativě a bude potřeba příkopové zídky postavit do normové hodnoty, čímž dojde ke kolizi s trakčním stožárem.

Podél koleje č. 1 bude v rámci stavby „Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Českého Těšína (včetně)“ zavěšen nový kabel magistralního rozvodu VN 22 kV na trakční podpěry se svody do nově budovaných trafostanic v obou zastávkách. Realizace stavby „Albrechtic“ se předpokládá před touto stavbou, a proto je nutné počítat i s případným zásahem do vedení VN.

Stejně se uvažuje, že v předstihu proběhne stavba „ETCS+DOZ“, která zřídí na zastávkách minimálně **kamery** **rozhlasový** systém. Stavby budou úzce koordinovány pro nalezení optimálního technického řešení.

Zaznamenal: Ing. Dominik Mojžíšek, EXprojekt s.r.o.

8 Závěr

Záznam z místního šetření slouží jako podklad pro další zpracování dokumentace. Do záznamy byly zapracovány připomínky, které dorazily.

S pozdravem,
Ing. Ondřej Čech, jednatel společnosti

Záznam sestavil: Ing. Dominik Mojžíšek, EXprojekt s.r.o.



3

ROZDĚLOVNÍK:

1. **Správa železnic, s.o.**, Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc
Vlk@spravazeleznic.cz
2. **Správa železnic, s.o.**, Odbor traťového hospodářství – O13, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
KubinaJ@spravazeleznic.cz, Bernatik@spravazeleznic.cz
3. **Správa železnic, s.o.**, Oblastní ředitelství Ostrava, Muglinovská 1038, 702 00 Ostrava
RaskaV@spravazeleznic.cz, RaskaR@spravazeleznic.cz, Kubjat@spravazeleznic.cz, Janas@spravazeleznic.cz
4. **SG Geotechnika a.s.**, Geologická 988/4, Hlubočepy, 152 00 Praha 5
marek.jedlicka@geotechnika.cz
5. **MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.**, Legionářská 8, 771 54 Olomouc
sudrich@moravia.cz
6. **EXprojekt s.r.o.**, Heršpická 758/13, 619 00 Brno,
smid@exprojekt.cz, libosvar@exprojekt.cz, havlikova@exprojekt.cz

VÁŠ DOPIS ZN: č.j. -
ZE DNE: -NAŠE ZN: 2022-111
DATUM: 4.1.2023ADRESÁT:
viz rozdělovníkVYŘIZUJE: Ing. Dominik Mojžíšek
TELEFON: 722 929 849 / 533 312 000
E-MAIL: mojzisek@exprojekt.czPOČET LISTŮ: 32
POČET PŘÍLOH: 4**Zakázka:** Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) - Havířov (mimo)
Věc: Záznam ze vstupní všeprofesní porady

1 Úvod

Dne 30. 11. 2022 proběhla vstupní všeprofesní porada ke stavbě „Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)“ pro stupeň Záměr projektu a Doprovozná dokumentace (ZP+DD). Porada proběhla kombinovanou formou (online + prezenčně). Seznam účastníků je v příložené prezenční listině.

Úvodem byla představena stavba celkově v návaznosti na okolní stavby, představeny projektové týmy, harmonogram prací ad.

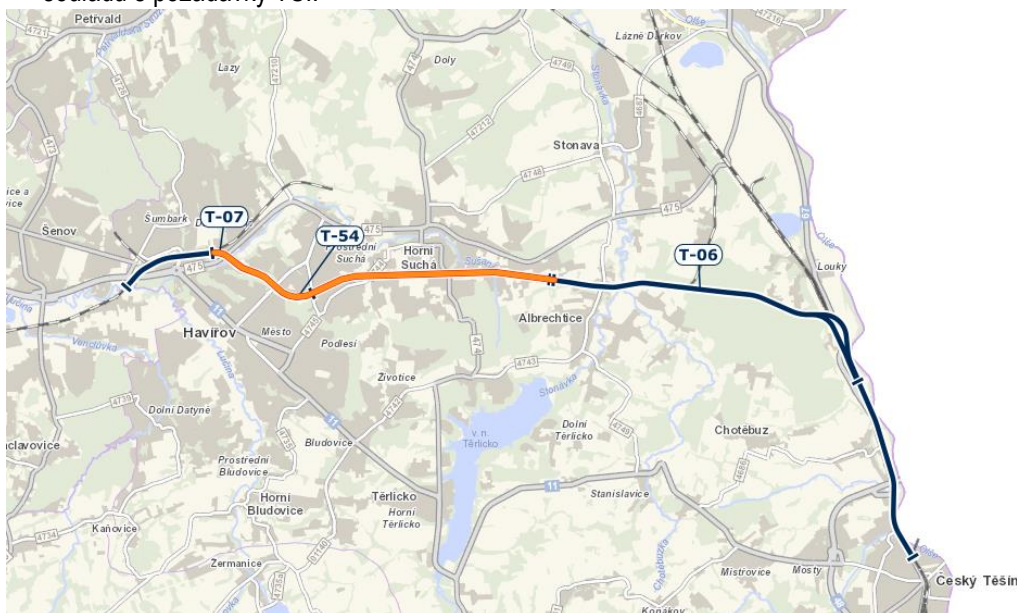
Do záznamu byly zapracovány připomínky, které byly vzneseny. V některých částech je doplněna informace, že bude problematika dořešena na profesní poradě, jelikož se jedná již o podrobnou záležitost týkající se vyložení jedné profese, případně úzkého kruhu profesí.

Připomínky k záznamu jsou vyznačeny v textu modře. Odpovědi na ně a texty doplněné oproti konceptu červeně. Texty vypuštěné na základě připomínek jsou přeškrtnuty a barevně odlišeny.

1.1 Základní údaje

- Stupeň dokumentace: ZP+DD
- Rozsah stavby: Od km 13,399 999 v ŽST Albrechtice u Českého Těšína do km 16,119 685 (navázání na stavbu Havířova)

- **Cíle stavby:** Optimalizace TÚ Albrechtice u Českého Těšína – Havířov, zvýšení bezpečnosti žel. provozu, zlepšení technického stavu a parametrů řešeného traťového úseku Albrechtice u Č.T. – Havířov, zajištění souladu s požadavky TSI.



1.2 Základní charakteristika

- Celostátní dvoukolejná elektrifikovaná trať součástí sítě TEN-T
- Číslo trati
 - 301 dle nákresného jízdního řádu
 - 321 dle knižního jízdního řádu
 - 882 00 dle Prohlášení o dráze
- Třída zatížení D4, max. rychlost $V=100$ km/h
- Kategorie dráhy podle TSI INF – P5/F1
- TUDU: 2521 04
- Trakční soustava stejnosměrná 3kV s výhledovým přechodem na 25 kV

1.3 Související a navazující stavby

- Záměr projektu Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Českého Těšína (včetně), zpracovatel EXprojekt s.r.o.
- Dokumentace pro územní rozhodnutí Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Českého Těšína (včetně), zpracovatel EXprojekt s.r.o. (*dále stavba Albrechtic*)
- Záměr projektu Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) – zastávka Havířov střed (mimo), zpracovatel EXprojekt s.r.o.
- Projektová dokumentace stavby – DÚSP Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) – zastávka Havířov střed (mimo), zpracovatel MCO a.s. + EXprojekt s.r.o. (*dále stavba Havířov*)
- DSPS: 1. kolej: „Výměna trakčního vedení v úseku Albrechtice u Českého Těšína – Havířov“ – realizace 2017-2020
- DSPS: 2. kolej: „Rekonstrukce TV v úseku Albrechtice u Č.T. – Havířov, 2. kolej“ – realizace 2019
- DSPS: „Výstavba zastávky Havířov nemocnice“
- Studie proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV 50 Hz v oblasti „Ostravsko a Přerovsko“ – probíhá zpracování ZP
- Záměr projektu „ETCS+DOZ Ostrava – Havířov – Český Těšín“

- Studie proveditelnosti ŘSD „Silnice I/11 stavba Havířov – Třanovice“
- Cyklostezky Havířov – Český Těšín

Pozn. Podrobněji jsou stavby uvedeny v grafické příloze (E_Orientační výkres.pdf)

2 Projekční týmy

2.1 Projekční tým investora

Oprávněné osoby za Objednatele	Jméno	Firma
Ve věcech technických	Ing. Bronislav Vlk	Správa železnic, Stavební správa východ
Úředně oprávněný zeměměřičský inženýr	Ing. Martin Votoupal	Správa železnic, Správa železniční geodézie
Ve věcech smluvních a obchodních	Mgr. Lenka Dieguezová	Správa železnic, Stavební správa východ
Projekční tým investora	Jméno	Firma/Odbor
HIS / Projektový manažer	Ing. Bronislav Vlk	Správa železnic, Stavební správa východ
Vrcholová koordinace	Ing. Jan Panchartek	Správa železnic, s.o., GR O6 (kolejové řešení)
	Ing. Aleš Zeman	Správa železnic, s.o., GR O6 (dopravní technologie)
	Ing. Libor Šindelář	Správa železnic, s.o., GR O6 (inženýrské objekty)
OR Ostrava	Ing. Richard Šulák	Správa železnic, s.o., OR OVA – OPS
	Ing. Jana Mantuanelli	Správa železnic, s.o., OR OVA
Odbor strategie (O26)	Ing. Vlastimil Novotný	Správa železnic, s.o., GR O26
Železniční svršek	Ing. Pavel Kopečný	Správa železnic, s.o., OR OVA
	Ing. Jiří Kubina	Správa železnic, s.o., GR O13
Železniční spodek – těleso	Ing. Radek Bernatík	Správa železnic, s.o., GR O13
	Ing. Radek Raška	Správa železnic, s.o., OR OVA
Železniční spodek – konstrukce (nástupiště, přejezdy, PHS apod.)	Ing. Vladimír Tomandl, Ph.D.	Správa železnic, s.o., GR O13
	Jiří Fiedor	Správa železnic, s.o., OR OVA – přejezdy
	Ing. Kamila Slezáková	Správa železnic, s.o., OR OVA – pasporty
	Ing. Radek Raška	Správa železnic, s.o., OR OVA
Mosty a inženýrské konstrukce	Ing. Václav Podlipný	Správa železnic, s.o., GR O13
	Ing. Hana Hrubá	Správa železnic, s.o., OR OVA
Zabezpečovací zařízení	Pavel Drong	Správa železnic, s.o., OR OVA
ETCS	neobsazeno	-
Bezbariérovost, informační a orientační systém (vizuální řešení)	Ing. Jarmila Heltová	Správa železnic, s.o., GR O23
Sdělovací zařízení	Zdeňka Nováková	Správa železnic, s.o., OR OVA
	Ing. Tomáš Mádr	Správa železnic, s.o., GR O14

	Ing. Pavel Tomis	Správa železnic, s.o., CTD
Silnoproudá zařízení a energetika	Ing. Jiří Kupczyn, Ph.D.	Správa železnic, s.o., OŘ OVA
	Ing. Ondřej Plocek	Správa železnic, s.o., GŘ O24
Trakční napájení, trakční napájecí a spínací stanice	Vladimíra Celárková	Správa železnic, s.o., OŘ OVA
	Ing. Ondřej Winkler	Správa železnic, s.o., GŘ O24
Dopravní technologie	Ing. Roman Chylek	Správa železnic, s.o., OŘ OVA
	Ing. Milan Stehlík	Správa železnic, s.o., GŘ O11
Dopravně-provozní záležitosti, výluky	Dalibor Kotásek	Správa železnic, s.o., OŘ OVA
	Mojmír Bursa	Správa železnic, s.o., GŘ O12
Provozní záležitosti – jízdní řád	neobsazeno	-
ZOV, stavební technologie	neobsazeno	-
Pozemní objekty s přístupem veřejnosti včetně jejich využití (VB apod.)	Ing. Lenka Žemličková	Správa železnic, s.o., GŘ O23
Pozemní objekty bez přístupu veřejnosti včetně jejich využití (administrativní, TB apod.)	Ing. Lenka Žemličková	Správa železnic, s.o., GŘ O23
EIA, ŽP, odpady	Mgr. Milan Bussinow	Správa železnic, Stavební správa východ
Bezpečnostní technologie, bezpečnostní projekt, požární ochrana, kybernetická bezpečnost, bezpečnost přepravy NL(RID), bezpečnost v krizových stavech	Ing. Jiří Šimánek	Správa železnic, s.o., GŘ O30
Požární bezpečnost	Ing. Jakub Vaněk	Správa železnic, s.o., GŘ O30
	Ing. Ivo Luber	Správa železnic, s.o., OŘ OVA
Fyzická bezpečnost – bezpečnostní projekt	Ing. David Čtvrtníček	Správa železnic, s.o., GŘ O30
RID, bezpečnost v krizových stavech	PhDr. Horymír Hora	Správa železnic, s.o., GŘ O30
IT technologie, IT licence, kybernetická bezpečnost	neobsazeno	-
BIM	neobsazeno	-
Obchodní činnosti – prodeje a pronájmy	Ing. Elena Galková	Správa železnic, s.o., GŘ O31
Majetkoprávní část	JUDr. Lenka Schneiderová	Správa železnic, Stavební správa východ
Koordinace s VRT	neobsazeno	-
Architektonické a urbanistické řešení stavby	neobsazeno	-
Právní agenda	Mgr. Lenka Dieguezová	Správa železnic, Stavební správa východ
Benefitové žádosti	Mgr. Radka Šnajdrová	Správa železnic, s.o., GŘ O3

Správce PPK	Ing. Karel Parchanský	Správa železnic, s.o., SŽG
Geodézie	Ing. Martin Votoupal	Správa železnic, Správa železniční geodézie

2.1.1 Připomínky:

Správa železnic, OR Ostrava, SEE – Správa elektrotechnicky a energetiky /pí. V. Celárková, Ing. J. Kupczyn, Ph.D., Ing. P. Pavlorek

Kompetentní pracovníci v odborných částech:

- Silnoproudá zařízení a energetika – Ing. Patrik Pavlorek
- Trakční napájení, trakční napájecí a spínací stanice – Ing. Jiří Kupczyn, Ph.D., Vladimíra Celárková

Odpověď (Ing. Dominik Mojžíšek): V souladu s ustanovením SŽ SM 62 ve znění změny č. 1, přílohy G, bodu G.2.5 budou Vámi požadovaní členové působit jako přizvaní odborní zástupci, garanti nadále zůstávají v původním obsazení.

2.2 Projekční tým zhotovitele

Zpracovatelé jednotlivých částí dokumentace		
Dopravní technologie	Ing. František Kováč	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Organizace výstavby	Ing. Dominik Mojžíšek	EXprojekt s.r.o.
Železniční svršek a spodek	Ing. Jaroslav Šmíd	EXprojekt s.r.o.
Nástupiště	Ing. Jaroslav Šmíd	EXprojekt s.r.o.
Mosty, propustky, zdi	Ing. Petr Libosvár	EXprojekt s.r.o.
Pozemní stavby	Ing. Pavel Šudřich	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Zabezpečovací zařízení	Mgr. Radek Böhm	Signal Projekt s.r.o.
Sdělovací zařízení	Ing. Pavel Gajdečka	Signal Projekt s.r.o.
Silnoproudá technologie	Ing. Marek Vývoda	Signal Projekt s.r.o.
Trakční zařízení a ukolejnění	Jaroslav Soldátek	EXprojekt s.r.o.
Geodetické podklady	Ing. Stanislav Sabo	EXprojekt s.r.o.
Životní prostředí	Mgr. Martina Fialová, Ph.D.	EXprojekt s.r.o.
Celkové náklady v podrobnosti podle Sborníku pro oceňování železničních staveb	Ing. Ivana Havlíková, Ph.D.	EXprojekt s.r.o.
Ekonomické hodnocení (dle platné metodiky)	Ing. Ivana Havlíková, Ph.D.	EXprojekt s.r.o.
Záměr projektu (dle Směrnice MD č. V-2/2012 změna č. 5)		
Zpracovatel	Ing. Dominik Mojžíšek	EXprojekt s.r.o.

A Formuláře VZOR 80-83	Ing. Ivana Havlíková, Ph.D.	EXprojekt s.r.o.
B Požadavky na inteligentní dopravní systémy	Ing. Dominik Mojžíšek	EXprojekt s.r.o.
C Ekonomické hodnocení	Ing. Ivana Havlíková, Ph.D.	EXprojekt s.r.o.
D Oponentní posudek		
E Situace projektu a orientační výkres	Ing. Dominik Mojžíšek	EXprojekt s.r.o.
F Doložení současného stavu	Ing. Dominik Mojžíšek	EXprojekt s.r.o.
G Prohlášení zhotovitele	Ing. Dominik Mojžíšek	EXprojekt s.r.o.
H Výpočet stavebních nákladů	Ing. Ivana Havlíková, Ph.D.	EXprojekt s.r.o.
K Ostatní přílohy	Ing. Dominik Mojžíšek	EXprojekt s.r.o.
K.1 Záznamy z jednání s municipalitou	Ing. Dominik Mojžíšek	EXprojekt s.r.o.
K.2 Tabelární přehled nákladů (prostory SŽ) – stávající stav	Ing. Pavel Šudřich	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
K.3 Tabelární přehled procentuálního využití budovy – stávající stav	Ing. Pavel Šudřich	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
K.4 Tabelární přehled nákladů – navrhovaný stav	Ing. Pavel Šudřich	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
K.5 Tabelární přehled procentuálního využití budovy – navrhovaný stav	Ing. Pavel Šudřich	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
K.6 Tabulka objektů (mosty, propustky, nadjezdy, lávky, krakorce, resp. zdi)	Ing. Petr Libosvár	EXprojekt s.r.o.
K.7 Kapacitní údaje stavby	Ing. Dominik Mojžíšek	EXprojekt s.r.o.
K.8 Doprovodná dokumentace dle ZTP		
(a) Provozní a dopravní technologie	Ing. František Kováč	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

(b) Přehledná situace 1:10000	Ing. Dominik Mojžíšek	EXprojekt s.r.o.
(c) Celkový situační výkres 1:1000	Ing. Dominik Mojžíšek	EXprojekt s.r.o.
(d) Popis technického řešení	Ing. Dominik Mojžíšek	EXprojekt s.r.o.
(e) Dokladová část	Ing. Dominik Mojžíšek	EXprojekt s.r.o.
K.8 Doprovodná dokumentace dle čl. 2.4. přílohy P2 SM011		
1. Technická zpráva		
1. Identifikační údaje o stavbě		
2. Provozní a dopravní technologie		
3. Technické řešení		
4. Dopady na životní prostředí		
2. Výkresová část		
1. Přehledná situace (M 1:10 000)	Obsah částí:	
Zabezpečovací zařízení	schématické znázornění zřizování/rekonstrukce TZZ a SZZ	
Sdělovací zařízení	-	
Sílnoproudé rozvody a zařízení, trakce	poloha TNS/SpS a trafostanic	
Žel. svršek a spodek	osa tratě, staniční (po 1 km), ZÚ a KÚ, základní návrhové prvky (poloměry, rychlosti)	
Mosty, propustky, zdi, tunely	schématické znázornění (pouze mosty a tunely), kilometrická poloha, u rozsáhlejších objektů délka přemostění/tunelu, u tunelových staveb významné objekty spojené s PBŘ	
Komunikace a zpevněné plochy	informativní zobrazení vyovlaných přeložek nebo úprav PK	
Žel. přejezdy	schématické znázornění s rozlišením rekonstrukce/rušení/bez úprav a rozlišení s/bez PZS – v případě rušení bude zpracována samostatná příloha dle SŽDC SM86	
Inženýrské sítě (trubní vedení, kabelovody)	pouze nejvýznamnější inženýrské sítě (VVN, dálkové produktovody,...)	
Pozemní stavby, nástupiště a přístřešky	-	
Prvky ochrany ŽP	zobrazení dotčených prvků	

Výkupy pozemků a nemovitostí	-	
2. Celkový situační výkres (M 1:1 000)	požadavek ZTP	
3. Výpočty / Technické podklady		
1. Archivní řešerše	Ing. Petr Mihulka	TESIA speciální technické práce s.r.o.
2. Orientační inženýrskogeologický průzkum	Ing. Petr Mihulka	TESIA speciální technické práce s.r.o.
Dokladová část	Ing. Dominik Mojžíšek	EXprojekt s.r.o.
Doklady objednatele		
Doklady o projednání	vyjádření složek SŽ, záznamy a zápis z porad a jednání	
Doprovodná dokumentace	pokud nebude předkládána na MD bude uvedena v této kapitole, označení K.8 zůstane zachováno	
Posouzení v rámci procesu řízení rizik	bude doloženo v dalším stupni dokumentace, nebude předmět ZP+DD	
Stanovisko orgánu ochrany přírody	předběžné stanovisko NATURA 2000 podle §45i a EIA	
L. Neveřejná příloha		
L.1 Tabelární přehled nákladů a výnosů stávajícího stavu	Ing. Pavel Šudřich	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
L.2 Tabelární přehled nákladů a výnosů navrhovaného stavu	Ing. Pavel Šudřich	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
L.3 Údaje o počtu cestujících	Ing. Ivana Havlíková, Ph.D.	EXprojekt s.r.o.

2.3 Termíny plnění

- Nabytí účinnosti SoD
 - 7. 11. 2022
- 1. dílčí etapa
 - Do 6 měsíců
 - ZP+DD včetně vyčíslení investičních nákladů

- 2. dílčí etapa
 - Do 2 měsíců od pokynu investora
 - ZP+DD se zpracovanými připomínkami

2.4 Členění dokumentace

- Návrh členění dle Směrnice MD č. V-2/2021 změny č.5
- DD dle SM011 přílohy P2 s upřesněním dle ZTP
- Označení dokumentace, struktura objektové skladby, včetně grafické úpravy Popisového pole bude provedena dle „Manuál struktury a popisu dokumentace“ a „Vzory Popisového pole a Seznamu“

3 Dopravní technologie

Z pohledu provozní a dopravní technologie je předmětem stavby optimalizace mezistaničního úseku Albrechtice u Českého Těšína – Havířov, s cílem zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu, za současného zvýšení komfortu cestující veřejnosti.

Stavba se nachází na celostátní trati (součást TEN-T, koridor RFC9) KJŘ321 Opava – Ostrava – Havířov – Český Těšín, Ostrava-Svinov – Ostrava-Kunčice v úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo). Trať je dvoukolejná, maximální traťová rychlost činí 100 km/h, traťová třída zatížení je D4 a trať je elektrifikována stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV (výhledový přechod na střídavou trakční soustavu 25 kV **50 Hz**). V předmětném mezistaničním úseku se ve stávajícím stavu nachází celkem tři železniční zastávky: Havířov střed, Havířov – Suchá a Horní Suchá. V úseku je provozována jak regionální a dálkové osobní doprava (dálková doprava je provozována soukromým dopravcem na komerční riziko), tak doprava nákladní. Železniční zastávky jsou obsluhovány pouze vlaky regionální osobní dopravy.

Výhledová provozní a dopravní technologie předmětného mezistaničního úseku bude sestavena na základě výhledového rozsahu dopravy. Pro stanovení výhledového rozsahu dopravy budou osloveni objednatelé – MDČR, KÚ, soukromý dopravce v oblasti osobní dopravy a O6 ve spolupráci se spolkem ŽESNAD v oblasti nákladní dopravy. Očekává se, že v rámci výhledového rozsahu dopravy budou zachovány všechna přepravní segmenty. Pro potřeby stanovení frekvence cestující veřejnosti v rámci dopravních bodů budou osloveni ČD.

Na základě vstupů bude stanovena základní konfigurace předmětného mezistaničního úseku: podoba ŽST Albrechtice u ČT a ŽST Havířov je stanovena souvisejícími stavbami (zastávka Havířov střed bude výhledově součástí ŽST Havířov) a realizaci předmětné stavby nedozná změn. Předmětný mezistaniční úsek bude nadále dvoukolejný, elektrifikovaný a vybaven železničními zastávkami Havířov – Suchá a Horní Suchá (zastávka Havířov střed bude výhledově součástí ŽST Havířov) – délka nástupních hran upravovaných zastávek se očekává na hodnotě 170 m (hodnota daná celotrafovou technologií provozu, bude však ověřena). Očekáváno je zvýšení maximální traťové rychlosti dle konfigurace kolejového řešení – pro typové jízdní soupravy osobních a nákladních vlaků budou vypočteny výhledové jízdní doby, a také sestaven graf dynamického průběhu rychlosti mezistaničním úsekem. V koordinaci se související stavbou ETCS + DOZ Ostrava – Havířov – Český Těšín bude navržena základní konfigurace mezistaničního úseku z pohledu požadavků na ETCS a ZABZAŘ obecně (očekávaná je základní délka mezistaničního úseku maximálně 1000m – shodně s konfigurací v úseku Albrechtice u ČT – Český Těšín).

Zaznamenal: Ing. František Kováč, Moravia Consult Olomouc, a.s.

3.1 Připomínka:

Správa železnic, OŘ Ostrava, Úsek řízení provozu /Ing. J. Paloch

Požadujeme zachovat napájení zabezpečovacího zařízení v žst. Albrechtice u Č. Těšína ze dvou nezávislých VN vedení také po dobu rekonstrukce.

Odpověď (Ing. František Kováč): Doplněno.

4 Organizace výstavby

Jedná se o dvoukolejný traťový úsek bez výhybny. Předpoklad realizace stavby je dle IS SŽ v letech 2028-2030. Vzhledem k charakteru trati bude stavba realizována ve čtyřech stavebních postupech:

- SP0 – Přípravné práce
- SP1 – Realizace 1TK
- SP2 – Realizace 2TK
- SP3 – Dokončovací práce

Samotná stavba začne rekonstrukcí 1TK, a to z důvodů případných narovnání směrových oblouků. Délka stavebních postupů bude zvolena s ohledem na technologii provádění a konstrukce nových mostních objektů. Stavba propojí dvě okolní stavby, jejichž realizace se předpokládá před touto stavbou, a to na stavbu Havířova a Albrechtic. Při stavbě bude nutno respektovat již rekonstruované trakční vedení, a tedy dbát zřetel na stabilitu trakčních podpěr při budování nového žel. spodku a obecně při práci s mechanizací v blízkosti trakčního vedení.

Dále bude nutno respektovat podzemní vedení a magistralní rozvod VN 22 kV, které budou vybudovány v rámci stavby Albrechtic a Havířova.

Zaznamenal: Ing. Dominik Mojžíšek, EXprojekt s.r.o.

5 Geodetická dokumentace

Na základě vyjádření Ing. Votoupala ze SŽG, probíhá v zájmové lokalitě účelové mapování. Podklady by měly být k dispozici v únoru 2023.

Zaznamenal: Ing. Stanislav Sabo, EXprojekt s.r.o.

6 Životní prostředí

Kapitola životního prostředí bude zpracována v souladu s požadavky směrnice V-2/2021 a SM011 pro Záměr projektu. Budou podány žádosti o předběžná stanoviska NATURA 2000 podle §45i a EIA.

Zaznamenal: Ing. Dominik Mojžíšek, EXprojekt s.r.o.

7 Geotechnický průzkum

V rámci tohoto stupně bude zpracován Orientační průzkum a Archivní rešerše v souladu s požadavky SM011 a předpisu SŽ S4. Zpracování projektu IGP se předpokládá až v navazujícím stupni (DUR).

Zaznamenal: Ing. Dominik Mojžíšek, EXprojekt s.r.o.

8 Zabezpečovací zařízení

Předmětem stavby v profesi zabezpečovacího zařízení jsou dle zadání úpravy traťového zabezpečovacího zařízení a systému ETCS v mezistaničním úseku Albrechtice u Českého Těšína – Havířov.

Předmětná stavba optimalizace bude realizovaná po výstavbě souvisejících staveb „ETCS + DOZ Ostrava – Havířov – Český Těšín, „Optimalizace TÚ Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Českého Těšína (včetně)“ a „Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) – zastávka Havířov střed (mimo)“.

V době realizace stavby bude v mezistaničním úseku Albrechtice u Českého Těšína – Havířov v činnosti TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, které bude vybudováno v rámci související stavby ETCS + DOZ. Bude se jednat o integrované TZZ s kontrolou volnosti pomocí počítačích úseků počítače náprav. TZZ bude v provedení s přizpůsobenou infrastrukturou pro výhradní provoz ETCS (tzv. v provedení s benefity). TZZ bude integrováno do systému DOZ a systému ETCS v provedení pro výhradní provoz s benefity. TZZ bude dálkově ovládáno z CDP Přerov s možností předání dálkové obsluhy na PPV Český Těšín. Stanice Albrechtice u Českého Těšína a Havířov budou zabezpečeny v době realizace stavby SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 elektronického typu. Také obě SZZ budou dálkově ovládány z CDP Přerov a bude integrována opět do systému ETCS v provedení pro výhradní provoz

s benefity. V mezistaničním úseku Albrechtice u Českého Těšína – Havířov se nenachází na trati žádný železniční přejezd.

Po realizaci stavby zůstane v mezistaničním úseku Albrechtice u Českého Těšína – Havířov v činnosti integrované TZZ vybudované v rámci související stavby ETCS + DOZ. Z důvodu rekonstrukce kolejí bude TZZ upraveno. Bude provedena demontáž a zpětná montáž venkovního zabezpečovacího zařízení (snímače počítače náprav, neproměnná návěstidla ETCS, balízy ETCS a případná doplňková návěstní svítidla). Stavbou zasažená zabezpečovací kabelizace bude přeložena. V případě změn v umístění začátků a konce nástupišť bude provedena změna umístění příslušných balíz (balízy pro ATO over ETCS). Vzhledem ke zvýšení traťové rychlosti v mezistaničním úseku bude nutné upravit software RBC systému ETCS (nové rychlostní profily).

Zaznamenal: Mgr. Radek Böhm, Signal Projekt s.r.o.

9 Sdělovací zařízení

Hlavní kabelová trasa (DOK, TOK, TK –ZE 15XN0,8, 2x HDPE – fialová, černá, DOK a TOK) bude vybudována v rámci staveb „Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) – zastávka Havířov střed (mimo)“ a „Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Českého Těšína (včetně)“. Jedná se o kabelovou trasu vzdálenější od osy koleje, která nebude touto stavbou v celém rozsahu zasažena. V místech, kde bude zasažena, zejména na mostních objektech, bude provedena v rámci této stavby její ochrana, případně přeložka.

V rámci této stavby bude podél kolejí ve vzdálenosti do 5 m od osy koleje instalována druhá, geograficky oddělená kabelová trasa (vyhl. kabel –ZE 5XN0,8, 2x HDPE – černá, modrá a TOK), kde bude v definitivním stavu zafouknut do HDPE modré nový TOK, který nahradí TOK instalovaný ve vzdálenější kabelové trase spolu s DOK v rámci souvisejících optimalizačních staveb. Z nového TOK, který bude instalován blíže koleji, budou provedeny potřebné výpichy do trafostanic, zastávek a objektů BTS.

V zastávkách v řešeném úseku, tj. Havířov-Suchá a Horní Suchá, bude vybudováno nebo upraveno sdělovací zařízení. Na zastávkách bude v rámci související stavby „ETCS + DOZ Ostrava – Havířov – Český Těšín“, která tuto stavbu předbíhá, instalováno nové rozhlasové zařízení v nezbytně nutném rozsahu pro zajištění provozu na zastávkách pod dálkovým řízením do doby, než proběhne naše optimalizační stavba. Rozhlas bude do té doby provozován jako provizorní a zařízení k němu potřebná (rozhlasová ústředna, optický rozvaděč, switch) budou umístěny v rámci stavby „ETCS + DOZ Ostrava – Havířov – Český Těšín“ ve stávajících objektech zastávky nebo ve venkovní přístrojové skříni. Definitivní rozhlas není možné v rámci „ETCS + DOZ Ostrava – Havířov – Český Těšín“ instalovat, protože v době uvažované realizace nebudou ještě v zastávkách nová nástupiště a s nimi osvětlovací stožáry s přípravou pro osazení reproduktorů. Po dokončení stavby „Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Českého Těšína (včetně)“, která bude rovněž realizována před naší stavbou, bude rozhlasová ústředna spolu s ostatními technologiemi přestěhována do sdělovací místnosti v nově budovaných trafostanicích na zastávkách. V rámci naší stavby budou následně jen doplněny nové rozvody k reproduktorům na nových osvětlovacích stožárech podél nového nástupiště.

Vizuální informační systém na zastávkách bude vybudován v rámci této stavby dle směrnice SM 118 a v rozsahu daném směrnicí SM 122, tj. dle kategorie D. Na nástupišťích budou instalovány nástupištní tabule a u příchodu na nástupiště odjezdová tabule ve zkrácené verzi. Technologie bude umístěna ve sdělovací místnosti nových trafostanic vybudovaných v rámci stavby „Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Českého Těšína (včetně)“. Řízení informačních tabulí bude ze serveru informačního systému v ŽST Havířov. Vizuální informační systém nebude vybudován provizorně v rámci předchozích staveb, ale pouze definitivně až v rámci této stavby. **Nové informační a rozhlasové zařízení bude připojeno do DDTS.**

Zaznamenal: Aleš Foltá, Signal Projekt s.r.o.

9.1 Připomínky:

[Správa železnic, OR Ostrava, SSZT – Správa sdělovací a zabezpečovací techniky /pí. Z. Nováková](#)

[Informační systém vizuální a akustický začlenit do DDTS \(dálková diagnostika technologických systému\)](#)

Odpověď (Aleš Foltá): S integrací do DDTS je počítáno. Bylo doplněno do záznamu.

Správa železnic, OR Ostrava, SSZT – Správa sdělovací a zabezpečovací techniky /p. P. Drong

Doporučujeme a považujeme za vhodné stavbu realizovat v souběhu se stavbou „ETCS + DOZ Ostrava – Havířov Český Těšín“

Odpověď (Ing. Dominik Mojžíšek): Projektant nemá možnost ovlivnit pořadí staveb. Souběh staveb je i pro nás vítaný. Pořadí staveb je dáno finančními možnostmi SFDI a samotnou připraveností stavby do realizace.

10 Silnoproudá technologie

V mezistaničním úseku je provozován stávající kabelový rozvod 6kV, 50 Hz. Rozvod je v původním stavu bez zásadních investic a oprav. Na zastávkách jsou v provozu stávající rozvody NN a venkovní osvětlení. V roce 2011 byla provedena oprava peronních stožárů osvětlení.

Výchozí stav je uvažován po stavbách „Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) – zastávka Havířov střed (mimo)“ a „Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Českého Těšína (včetně)“ v rámci kterých bude provedena výstavba magistralního rozvodu LDSž 22kV včetně traťových trafostanic na zastávkách Zast. Havířov-Střed, Zast. Havířov-Suchá a Zast. Horní Suchá.

Dálkové ovládání osvětlení bude rovněž provedeno v rámci uvedených souvisejících staveb, kdy bude do traťových trafostanic instalován nový rozvaděč RO, na který budou připojeny stávající okruhy osvětlení. Nový RO bude začleněn do systému DDTS ŽDC.

Výměna stožárů osvětlení a venkovní kabelizace osvětlení a rozvodů NN na uvedených zastávkách bude provedena v rámci této stavby „Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)“.

Dle požadavku TV bude v případě potřeby provedena úprava systému dálkového ovládání úsekových odpojovačů a DRŤ.

Zaznamenal: Ing. Marek Vývoda, Signal Projekt s.r.o.

11 Trakční vedení

Trakční vedení bylo rekonstruováno v rámci staveb „Oprava TV v úseku Albrechtice u Českého Těšína – Havířov“. Úprava trakčního vedení bude pouze lokální, vyvolaná úpravou žel. svršku, žel. spodku nebo mostními objekty.

Zaznamenal: Jaroslav Soldátek, EXprojekt s.r.o.

12 Železniční svršek a spodek

Na poradě byl prezentován návrh kolejového řešení s cílem zvýšení traťové rychlosti. Na většině úseku navrhujeme V/V130 = 150/160 km/h, což nezastavující IC využijí. Stejná rychlost bude možná po mírné úpravě projektu i v ŽST Albrechtice. V oblouku v km 12,3-12,7 vychází příčný posun cca 1,5 m – nezasahuje se mimo drážní pozemek, úpravy tělesa jsou spíše kosmetické. V oblouku v km 15,2-15,6 v zastávce Havířov-Suchá je vykresleno více variant – z GDPR je patrné, že tento oblouk omezuje u projíždějících vlaků dobu využití plné rychlosti v sousedním úseku. Modrá a fialová varianta vykazují asi maximální posuny, kterých lze na stávajícím pozemku dosáhnout, nicméně D=100 mm mi přijde už moc vysoké, když počet zastavujících vlaků je řádově vyšší, než projíždějících. Navrhují dále sledovat fialovou variantu s D=80 mm a případně zvážit, zda v tomto oblouku nezmenšit rezervu nedostatků převýšení s cílem zlepšit podmínky pro zastavující vlaky.

Na základě připomínek O6 *k podkladům zaslaným po poradě* bude prověřena varianta bez přeložky v km 12,3 – 12,7 s cílem zachování stávajících podpěr TV s menší hodnotou traťové rychlosti. *Dále bude prověřeno, jaký maximální poloměr oblouku lze navrhnout v km 15,2 – 15,6 s ohledem na drážní pozemek.* Bude prověřeno dynamicky a výsledné řešení bude odsouhlaseno na profesní poradě.

V úseku je TV po rekonstrukci, proto je snaha se držet stávající stopy (mimo zvětšování R v obloucích), aby nevznikly zbytečné kolize – z toho důvodu byly zachovány vyrovnávací oblouky v km 11,48 a 13,5.

Stávající příkopové zídky jsou u konce životnosti, budou nahrazeny novými prefabrikovanými. Z příčných řezů vyplývá, že stávající budou muset být kompletně vybourány a nebude možné vložit prefabrikáty před ponechanou zadní stěnu – stávající zídky jsou příliš mělké a nemají rezervu ve vzdálenosti od osy koleje. To znamená riziko deformací či sesouvání vyšších zářezových svahů při podkopání jejich paty. Proti tomu bude nutné navrhnout opatření v rámci realizace – použití pažení a/nebo omezení délkového záběru prací. Limitem pro návrh odvodnění jsou i patky podpěr trakčního vedení, které je po rekonstrukci. Z toho důvodu bude pravděpodobně nutné navrhnout příkopové zídky i v úsecích, kde se dnes nachází mělký zpevněný příkop (rigol).

Násypy a drážní stezky jsou dostatečně široké, do jisté míry je na nich rezerva i pro případný zdvih koleje na mostech, nebo rozšíření osově vzdálenosti na 5,000 m (z důvodu výhledového přemostění plánovaného obchvatu).

Zaznamenal: Ing. Jaroslav Šmíd, EXprojekt s.r.o.

12.1 Připomínky:

Správa železnic, GR O6 /Ing. J. Panchartek

protože jsem se porady nemohl zúčastnit a připomínky jsem uplatnil k podkladům zaslaným po poradě, žádám o úpravu druhého odstavce kapitoly 12:

Na základě připomínek O6 k podkladům zaslaným po poradě bude prověřena varianta bez přeložky v km 12,3 – 12,7 s cílem zachování stávajících podpěr TV s menší hodnotou traťové rychlosti. Dále bude prověřeno, jaký maximální poloměr oblouku lze navrhnout v km 15,2 – 15,6 s ohledem na drážní pozemek. Bude prověřeno dynamicky a výsledné řešení bude odsouhlaseno na profesní poradě.

Odpověď (Ing. Jaroslav Šmíd): Doplněno.

Pozn. Ke směrovému řešení nadále probíhala e-mailová konverzace se zástupci GR O6 (Ing. Panchartek) a GR O13 (Ing. Kubina) k možným úpravám. Byly navrženy úpravy, které budou představeny na profesní poradě, případně v užším kruhu s HISem stavby (distanční formou).

13 Nástupiště

Nástupiště budou nová konstrukce L s deskou, délky 170 m. Poloha bude dle stávajícího stavu s příslušným prodloužením cca 10 m na obě strany. V zastávce Havířov-Suchá bude nutno kromě nástupišť řešit i bezbariérový přístup na nástupiště ve směru Albrechtice.

Zaznamenal: Ing. Jaroslav Šmíd, EXprojekt s.r.o.

14 Mosty, propustky a zdi

V dotčeném traťovém úseku se nachází 14 mostních objektů, z toho je 8 mostů, 3 propustky a 3 silniční nadjezdy.

14.1 Most v km 12,495



Železobetonová desková konstrukce, kolmá, s omítkou, dvoumadlové zábradlí. Betonové opěry s rovnoběžnými křídly. Kolej ve šterkovém loži s dřevěnými prážci.

Délka přemostění:	3,00 m
Šířka mostu:	8,90 m
Výška mostu / volná výška:	2,91 m / 1,60 m
Překračovaná překážka:	trvalý vodní tok (Sušanka, ID 10100919)
Rok výstavby:	1959
Hodnocení objektu:	K2/S1

14.1.1 Stav

Na podhledu konstrukce je na dvou místech **obnažená korodující příčná výztuž**. Ojedinele je na podhledu konstrukce **slabě vydrolený beton**.

Na bočních stranách konstrukce vedou ojedinele nepatrné trhlinky. Kolem styčných spár jsou **stopy po průsacích vody**. Na římsách vedou nepravidelné trhliny se stopami po průsacích vody a místy **prostupujícími výluhy pojiva a krápníky**. Beton je místy degradovaný a vydrolený, zejména na podhledu. V těchto místech je **obnažená korodující výztuž**. Konstrukce je znečištěná spreji.

V dolní části opěry u terénu je degradovaný beton **vydrolený do hloubky cca 30 mm**.

Kolem dilatačních spár na křídlech jsou stopy po průsacích vody s výluhy pojiva. V římsě vedou nepravidelné trhliny s výluhy pojiva. Na podhledu je **místy degradovaný beton**, s obnaženou korodující výztuží.

14.1.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky:	0,45 m
-------------------	--------

– Vzdálenost vnitřního líce zábradlí od osy krajní koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2262 mm	2209 mm	2231 mm
vpravo	2220 mm	2223 mm	2275 mm

Zábradlí vlevo i vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

– Vzdálenost vnitřních hrany římsy od osy krajní koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2160 mm	2050 mm	2070 mm
vpravo	2060 mm	2063 mm	2115 mm

Římsa vlevo i vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože.

14.1.3 Návrh

Posun mostu ve směru na Havířov (vyrovnání zakřivení vodního toku), přestavba na ŽB rám s šikmými čely.

14.2 Most v km 13,050



Železobetonová desková konstrukce, kolmá, s nátěrem, dvoumadlové zábradlí. Betonové opěry s šikmými křídly. Kolej ve štěrkovém loži s dřevěnými pražci.

Délka přemostění:	6,00 m
Šířka mostu:	9,00 m
Výška mostu / volná výška:	5,04 m / 3,57 m
Překračovaná překážka:	zpevněná místní komunikace (ulice U Tratě)
Rok výstavby:	1960
Hodnocení objektu:	K2/S1

14.2.1 Stav

Beton je na podhledu konstrukce **poškrábaný od vysokých nákladů** a na hranách konstrukce jsou **vrypy do hloubky až 30 mm**. Beton obou říms je **slabě popraskaný**, trhlinami v podhledu mírně prostupují výluhy pojiva.

Beton opěry je slabě popraskaný, v místě trhlin jsou **stopy po mírných průsacích vody**. Sjednocující nátěr je sešlý, popraskaný a loupe se.

Beton křídla je popraskaný, v místě trhlin jsou **stopy po mírných průsacích vody** a prostupují zde **výluhy pojiva**. Místně je beton povrchově degradovaný. Sjednocující nátěr je sešlý, popraskaný, loupe se a porůstá mechem.

14.2.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 0,40 m

– Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2220 mm	2280 mm	2290 mm
vpravo	2320 mm	2270 mm	2190 mm

Zábradlí vlevo a vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

– Vzdálenost **vnitřních hran římsy** od osy krajní koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	1680 mm	1740 mm	1770 mm
vpravo	1790 mm	1740 mm	1660 mm

Římsa vlevo a vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože.

14.2.3 Návrh

Přestavba objektu (zabetonované nosníky, polorámová konstrukce), rozšíření objektu na VMP 3,0, zvýšení tl. kolejového lože (betonové pražce). *Zachována stávající podjezdová výška – bude projednáno se správcem komunikace.*

14.3 Propustek v km 13,100



2× železobetonová trouba, kolmá, bez zábradlí. Kolmá betonová čela. Kolej ve štěrkovém loži s betonovými pražci.

Délka přemostění: 2,00 m

Šířka propustku: 28,20 m

Výška propustku / volná výška: 5,04 m / 0,80 m

Překračovaná překážka: trvalý vodní tok (bezejmenný, ID 10211848)

Rok výstavby: 1962

Hodnocení objektu: 2

14.3.1 Stav

Čela i trouby v dobrém stavu, propustek je nevhodně vyspádován, občasné zanášení na výtoku.

14.3.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 6,37 m

14.3.3 Návrh

Vyčištění objektu, nadbetonování říms + límec z lomového kamene do betonového lože. U propustku bude kvůli ověření stavu trub proveden kamerový průzkum. *V případě špatného stavebního stavu přestavba na nový propustek.*

14.4 Most v km 13,460



Železobetonová desková konstrukce, šikmá (60 °), s omítkou, třímadlové zábradlí. Betonové opěry s šikmými/rovnoběžnými křídly. Kolej ve šterkovém loži s dřevěnými pražci.

Délka přemostění:	13,62 m
Šířka mostu:	8,90 m
Výška mostu / volná výška:	5,85 m / 4,25 m
Překračovaná překážka:	silnice II. třídy (ulice Těrlická), chodník (na zárubní zdi podél albrechtické opěry)
Rok výstavby:	1961
Hodnocení objektu:	K2/S2

14.4.1 Stav

Na podhledu konstrukce se nachází **místy degradovaný beton a obnažená výztuž**, která koroduje. Podhled konstrukce je poškrábaný od vysokých nákladů, **vrypy** jsou místy hluboké až 20 mm, je zde **obnažena korodující výztuž**.

U levé hrany **podhledu** konstrukce se nacházejí **vrypy hloubky až 30 mm**. U pravé hrany podhledu konstrukce se nachází opadané vrypy hloubky až 20 mm, místy je zde obnažená korodující výztuž.

Na podhledu konstrukce se nachází obnažené degradující výztuže. Dilatační spára je vyspravena pěnou. Na konstrukci zleva a zprava **vedou místy trhliny a prosakuje koroze**.

Beton opěry je **popraskaný, trhlínami mírně prosakuje voda**. Na hranách opěry vlevo i vpravo se nachází v horní části **degradovaný beton**, s prostupujícími průsaky vody, **vyluzích pojiva a krustou**, místy je zde i **obnažená korodující výztuž**. Ve střední části, pod dilatační spárou konstrukce jsou **stopy po stékání vody**. Ve střední části pod odvodněním vytéká voda. Opěry jsou **znečištěné graffiti**.

Povrch křídel je v horní části slabě povrchově degradovaný, místy vedou nepatrné trhliny šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody a vyluzích pojiva.

Betonová zárubní zeď mezi silnicí a chodníkem je **popraskaná, trhlínami prosakuje voda**. V místě vodorovné pracovní spáry a u zábradelních sloupků je beton degradovaný do hloubky až 90 mm.

14.4.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 1,31 m (MES, evidentně neodpovídá skutečnosti)

– Vzdálenost vnitřního **líce zábradlí** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2250 mm	2240 mm	2230 mm
vpravo	2250 mm	2240 mm	2200 mm

Zábradlí vlevo i vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

– Vzdálenost vnitřní **hrany římsy** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	1700 mm	1730 mm	1710 mm
vpravo	1700 mm	1650 mm	1650 mm

Římsa vlevo i vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože

14.4.3 Návrh

Přestavba objektu (zabetonované nosníky, polorámová konstrukce), rozšíření objektu na VMP 3,0, zvýšení tl. kolejového lože (betonové pražce). *Zachována stávající podjezdová výška – bude projednáno se správcem komunikace.*

14.5 Most v km 13,504



Železobetonová klenbová konstrukce (5 dilatačních celků), kolmá, s omítkou, třímadlové zábradlí. Železobetonové opěry s šikmými křídly. Kolej ve štěrkovém loži s betonovými pražci.

Délka přemostění:	2,50 m
Šířka mostu:	26,00 m
Výška mostu / volná výška:	8,62 m / 2,13 m
Překračovaná překážka:	trvalý vodní tok (Koutňák, ID 10211692)
Rok výstavby:	1960
Hodnocení objektu:	K2/S2

14.5.1 Stav

Na líci klenby jsou u levé hrany **patrné stopy po průsacích vody se slabými výluhy poživ**, beton je **vydrolený do hloubky až 60 mm**. Na líci klenby místy vedou trhliny šířky do 0,2 mm se stopami po průsacích vody a místy

výluzích pojiva. Před vrcholem klenby u levé hrany vede na celou šířku klenby **příčná trhlina šířky až 1 mm** taktéž se stopami po průsacích vody a koroze. V místě 1. dilatační spáry zleva vede po celém obvodu klenby **podélná trhlina šířky až 2 mm** se stopami po průsacích vody.

Čelní zdi jsou na celé ploše značně **povrchově degradované**, beton je **vydrolený do hloubky až 60 mm** a místy je zavhlý. Povrch křídel je v horní části slabě povrchově degradovaný, místy vedou nepatrné trhliny šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva.

Římsy znečištěné stopami po stékání vody, celá plocha je povrchově degradovaná do hloubky až 5 mm.

Beton opěry je ve všech částech **povrchově degradovaný**. Vlevo v délce cca 2000 mm do hloubky cca 30 mm. V **dolní části** je beton **vyplavený do hloubky cca 10–20 mm**. V dolní části je povrch opěry místy porostlý slabou vrstvou mechu.

Křídla jsou zavhlá a **značně povrchově degradovaná**, beton je místy vydrolený do hloubky až 100 mm. V dolní části a v místě horní hrany je křídlo místy slabě porostlé mechem a v koncové části obrostlé vegetací.

14.5.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 5,42 m

14.5.3 Návrh

Plošná sanace viditelných částí, sanace trhlín, nadbetonování říms na křídlech vč. osazení zábradlí. Límce z lomového kamene do betonového lože kolem říms. ~~Rubová injektáž z líce konstrukce, případně odláždění svahů v celé výšce v kombinaci s cementovou stabilizací pod kolejiemi.~~ **Nepropustná vrstva pod plání železničního spodku a odláždění svahů nad římsami.**

14.6 Most v km 14,449



Železobetonová desková konstrukce, kolmá, s nátěrem, třimadlové zábradlí. Železobetonové opěry s rovnoběžnými křídly. Kolej ve šterkovém loži s dřevěnými pražci. Pod havířovskou opěrou prochází odvodnění pozemní komunikace.

Délka přemostění: 4,00 m
Šířka mostu: 9,00 m
Výška mostu / volná výška: 4,41 m / 3,18 m
Překračovaná překážka: zpevněná místní komunikace (ulice Grabovšček)
Rok výstavby: 1960
Hodnocení objektu: **K2/S2**

14.6.1 Stav

Na podhledu konstrukce se nachází **místy degradovaný beton a obnažená, korodující výztuž**. Podhled konstrukce je **poškrábaný od vysokých nákladů**, vrypy jsou místy hluboké až 15 mm. U levé strany podhledu konstrukce se nachází opadané vrypy hloubky až 20 mm, místy je zde obnažená korodující výztuž. U pravé strany podhledu konstrukce se nachází opadané sanované vrypy hloubky až 20 mm, místy je zde obnažená korodující výztuž.

V místě dilatační spáry mezi levou a pravou částí podhledu jsou patrné **značné stopy po průsacích vody** a výluzích pojiva, blíže opěry O 02 je povrch popraskaný a částečně sanovaný, ale je opět znovu popraskaný.

Povrch opěr je zavlhlý se stopami po výluzích pojiva, místy s trhlínami. Opěry jsou místy sanované. Na úložném prahu jsou stopy po stékání vody, beton je degradovaný.

Povrch křídel je v horní části slabě povrchově degradovaný, místy vedou nepatrné trhliny šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva.

14.6.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 0,45 m

– Vzdálenost vnitřního **líce zábradlí** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2270 mm	2260 mm	2280 mm
vpravo	2300 mm	2310 mm	2330 mm

Zábradlí vlevo i vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

– Vzdálenost vnitřní **hrany chráničky** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	1710 mm	1690 mm	1730 mm
vpravo	1730 mm	1730 mm	1760 mm

Římsa vlevo i vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože

14.6.3 Návrh

Přestavba objektu (zabetonované nosníky, polorámová konstrukce), rozšíření objektu na VMP 3,0, zvýšení tl. kolejového lože (betonové pražce). Zvětšení délky přemostění – bude projednáno se správcem překračované komunikace. **Zachována stávající podjezdová výška – bude projednáno se správcem komunikace.**

14.7 Propustek v km 14,841



Betonová trouba, kolmá, bez zábradlí. Kolmá betonová čela. Kolej ve štěrkovém loži s betonovými pražci.

Délka přemostění: 0,90 m

Šířka propustku: 41,10 m

Výška propustku / volná výška: 9,05 m / 0,90 m

Překračovaná překážka: trvalý vodní tok (Podolkovický potok, ID 10211274)

Rok výstavby: 1960

Hodnocení objektu: 1

14.7.1 Stav

Čela **a krajní** trouby v dobrém stavu, propustek je nevhodně vyspádován, občasné zanášení na výtoku.

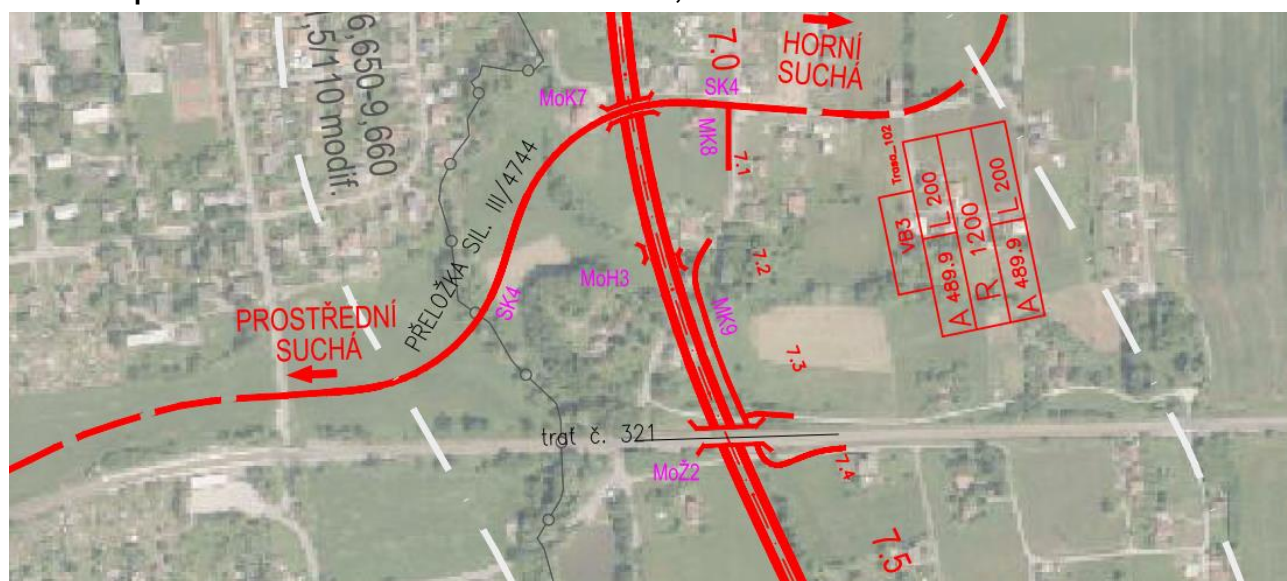
14.7.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 7,75 m

14.7.3 Návrh

Vyčištění objektu, plošná sanace spodní stavby, nadbetonování říms + límec z lomového kamene do betonového lože. U propustku bude kvůli ověření stavu trub proveden kamerový průzkum. *V případě špatného stavebního stavu přestavba na nový propustek.*

14.8 Most přes budoucí silnici I/11 + I/68 – cca km 148,870



Na plánovaném ochvatu města Havířova je plánován nový mostní objekt – v prostoru mezi propustkem v km 14,841 a mostem v km 14,953 (v mapě označen Mož2). Plánovaný most bude překračovat čtyřproudou silnici první třídy a místní komunikaci. Součástí obchvatu je i přeložka silnice III/4744 → její překládka ovlivňuje technické řešení mostu v km 14,953 – viz níže. V současné době probíhá proces EIA, plánovaná stavba má schválenou studii proveditelnosti.

14.8.1 Návrh

Po delší diskusi byl přijat následující závěr: Mostní objekt nebude součástí stavby „Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)“. Projektant kolejového řešení prověří možnosti zvětšení osové vzdálenosti kolejí v dotčeném úseku, tak aby stavba neblokovala budoucí výstavbu dvou jednokolejných konstrukcí.

14.9 Most v km 14,953



Železobetonová desková konstrukce, šikmá (70 °), s omítkou, třímadlové zábradlí. Betonové opěry s rovnoběžnými křídly. Kolej ve šterkovém loži s dřevěnými prachci. U havířovské opěry je v horní části závěsný kabel.

Délka přemostění:	9,41 m
Šířka mostu:	9,02 m
Výška mostu / volná výška:	6,12 m / 4,61 m
Překračovaná překážka:	silnice III. třídy (ulice Hornosušská)
Rok výstavby:	1960
Hodnocení objektu:	K2/S2

14.9.1 Stav

Na podhledu konstrukce se nachází **místy degradovaný beton a obnažená, korodující výztuž**. U hran konstrukce se nachází trhliny šířky do cca 0,5 mm, v jejichž okolí jsou **stopy po průsacích vody**.

V místě **dilatační spáry** mezi levou a pravou částí podhledu jsou patrné **značné stopy po průsacích vody** a výluzích pojiva. V okolí dilatační spáry je **beton degradovaný a vydrolený do hloubky až 50 mm**, obnažená korodující výztuž.

Na římse zleva i zprava vedou místy trhliny, zejména v okolí zalití zábradelních sloupků. Na podhledu římsy je místy degradovaný beton a stopy po průsacích vody a výluzích pojiva.

Beton opěry je **zavhlý se stopami po výluzích pojiva**. Místy je opadaná omítka. Na opěrách vedou z úložného prahu **šikmé trhliny šířky do 1 mm** se stopami po průsacích a stékání vody, v okolí trhliny je beton degradovaný a omítka oloupaná.

Křídla u albrechtické opěry jsou v napojení na opěru **zavhlé se stopami po průsacích vody**, beton je zde degradovaný do hloubky až 15 mm. Křídla u havířovské opěry: pod odvodněním od **začátku křídla vodorovné trhliny**, v jejich okolí je beton silně degradovaný. Beton na začátku křídla v dolní části je degradovaný a oloupaný do hloubky 20 až 50 mm.

14.9.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky:	0,40 m
-------------------	--------

– Vzdálenost vnitřního **líce zábradlí** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2420 mm	2410 mm	2420 mm
vpravo	2320 mm	2260 mm	2250 mm

Zábradlí vlevo i vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

– Vzdálenost vnitřní **hrany chráničky** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	1820 mm	1820 mm	1850 mm
vpravo	1810 mm	1730 mm	1740 mm

Římsa vlevo i vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože

14.9.3 Návrh

Přestavba objektu (zabetonované nosníky, polorámová konstrukce), rozšíření objektu na VMP 3,0 (včetně rozšíření pro zvětšený rozchod kolejí v místě budoucího mostu přes silnici I/11), zvýšení tl. kolejového lože (betonové pražce). V případě souběžné realizace s mostem přes silnici I/11 a přeložkou silnice III/4744 bude objekt odstraněn.

14.10 Most v km 15,020



Betonová klenbová konstrukce (3 dilatační celky), kolmá, bez omítky, třímadlové zábradlí. Betonové opěry s rovnoběžnými křídly. Kolej ve šterkovém loži s betonovými pražci.

Délka přemostění:	3,00 m
Šířka mostu:	26,90 m
Výška mostu / volná výška:	8,55 m / 2,80 m (dle MES 2,71 m → evidentní chyba)
Překračovaná překážka:	trvalý vodní tok (Životický potok, ID 10208674)
Rok výstavby:	1959 (SS), 1962 (NK)
Hodnocení objektu:	K2/S2

14.10.1 Stav

Na líci, v levé části klenby **je popraskaný beton, se stopami po průsacích vody**, s výluhy pojiva, místy tvořící se krustou a krápníky. Vlevo je ve vrcholu příčná trhlina šířky cca 0,5 mm, délky cca 800 mm se stopy po průsacích vody, výluhy pojiva a tvořícími se krápníky. Trhlina přechází do čelní zdi v délce 300 mm. V pravé části líce klenby je popraskaný beton, se stopami po průsacích vody a místy prostupujícími výluhy pojiva. Před vrcholem je příčná

trhlina šířky cca 0,5 mm, přes celou šířku pravé části klenby. Trhlina pokračuje na čelní zeď, délkou cca 500 mm. Vpravo patě klenby nad O 01 i O 02 vedou **vodorovné trhliny se stopy po průsacích vody s výluhy pojiva**.

Ve střední části opěry je **slabě popraskaný beton**, se stopami po průsacích vody. V dolní části je na všech částech opěry **vydrolený beton do hloubky cca 50 mm**. Vlevo na výšku cca 130 mm, ve střední části cca 400 mm. V pravé části je vydrolený beton do hloubky cca 30 mm, na výšku 200 mm, v délce cca 3000 mm. Na opěře jsou **místy slabě prostupující výluhy pojiva**. Na opěře zprava je mírně degradovaný beton.

Na křídlech je místy slabě degradovaný beton.

14.10.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 5,75 m

14.10.3 Návrh

Plošná sanace viditelných částí, sanace trhlín. Límce z lomového kamene do betonového lože kolem říms. **Rubová injektáž z lico konstrukce, případně odláždění svahů v celé výšce v kombinaci s cementovou stabilizací pod kolejemi. Nepropustná vrstva pod plání železničního spodku a odláždění svahů nad římsami.**

14.11 Most v km 15,267



Železobetonová desková konstrukce, kolmá, s omítkou a nátěrem, třimadlové zábradlí. Betonové opěry s rovnoběžnými křídly. Kolej ve štěrkovém loži s dřevěnými prachci. Po havířovskou opěrou prochází odvodnění pozemní komunikace.

Délka přemostění:	6,50 m
Šířka mostu:	8,94 m
Výška mostu / volná výška:	4,36 m / 3,73 m (3,15 nad chodníkem)
Překračovaná překážka:	zpevněná místní komunikace (ulice Na Pavlasůvce)
Rok výstavby:	1960
Hodnocení objektu:	K2/S2

14.11.1 Stav

Sjednocující nátěr podhledu konstrukce je **poškrábaný od průjezdu vysokých nákladů**, beton hrany desky vlevo i vpravo je od těchto průjezdů **degradován do hloubky až 15 mm**. Vpravo místy **koroduje obnažená výztuž**. Na levé části podhledu místy vedou trhliny šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva.

V místě dilatační spáry jsou patrné stopy po průsacích vody. V místě úložné spáry nad opěrou O 01 i O 02 jsou po celé šířce konstrukce patrné značné průsaky vody, které stékají po opěře. Na levé boční straně

konstrukce jsou patrné stopy po stékání vody a výluhů pojiiva z podélné trhliny mezi konstrukcí a římsou šířky do 0,5 mm. V dolní prostřední části je **beton vydrolený do hloubky až 10 mm** a nad hranou vede vodorovná trhlina šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody s výluhy pojiiva. Římsa je na horní ploše místy mírně popraskaná a v podhledu římsy při styku s konstrukcí jsou patrné stopy po průsacích vody s výluhy pojiiva.

Plocha opěr je značně znečištěna stopami po **stékání vody z úložné spáry mezi konstrukcí a opěrou**. Omítka je na většině plochy popraskaná nepatrnými trhlinami šířky do 0,1 mm. Ve střední části pod dilatační spárou konstrukce K 01 vede na celou výšku opěry svislá trhlina šířky do 0,2 mm se stopami po průsacích vody a výluhů pojiiva. V levé dolní části je omítka popraskaná rozvětvenými trhlinami šířky do 0,2 mm se stopami po průsacích pojiiva s výluhy pojiiva.

Křídla jsou místy **slabě popraskaná trhlinami** šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody.

14.11.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 0,50 m (MES 0,37 m)

– Vzdálenost vnitřního líce zábradlí od osy krajní koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2110 mm	2180 mm	2310 mm
vpravo	2760 mm	2470 mm	2330 mm

Zábradlí vlevo i vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

– Vzdálenost vnitřních hrany římsy od osy krajní koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	1700 mm	1890 mm	2040 mm
vpravo	2470 mm	2190 mm	2030 mm

Římsa vlevo i vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože.

14.11.3 Návrh

Přestavba objektu (zabetonované nosníky, polorámová konstrukce), rozšíření objektu na VMP 3,0, zvýšení tl. kolejového lože (betonové pražce). **Zachována stávající podjezdová výška – bude projednáno se správcem komunikace.**

14.12 Propustek v km 15,448



Železobetonová trouba, kolmá, bez zábradlí. Kolmá betonová čela. Kolej ve štěrkovém loži s betonovými pražci.

Délka přemostění: 0,80 m

Šířka propustku: 13,40 m
Výška propustku / volná výška: 2,61 m / 0,80 m
Překračovaná překážka: občasný vodní tok (drážní příkop)
Rok výstavby: 1959
Hodnocení objektu: 2

14.12.1 Stav

Čela i trouby v dobrém stavu, čela ve špatném, propustek je nevhodně vyspádován, občasné zanášení na výtok.

14.12.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 1,55 m

14.12.3 Návrh

Přestavba na trubní propustek DN 1200 nebo rámový propustek stejných rozměrů. Na vtoku ŽB čelo, na výtoku šikmé čelo s odlážděním lomovým kamenem do betonového lože.

Zaznamenal: Ing. Petr Libosvár, EXprojekt s.r.o.

14.13 Připomínky

Správa železnic, OR Ostrava, SMT – Správa mostů a tunelů /Ing. H. Hrubá

V případě přestavby mostů nad místními komunikace bude nutno projednat navrženou podjezdnou výšku se správcem komunikace.

Odpověď (Ing. Petr Libosvár): Doplněno do textu.

U přesypaných betonových kleneb, tj. mostů v km 13,504 a 15,020, upřednostňujeme použití nepropustné vrstvy pod kolejemi v rámci stabilizace žel. spodku spolu s odlážděním svahů v celé výšce místo rubové injektáže z líce klenby.

Odpověď (Ing. Petr Libosvár): Opraveno.

U propustků v km 13,100 a km 14,841, kde je potřeba ověřit stav trubních prefabrikátů, není vhodné do kapitoly STAV (14.3.1 a 14.7.1) uvádět, že jsou čela i trouby v dobrém stavu. V dobrém stavu jsou pouze krajní trouby, viditelné.

Odpověď (Ing. Petr Libosvár): V textu opraveno na „krajní trouby“. Doplněna věta, že v případě špatného stavebního stavu bude propustek přestavěn.

U propustku v km 15,448 uvedeno v kap. 14.12.1 STAV, že čelo je v dobrém stavu. Fotka ani skutečnost tomu však neodpovídá.

Odpověď (Ing. Petr Libosvár): V textu opraveno.

Postrádám náznak řešení budoucího majetkoprávního vypořádání, pokud budou objekty na cizích pozemcích (výkupy?, věcná břemena?)

Odpověď (Ing. Petr Libosvár): Případné zábory budou řešeny v souladu s platnou metodikou SŽ, bude upřesněno během dalších prací.

Most přes budoucí silnici I/11 + I/68 by měl kilometráž zřejmě 14,870, nikoli 18,870.

Odpověď (Ing. Petr Libosvár): Opraveno.

15 Pozemní stavební objekty

15.1 Zast. Horní Suchá

Stávající stav

Jedná se o přízemní zděný objekt bez podsklepení o hlavních rozměrech cca 31,65 x 6,3 m. Objekt je zastřešen pulťovou střechou v mírném spádu o výšce 3,75 m na okolní zpevněnou plochu před vstupem do objektu.

Objekt je více než rok opuštěn. V objektu je služební část s pokladnou a zázemím, prostorná čekárna a bývalé WC pro cestující.

Stav objektu odpovídá jeho opuštěnosti, střechou z asfaltových pásů nezateká, není patrna ani vlhkost spodní části stavby. Objekt však není vytápěn ani temperován, což nepříspívá k dobrému stavu.

Část původních okenních a dveřních otvorů je zazděna pro omezení přístupu, ponechaná okna jsou opatřena mřížemi.

Většina instalací je původních, objekt na napojen na všechny dostupné sítě technické infrastruktury. Frekvence cestujících je nízká. Naproti přes kolejiště je otevřený přístřešek v dobrém stavu pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí se zamykatelnými boxy pro jízdní kola.

V okolí objektu jsou zpevněné plochy ze zámkové dlažby. Parkoviště u objektu zastávky.

Nový stav

Je potřeba zvážit podle frekvence cestujících a požadavku KÚ Moravskoslezského kraje, zdali je potřeba objekt nadále využívat. Důležitá je také potřeba ostatních profesí jako sdělovací a zabezpečovací zařízení vč. silnoproudé techniky. Jejich prostorové potřeby jsou však patrně pokryty novým malým technologickým objektem navrženým poblíž objektu zastávky. *Nové technologické objekty budou navrženy v případě, že stavební úpravy stávajících prostor ve výpravních budovách budou vyhodnoceny pro umístění technologií SŽ jako nevhodné, nedostatečné, případně ekonomicky nerentabilní.* V rámci prověření je třeba zvážit redukci obestavěného prostoru objektu, stavební úpravy či celkovou demolici. V případě demolice by došlo k osazení přístřešku pro cestující podle výhledové frekvence cestujících. S případnou demolicí objektu zastávky souvisí zbudování parkoviště P+R.

Stávající přístřešek pro cestující na druhé straně kolejiště bude ponechán, případně nahrazen typovým menším.

V novém stavu budou výpravní budovy přednostně využity pro potřeby umístění technologií SŽ (SSZT, SEE), dopravců, případně VPP pro cestující (čekárna +WC při celodenní frekvenci nad 600 cestujících), s vazbou na využití prostor pro komerční služby cestujícím.

Výsledkem vyhodnocení současného stavu bude rozhodnutí o potřebě stavebních zásahů do budov v souladu s Programem revitalizace a rekonstrukce ON (PRRON) 2022 až 2026, schváleným MD, Směnicí SŽ SM122 Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180 a jejich bezbariérová přístupnost.

Rozsah stavebních úprav bude v souladu s kapitolou „Stavební připravenosti nemovitostí“ v materiálu „Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“.

Dle navrženého využití budou budovy případně objemově optimalizovány nebo navrženy k jejich odstranění.

15.2 Zast. Haviřov Suchá

Stávající stav

Jedná se o stejný objekt i dobou výstavby (cca 1962) jako výše popsany objekt zastávky v Horní Suché. Objekt je obsazen pokladní a malá část prostor je v pronájmu.

Z důvodu vytápění resp. temperování objektu jsou vnitřní prostory v lepším stavu, co se týče vnitřního prostředí, pro cestující je přístupná čekárna s prodejem jízdenek.

WC pro cestující je dlouhodobě uzavřeno.

Oproti objektu v zast. Horní Suchá lepší technický stav po všech stránkách, vytápění el. přímotopy, napojení na sítě okolní technické infrastruktury. Fasáda po opravě, okna plastová s mřížemi, střešní krytina vč. oplechování po rekonstrukci. Viditelně vyšší pohyb cestujících veřejnosti. Naproti přes kolejiště je otevřený prefabrikovaný železobetonový přístřešek pro cestující.

V okolí objektu jsou zpevněné plochy ze zámkové dlažby. Parkoviště u objektu zastávky.

Nový stav

Viz. popis nového stavu v zast. Horní Suchá a navíc – hlavní otázkou je ponechání stávajícího prodeje jízdenek s vnitřní čekárnou. Frekvence cestujících je poměrně velká, bude znovu ověřena. Trvání na přímém prodeji zásadně ovlivní uvažované stavební úpravy objektu.

V rámci další samostatné profesní porady pozemních staveb dojde k výběru dalšího řešení i ve vazbě na nové nástupiště a kolejové řešení.

Stávající přístřešek pro cestující na druhé straně kolejiště bude ponechán.

V novém stavu budou výpravní budovy přednostně využity pro potřeby umístění technologií SŽ (SSZT, SEE), dopravců, případně VPP pro cestující (čekárna +WC při celodenní frekvenci nad 600 cestujících), s vazbou na využití prostor pro komerční služby cestujícím.

Výsledkem vyhodnocení současného stavu bude rozhodnutí o potřebě stavebních zásahů do budov v souladu s Programem revitalizace a rekonstrukce ON (PRRON) 2022 až 2026, schváleným MD, Směrnicí SŽ SM122 Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180 a jejich bezbariérová přístupnost.

Rozsah stavebních úprav bude v souladu s kapitolou „Stavební připravenosti nemovitostí“ v materiálu „Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“.

Dle navrženého využití budou budovy případně objemově optimalizovány nebo navrženy k jejich odstranění.

Zaznamenal: Ing. Pavel Šudřich, Moravia Consult Olomouc, a.s.

15.3 Připomínky:

Správa železnic, GR O23 /Ing.. V. Kubišta

K zaslanému Zápisu z porady bych měl za odbor pozemních staveb (O 23) je jednu připomínku.

Do textů v části „Nový stav“ obou výpravních budov, na zastávkách Havířov – Suchá a Horní Suchá, prosím vložit text:

„V novém stavu budou výpravní budovy přednostně využity pro potřeby umístění technologií SŽ (SSZT, SEE), dopravců, případně VPP pro cestující (čekárna +WC při celodenní frekvenci nad 600 cestujících), s vazbou na využití prostor pro komerční služby cestujícím.

Výsledkem vyhodnocení současného stavu bude rozhodnutí o potřebě stavebních zásahů do budov v souladu s Programem revitalizace a rekonstrukce ON (PRRON) 2022 až 2026, schváleným MD, Směrnicí SŽ SM122 Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180 a jejich bezbariérová přístupnost.

Rozsah stavebních úprav bude v souladu s kapitolou „Stavební připravenosti nemovitostí“ v materiálu „Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“.

Dle navrženého využití budou budovy případně objemově optimalizovány nebo navrženy k jejich odstranění.“

Odpověď (Ing. Pavel Šudřich): Doplněno, opravno.

a opravit text:

„Jejich prostorové potřeby jsou však patrně pokryty novým malých technologickým objektem navrženým poblíž objektu zastávky.“ na text „Nové technologické objekty budou navrženy v případě, že stavební úpravy stávajících prostor ve výpravních budovách budou vyhodnoceny pro umístění technologií SŽ jako nevhodné, nedostatečné, případně ekonomicky nerentabilní.“

Toto žádáme do ZP náležitě posoudit a zdůvodnit.

Odpověď (Ing. Dominik Mojžíšek): Doplněno, avšak upozorňuji, že technologický objekt se staví v rámci jiné stavby („Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Českého Těšína (včetně)“), která je již odevzdaná investorovi se zpracovanými připomínkami. Stavba ČT-Albrechtice je ve stupni DÚR, tedy výsledkem našeho ZP může být doporučení investorovi, že nebude potřeba technologické objekty stavět a bude možno využít stávající objekty, ovšem samotný přesun technologií bude nutno prověřit v rámci dalšího stupně dokumentace stavby ČT-Albrechtice (DSP). To doporučení však budeme moci sdělit až v pozdější fázi zpracování ZP stavby Albrechtice-Havířov.

16 Protihlukové objekty

V rozsahu stavby se nachází několik domů v těsné blízkosti železnice. Vzhledem ke zvýšení rychlosti v traťovém úseku se s vysokou pravděpodobností předpokládá vybudování protihlukových opatření (protihlukové stěny, případně

v rámci IPO např. výměny oken v objektech). Měření hladiny hluku a vibrací bude provedeno v dalším stupni dokumentace. V tomto stupni bude vycházeno z veřejně dostupných podkladů.

Zaznamenal: Ing. Dominik Mojžíšek, EXprojekt s.r.o.

17 Stavba ŘSD – přeložka I/11

Na poradě byla probírána i důležitá koordinace této stavby se stavbou ŘSD (přeložka I/11 – obchvat Havířova), kde je dle aktuálně zpracované studie proveditelnosti a záměru projektu navrženo křížení železniční tratě dle výše uvedeného schématu v kapitole mostních objektů. Silnice má podcházet žel. trať, stavba má probíhat v obdobném časovém horizontu (2028-2032). Na poradě byly naznačeny možné návrhy a nutné úpravy na dráze, zejména rozšíření osově vzdálenosti kolejí pro vložení nových mostních konstrukcí, úprava trakčního vedení, návaznosti na vedlejší most a propustek.

V dalším průběhu zpracování dokumentace bude prověřeno možné rozšíření osově vzdálenosti kolejí a jaký dopad bude mít na další profese, ale samotné začlenění zpracování mostního objektu nebude, na základě rozhodnutí investora, součástí ZP a bude případně doplněno až v dalším stupni dokumentace, případně na základě rozhodnutí CK MD.

18 Požadavky OŘ Ostrava OoČ – oddělení OVM, PNM a OP

Správa železnic, OŘ Ostrava, OoČ – oddělení OVM, PNM a OP /Bc. I. Horák

V případě přestavby mostů nad místními komunikace bude nutno projednat navrženou podjezdnou výšku se správcem komunikace.

Požadujeme do zápisu z porady zpracovat závěry projednání potenciálních kolizí s obchodními případy prodeje a pronájmu nemovitostí v právu hospodaření Správy železnic, ve smyslu stanovisek OoČ ze dne 23.11.2022. (viz. samostatné přílohy)

Navrhujeme následující textaci:

Potenciální kolize stavby s obchodními případy prodeje a pronájmu nemovitostí v právu hospodaření Správy železnic byly s projektantem stavby řešeny samostatným projednáním.

V zájmové oblasti stavby nejsou k dnešnímu dni evidovány kolizní obchodní případy prodeje nemovitostí v právu hospodaření Správy železnic.

V zájmové oblasti stavby nejsou k dnešnímu dni evidovány kolizní obchodní případy pronájmu nemovitostí v právu hospodaření Správy železnic.

Požadujeme problematiku řešit či posuzovat i v dalších stupních dokumentace, v průběhu zpracování dokumentace mohou být indikovány nové potenciálně kolizní případy prodeje a pronájmu nemovitostí v právu hospodaření Správy železnic.

Přílohy:

- 10.24.21.12_idok_stavby_vyjadreni_tisk.php.pdf
- 24_Pripominky_k_souhrnnemu_stanovisku_-_04_OR_Ova_(003).docx

K záznamu byly doplněny také přílohy dodané společně s připomínkami a požadovaným textem k doplnění.

19 Závěr

Výše jsou představeny jednotlivé profese s popisy, podrobné návrhy budou náplní profesních porad a záznamů.

V rámci profesních porad bude prověřeno:

- Výběr varianty kolejového řešení
- Prověření a vlivu rozšíření osové vzdálenosti kolejí pro vložení nových mostů pro přeložku I/11
- Ověření zřízení a počtu parkovacích míst u obou zastávek dle pokynu 22 (včetně zřízení parkovacích stání pro elektromobily a stání pro elektrokola)
- Bude požádáno o stanovení délek nástupišť a současně pro informaci, zda bude objednatel dopravy požadováno zřízení prodejních terminálů, označovačů jízdenek apod.
- Bude osloven vlastník komunikace pod mostem přes ulici Grabovšček ohledně požadavku na rozšíření komunikace

Do záznamu byly zapracovány připomínky včetně příloh. Přílohy směrového kolejového řešení nejsou v definitivním záznamu doloženy. Doloženy budou po projednání na samostatném jednání, případně na profesní poradě. Důvodem je zamezení vzniku více verzí návrhů a případné následné zaměnění příloh.

Přílohy:

1. Prezenční listina
2. Orientační výkres
3. *10.24.21.12_idok_stavby_vyjadreni_tisk.php.pdf*
4. *24_Pripominky_k_souhrnnemu_stanovisku_-_04_OR_Ova_(003).docx*

S pozdravem,

Ing. Ondřej Čech, jednatel společnosti

—Záznam sestavil: Ing. Dominik Mojžíšek, EXprojekt s.r.o.

ROZDĚLOVNÍK:

1. **Správa železnic, s.o.**, Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc
Vlk@spravazeleznice.cz, Klegova@spravazeleznice.cz, Kroseska@spravazeleznice.cz, Bussinow@spravazeleznice.cz, Schneiderova@spravazeleznice.cz
2. **Správa železnic, s.o.**, Odbor finanční – O3, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o3sek@spravazeleznice.cz, Snajdrova@spravazeleznice.cz
3. **Správa železnic, s.o.**, Odbor přípravy staveb – O6, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o6sek@spravazeleznice.cz, Panchartek@spravazeleznice.cz, ZemanA@spravazeleznice.cz, SindelarL@spravazeleznice.cz
4. **Správa železnic, s.o.**, Odbor investiční – O7, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o7sek@spravazeleznice.cz
5. **Správa železnic, s.o.**, Odbor řízení provozu – O11, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o11sek@spravazeleznice.cz, StehlikM@spravazeleznice.cz
6. **Správa železnic, s.o.**, Odbor plánování a koordinace výluk – O12, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o12sek@spravazeleznice.cz, Bursa@spravazeleznice.cz
7. **Správa železnic, s.o.**, Odbor traťového hospodářství – O13, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o13sek@spravazeleznice.cz, KubinaJ@spravazeleznice.cz, Bernatik@spravazeleznice.cz, TomandI@spravazeleznice.cz, Podlipny@spravazeleznice.cz, Chudejova@spravazeleznice.cz
8. **Správa železnic, s.o.**, Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky – O14, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o14sek@spravazeleznice.cz, Madr@spravazeleznice.cz
9. **Správa železnic, s.o.**, Odbor provozuschopnosti – O15, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o15sek@spravazeleznice.cz
10. **Správa železnic, s.o.**, Odbor jízdního řádu – O16, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o16sek@spravazeleznice.cz
11. **Správa železnic, s.o.**, Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy – O18, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o18sek@spravazeleznice.cz
12. **Správa železnic, s.o.**, Odbor informatiky – O22, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o22sek@spravazeleznice.cz
13. **Správa železnic, s.o.**, Odbor pozemních staveb – O23, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o23sek@spravazeleznice.cz, Heltova@spravazeleznice.cz, Zemlickova@spravazeleznice.cz, Kubista@spravazeleznice.cz
14. **Správa železnic, s.o.**, Odbor elektrotechniky a energetiky – O24, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o24sek@spravazeleznice.cz, Plocek@spravazeleznice.cz, WinklerO@spravazeleznice.cz
15. **Správa železnic, s.o.**, Odbor strategie – O26, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o26sek@spravazeleznice.cz, NovotnyV@spravazeleznice.cz
16. **Správa železnic, s.o.**, Odbor bezpečnosti a krizového řízení – O30, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o30sek@spravazeleznice.cz, Simanek@spravazeleznice.cz, VanekJak@spravazeleznice.cz, Ctrtnicek@spravazeleznice.cz, Hora@spravazeleznice.cz
17. **Správa železnic, s.o.**, Odbor prodeje a pronájmu – O31, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o31sek@spravazeleznice.cz, Galkova@spravazeleznice.cz
18. **Správa železnic, s.o.**, Oblastní ředitelství Ostrava, Muglinovská 1038, 702 00 Ostrava
OROVAsek@spravazeleznice.cz, Sulak@spravazeleznice.cz, Manutanelli@spravazeleznice.cz, KopečnýP@spravazeleznice.cz, RaskaR@spravazeleznice.cz, Fiedor@spravazeleznice.cz, Slezakova@spravazeleznice.cz, HrubáH@spravazeleznice.cz, Drong@spravazeleznice.cz, NovakovaZ@spravazeleznice.cz, Kupczyn@spravazeleznice.cz, Chylek@spravazeleznice.cz, Kotasek@spravazeleznice.cz, Pavlorek@spravazeleznice.cz, Kreminsky@spravazeleznice.cz, Stankus@spravazeleznice.cz, Severin@spravazeleznice.cz, Celarkova@spravazeleznice.cz
19. **Správa železnic, s. o.**, Správa železniční geodézie, Václavkova 169/1, 160 00 Praha 6
SZGsek@spravazeleznice.cz, Parchansky@spravazeleznice.cz, Votoupal@spravazeleznice.cz, Ruttkay@spravazeleznice.cz
20. **České dráhy, a.s.**, Generální ředitelství, Odbor investic – O3, Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1

003sek@gr.cd.cz

21. **České dráhy, a.s.**, Generální ředitelství, Odbor správy a prodeje majetku – O32, Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1

032sek@gr.cd.cz

22. **České dráhy, a.s.**, Regionální správa majetku, Kounicova 26, 611 43 Brno

BNOsek@rsm.cd.cz

23. **Správa železnic, s. o.**, CDP Přerov, Tovární 3, 750 94 Přerov

ePodatelnaCDPPRE@spravazeleznic.cz, SvobodaTo@spravazeleznic.cz

24. **ŽESNAD sdružení železničních nákladních dopravců ČR**, Ing. Jaroslav Tyle, Podleská 926/5, 604 00 Praha 10

office@zesnad.cz

25. **ČD - Telematika a.s.**, Pod Tábořem 369/8a, 190 00 Praha 9

VÁŠ DOPIS ZN: č.j. -
ZE DNE: -NAŠE ZN: 2022-111
DATUM: 14.3.2023ADRESÁT:
viz rozdělovníkVYŘIZUJE: Ing. Dominik Mojžíšek
TELEFON: 722 929 849 / 533 312 000
E-MAIL: mojzisek@exprojekt.czPOČET LISTŮ: 7
POČET PŘÍLOH: 7**Zakázka:** Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)
Věc: Záznam z profesní porady k žel. svršku, spodku, nástupištím, DT a ZOZ

1 Úvod

Dne 3. 2. 2022 proběhla profesní porada k žel. svršku, spodku, nástupištím, DT a ZOZ k ZP+DD stavby „Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)“. Porada se konala formou videokonference, seznam účastníků je uveden v přiložené prezenční listině.

Porada byla svolána zejména za účelem odsouhlasení směrového řešení, které bude dále sloužit jako podklad pro další profese.

V záznamu jsou užívány zkrácené názvy okolních staveb dle následujícího klíče:

- „Stavba Albrechtic“ – Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Českého Těšína (včetně)
- „Stavba Havířova“ – Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) – zastávka Havířov střed (mimo)
- „Stavba ETCS+DOZ“ - ETCS+DOZ Ostrava – Havířov – Český Těšín
- „obchvat Havířova“ - Studie proveditelnosti ŘSD „Silnice I/11 stavba Havířov – Třanovice

Vzhledem k technickým problémům s připojením zpracovatele orientačního průzkumu a archivní rešerše žel. spodku je v souladu s ujednáním na poradě text k této části součástí záznamu z porady (kapitola 6). V předstihu byl také text zaslán zástupci GR O13 za žel. spodek Ing. Bernatíkovi, který neměl k textu žádné připomínky.

Připomínky k záznamu jsou vyznačeny v textu modře. Odpovědi na ně a texty doplněné oproti konceptu červeně. Texty vypuštěné na základě připomínek jsou přeškrtnuty a barevně odlišeny.

2 Dopravní technologie

Z pohledu provozní a dopravní technologie je předmětem stavby optimalizace mezistaničního úseku Albrechtice u Českého Těšína – Havířov, s cílem zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu, za současného zvýšení komfortu cestující veřejnosti.

Stavba se nachází na celostátní trati (součást TEN-T, koridor RFC9) KJŘ321 Opava – Ostrava – Havířov – Český Těšín, Ostrava-Svinov – Ostrava-Kunčice v úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo). Trať je dvoukolejná, maximální traťová rychlost činí 100 km/h, traťová třída zatížení je D4 a trať je elektrifikována stejnosměrnou trakční soustavou 3kV (výhledový přechod na střídavou trakční soustavu 25kV). V předmětném mezistaničním úseku se ve stávajícím stavu nachází celkem tři železniční zastávky: Havířov střed, Havířov - Suchá a Horní Suchá. V úseku je provozována jak regionální a dálkové osobní doprava (dálková doprava je provozována soukromým dopravcem na komerční riziko), tak doprava nákladní. Železniční zastávky jsou obsluhovány pouze vlaky regionální osobní dopravy.

Pro stanovení výhledového rozsahu dopravy byli osloveni objednatelé – MDČR, KÚ, soukromý dopravce v oblasti osobní dopravy a O6 ve spolupráci se spolkem ŽESNAD v oblasti nákladní dopravy. V rámci výhledového rozsahu dopravy budou zachovány všechny přepravní segmenty, výsledný výhledový rozsah dopravy je zpracován do linkového vedení a grafikonu vlakové dopravy (pouze pracovní verze) – doloženo v příloze. *Na základě požadavku O11 SŽ bude v rámci výhledového rozsahu dopravy prověřen provoz linky SPR2 Praha – Brno – Ostrava – Frýdek-Místek (který nebyl zohledněn).*

Pro potřeby stanovení frekvence cestující veřejnosti v rámci dopravních bodů byli osloveni ČD, data však projektantem prozatím nebyli obdrženy.

Na základě vstupů byla stanovena základní konfigurace předmětného mezistaničního úseku: podoba ŽST Albrechtice u ČT a ŽST Havířov je stanovena souvisejícími stavbami (zastávka Havířov střed bude výhledově součástí ŽST Havířov) a realizaci předmětné stavby nedozná změn. Předmětný mezistaniční úsek bude nadále dvoukolejný, elektrifikovaný a vybaven železničními zastávkami Havířov - Suchá a Horní Suchá (zastávka Havířov střed bude výhledově součástí ŽST Havířov) – délka nástupních hran upravovaných zastávek je navrhována na hodnotu 170m (hodnota daná celotratovou technologií provozu a délkou uvažovaných vozidel, navíc byla ověřena u objednatele regionální osobní dopravy). Očekáváno je zvýšení maximální tratové rychlosti až na 160 km/h dle konfigurace kolejového řešení – pro typové jízdní soupravy osobních a nákladních vlaků budou vypočteny výhledové jízdní doby, a také sestaven graf dynamického průběhu rychlosti mezistaničním úsekem. V koordinaci se související stavbou ETCS + DOZ Ostrava - Havířov - Český Těšín bude navržena základní konfigurace mezistaničního úseku z pohledu požadavků na ETCS a ZABZAŘ obecně (očekávaná je základní délka mezistaničního úseku maximálně 1000m – shodně s konfigurací v úseku Albrechtice u ČT – Český Těšín).

Přílohy:

1. Linkový model
2. GVD

Zaznamenal: Ing. František Kováč, MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.

2.1 Přípomínky

[Správa železnic, GR O11 /Ing. M. Stehlík](#)

[V linkovém vedení dopravy zohledněna uvedena linka SPR2 Praha – Brno – Ostrava – Frýdek-Místek.](#)

Odpověď (Ing. František Kováč): Doplněno.

3 Zásady organizace výstavby

Realizace stavby je naplánovaná na rameni Ostrava – Havířov – Český Těšín po stavbě Havířova a úseku Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Českého Těšína (včetně) a také po stavbě ETCS+DOZ v úseku Ostrava – Havířov-Český Těšín. Termín výstavby se předpokládá v letech 2028-2030. Stavba začíná na začátku DÚ Albrechtice u Českého Těšína – Havířov, tedy na rozhraní nového svršku, který bude realizován v rámci stavby Albrechtic. Konec úseku bude opět na již realizované části v rámci stavby Havířova. Dále bude ve stavbě již provedena technologická stavba ETCS+DOZ. Dále v úseku stavby je plánována stavba obchvatu Havířova, která podchází pod železniční trať. Tato stavba má prozatím schválenou studii proveditelnosti a koordinace s touto stavbou není, v souladu s ujednáním na vstupní všeprofesní poradě, zahrnuta do tohoto záměru projektu, přesto je v příloze pro přehlednost zanesena.

Stavba je rozdělena do celkem čtyř stavebních postupů. V úseku se nachází celkem 8 mostů, tři propustky a tři silniční nadjezdy (nejsou předmětem stavby). Dále dvě zastávky, v každé se nacházejí dvě nástupiště. V obou zastávkách se nacházejí výpravní budovy a přístřešky. Délka stavebních postupů byla stanovena zejména s ohledem na stavby mostních objektů v celém úseku, kde se předpokládá kompletní rekonstrukce většiny mostních objektů.

SP0 – přípravné práce (1. 11. 2028 – 28. 2. 2029)

- Proběhne kácení dřevin, předzásobení stavby materiálem, příprava ploch zařízení staveniště, projednávání přístupových cest ad.
- Pouze krátkodobé výluky pro betonáž základů stožárů TV, kácení apod.

SP1 – rekonstrukce 1TK (1. 3. 2029 – 31. 8. 2029)

- Práce na 1TK
- 1TK byla zvolena jako první z důvodu směrového posunu oblouků na vnitřní stranu
- Plná výluka 1TK (kolejová i napěťová) + případné krátkodobé výluky i 2TK pro dovoz materiálu (noční), úpravu TV apod. Během stavby po 2TK rychlost 50 km/h

SP2.1 – rekonstrukce 2TK 1. část (1. 9. 2029 – 30. 11. 2029)

- Práce na 2TK
- První část SP2 do zimní přestávky
- Plná výluka 2TK (kolejová i napěťová) + případné krátkodobé výluky i 1TK pro dovoz materiálu (noční), úpravu TV apod. Během stavby po 1TK rychlost 50 km/h

Zimní přestávka (1. 12. 2029 – 28. 2. 2030)

SP2.2 – rekonstrukce 2TK 2. část (1. 3. 2030 – 31. 5. 2030)

- Práce na 2TK
- Dokončení SP2 po zimní přestávce
- Plná výluka 2TK (kolejová i napěťová) + případné krátkodobé výluky i 1TK pro dovoz materiálu (noční), úpravu TV apod. Během stavby po 1TK rychlost 50 km/h

SP3 – dokončovací práce (1. 6. 2030 – 30. 7. 2030)

Následně proběhne s odstupem cca 6 měsíců následná směrová a výšková úprava žel. svršku. Přesný termín bude stanoven na základě vývoje parametrů GPK a možnosti výluk.

Příloha:

3. Schéma ZOV

Zaznamenal: Ing. Dominik Mojžíšek, EXprojekt s.r.o.

4 Železniční svršek

Od vstupní porady byly aktualizovány informace o výhledové dopravě – nově budou spěšné vlaky (na rozdíl od stávajícího stavu) projíždět zastávky Haviřov-Suchá, Horní Suchá i stanici Albrechtice. Počet projíždějících a zastavujících vlaků osobní dopravy tak bude přibližně stejný.

Definiční staničení koleje č. 1 bylo na KÚ navázáno na staničení stavby „Optimalizace traťového úseku Haviřov – Haviřov střed“ v km 16,119 685. Případný skok staničení tak vznikne na KV č. 19 v ŽST Albrechtice (pokud nebude v dalším stupni rovněž navázáno).

Ve většině úseku proto bude zavedena rychlost $V/V130 = 150/160$ km/h. V oblouku v km 12,3 – 12,7 si příčný posun osy cca 1,5 m vyžádá přestavbu 10 podpěr TV. Z trakčních výpočtů vyplývá, že vyšší rychlost bude projíždějícími vlaky efektivně využita. Varianta bez zásahu do podpěr TV, prověřená na základě požadavku O6, by umožnila rychlosti $V/V130/V150/Vk = 120/130/135/160$ km/h. Tato varianta nebude nadále sledována, ale v textu ZP budou podrobně popsány a kalkulovány vynucené zásahy v souvislosti s posunem osy koleje.

V souvislosti s jiným podílem zastavujících vlaků byl upraven návrh oblouku v km 15,2-15,6 (v zastávce Haviřov-Suchá). Je navrženo maximální zvětšení poloměru v rámci stávajícího drážního pozemku a zvýšení převýšení na 105 mm. Tím bude dosaženo rychlostí $V/V130/V150/Vk = 120/135/140/160$ km/h, ve směru Albrechtice tak nebude tento oblouk vůbec omezovat rozjezd vlaku na rychlost 160 km/h. Pro jednotlivé rychlostní profily je v nedostatku převýšení obvyklé rezervy s výjimkou profilu V130, kde je z důvodu stísněných poměrů rezerva pouze 2 mm. V nejužším místě drážního pozemku v km cca 15,5 bude možné mezi příkopovou zídku a hranici pozemku vlevo umístit buď pouze kabelovou trasu, nebo pouze protihlukovou stěnu (pokud by zde byla požadována). Řešení tak může vyvolat potřebu přeložit kabelovou trasu vpravo trati.

Přílohy:

4. Situace 1
5. Situace 2
6. Řezy

Zaznamenal: Ing. Jaroslav Šmíd, EXprojekt s.r.o.

4.1 Přípomínky

Správa železnic, ORŮ Ostrava /Ing. R. Šulák

K příčným řezům uvést km polohu (popřípadě popis) odpovídající umístění na předmětném úseku tratě.

Odpověď (Ing. Jaroslav Šmíd): Doplněno.

5 Železniční spodek

Odvodnění pláně je v zastávce Haviřov-Suchá s ohledem na převýšení navrženo jednostranně s rozdílnou výškou TK. Předpokládá se realizace po jednotlivých kolejích, proto je na pláni navržen podélný „schod“ výšky 5 cm, aby byl zajištěn odtok vody s ohledem na přesnost provádění.

Zaznamenal: Ing. Jaroslav Šmíd, EXprojekt s.r.o.

6 Archivní rešerše a orientační průzkum žel. spodku

Finalizuje rešerše a orientační průzkum pro stavbu „Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Haviřov (mimo)“. Zpráva čerpá z dostupných mapových podkladů, archivních vrtů, terénního šetření a předběžného geotechnického průzkumu pro stavbu Český Těšín – Albrechtice u Českého Těšína (SG Geotechnika, 2022).

Většina traťového úseku se nachází v prostředí sprašových hlín, tedy hlín a jílu převážně s nízkou až střední plasticitou či písčitých jílu (F4, F5, F6). V normálním sledu jsou v podloží sprašových sedimentů uloženy glaciální uhlé písků a štěrky (štěrkopísků). Předkvartérní podloží je tvořeno silně až zcela zvětralými jílovci (prachovci) třídy R5-R6. V okolí vodních toků (Sušanka, Životický potok) jsou přítomny nivní, převážně nezpevněné hlinitopísčité až štěrkovité, fluviální sedimenty. Přibližně v km 14,800 až km 15,220 se po stranách mělkého údolí Životického potoka vyskytují písčito-hlinité až hlinito-písčité deluviální sedimenty.

Kvartérní sedimenty, dle archivních vrtů, dosahují mocnosti více než 10 m, avšak hlubších zářezech nelze vyloučit předkvartérní podloží (jílovce).

Vzhledem k lokalitě lze očekávat, že konstrukční vrstvy budou budovány částečně z antropogenní materiálů – škváry, uhelné hlušiny prohořelé či neprohořelé (G2, GP, G3 G-F).

Mocnost kolejového lože v úseku Č.T.- Albrechtice u Č.T. dosahovala mocnosti 0,40-0,85 m. Pod čistou až slabě znečištěnou polohou se nachází kolejové lože znečištěné jemnozrnnou frakcí (30-40 %), charakteru ostrohranného štěrku písčitého s variabilním podílem jemnozrnné frakce.

Součástí zprávy jsou navržené parametry jednotlivých geotechnických typů.

U násypů vyšších než 6,0 m a zářezů hlubších než 6,0 m bude v rámci navazujících průzkumných prací provedeno posouzení stability

Lokálně dochází k neřízenému splachu dešťových vod (levý svah zářezu v km 12,160). Pod mostem v km 12,000 dochází ke slabému vývěru vody z levého svahu s návaznou lokální erozí terénu. V úseku zastávky Horní Suchá (cca km 13,300) byla pozorována blátivá místa, podzemní voda se nachází mělce pod terénem.

Zaznamenal: Mgr. Marek Jedlička, SG Geotechnika a.s.

7 Nástupiště

Nástupiště budou nová konstrukce L s deskou, délky 170 m a šířky 3 m. V zastávce Havířov-Suchá je i přes značný posun koleje navržena nenástupní hrana na rozšířeném náspu bez nutnosti zábradlí.

Zaznamenal: Ing. Jaroslav Šmíd, EXprojekt s.r.o.

8 Ostatní objekty

Dále byla na poradě diskutována návaznost odvodnění, v souvislosti posunu osy koleje, na okolní objekty. Zejména oplocení na hranici pozemku za zastávkou Havířov-Suchá. Zde je vysoká pravděpodobnost, že bude nutno vybudovat protihlukovou stěnu. Podrobněji bude možno protihluková opatření stanovit až v následujícím stupni dokumentace po provedení měření hluku a vypracování hlukové studie. V tomto stupni se bude vycházet z veřejně dostupných podkladů – hlukových map.

Zaznamenal: Ing. Dominik Mojžíšek, EXprojekt s.r.o.

9 Závěr

Na poradě byl dosaženo cíle, kdy bylo odsouhlaseno směrové řešení, které nadále bud sloužit ostatním profesním pro návrh technického řešení. Za odsouhlasení všem zúčastněným děkujeme.

Do záznamu byly zapracovány připomínky, které dorazily. Se zástupci GŘ O6 Ing. Panchartkem a GŘ O13 Ing. Kubinou byla vedena e-mailová konverzace v problematice umístění drážních stezek v místě trakčních stožárů, jednalo se však spíše o záležitosti týkající se podrobnosti navazujícího stupně dokumentace. Proto byl záznam ponechán v původním znění a podněty budou dále diskutovány v dalším průběhu zpracování dokumentace.

Záznam je doplněn o výše uvedené přílohy k jednotlivým částem, doplněné o prezenční listinu. Pro přehled je seznam znovu uveden:

1. Linkový model
2. GVD
3. Schéma ZOV
4. Situace 1
5. Situace 2
6. **Řezy**
7. Prezenční listina

Záznam sestavil: Ing. Dominik Mojžíšek, EXprojekt s.r.o.

S pozdravem,
Ing. Ondřej Čech, jednatel společnosti



3

ROZDĚLOVNÍK:

1. **Správa železnic, s.o.**, Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc
Vlk@spravazeleznice.cz, Kroseska@spravazeleznice.cz
2. **Správa železnic, s.o.**, Odbor přípravy staveb – O6, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o6sek@spravazeleznice.cz, Panchartek@spravazeleznice.cz, ZemanA@spravazeleznice.cz
3. **Správa železnic, s.o.**, Odbor investiční – O7, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o7sek@spravazeleznice.cz
4. **Správa železnic, s.o.**, Odbor řízení provozu – O11, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o11sek@spravazeleznice.cz, StehlikM@spravazeleznice.cz, BednarM@spravazeleznice.cz
5. **Správa železnic, s.o.**, Odbor plánování a koordinace výluk – O12, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o12sek@spravazeleznice.cz, Bursa@spravazeleznice.cz
6. **Správa železnic, s.o.**, Odbor traťového hospodářství – O13, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o13sek@spravazeleznice.cz, KubinaJ@spravazeleznice.cz, Bernatik@spravazeleznice.cz, Tomandl@spravazeleznice.cz
7. **Správa železnic, s.o.**, Odbor provozuschopnosti – O15, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o15sek@spravazeleznice.cz
8. **Správa železnic, s.o.**, Odbor jízdního řádu – O16, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o16sek@spravazeleznice.cz, Stojebova@spravazeleznice.cz
9. **Správa železnic, s.o.**, Odbor strategie – O26, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o26sek@spravazeleznice.cz, NovotnyV@spravazeleznice.cz
10. **Správa železnic, s.o.**, Oblastní ředitelství Ostrava, Muglinovská 1038, 702 00 Ostrava
OROVAsek@spravazeleznice.cz, Sulak@spravazeleznice.cz, Manutanelli@spravazeleznice.cz, KopeckyP@spravazeleznice.cz, RaskaR@spravazeleznice.cz, Fiedor@spravazeleznice.cz, Chylek@spravazeleznice.cz, Urgascova@spravazeleznice.cz, Paloch@spravazeleznice.cz, Pazlar@spravazeleznice.cz
11. **Správa železnic, s. o.**, Správa železniční geodézie, Václavkova 169/1, 160 00 Praha 6
SZGsek@spravazeleznice.cz, Parchansky@spravazeleznice.cz, Votoupal@spravazeleznice.cz, Ruttkay@spravazeleznice.cz
12. **Správa železnic, s. o.**, CDP Přerov, Tovární 3, 750 94 Přerov
ePodatelnaCDPPRE@spravazeleznice.cz, SvobodaTo@spravazeleznice.cz, MichalikM@spravazeleznice.cz
13. **ŽESNAD sdružení železničních nákladních dopravců ČR**, Ing. Jaroslav Tyle, Podleská 926/5, 604 00 Praha 10
office@zesnad.cz
14. **Krajský úřad Moravskoslezského kraje**, 28. října 117, 702 18 Ostrava
posta@msk.cz
15. **Obec Albrechtice**, Obecní 186, 735 43 Albrechtice
starosta@obecalbrechtice.cz
16. **Obec Horní Suchá**, Sportovní 2/3, 735 35 Horní Suchá
sekretariat@hornisucha.cz
17. **Statutární Město Havířov**, Svornosti 2, 736 01 Havířov-Město
posta@havirov-city.cz
18. **Koordinátor ODIS s.r.o.**, 28. října 3388/111, 702 00 Ostrava
kodis@kodis.cz, zeleznice@kodis.cz
19. **REGIOJET a.s.**, Nám. Svobody 86/17, 602 00 Brno
info@regiojet.cz
20. **ČD Cargo, a.s.**, Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7

info@cdcargo.cz

21. **PKP Cargo International, a.s.**, Hornopolská 3314/38, 702 62 Ostrava

Jarmila.Dolejsi@pkpcargointernational.com, Radek.Hybner@pkpcargointernational.com

22. **MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.**, Legionářská 8, 771 54 Olomouc

kovac@moravia.cz

23. **TESIA speciální technické práce s.r.o.**, Luční 2435/17, 616 00 Brno

petr.mihulka@tesia.cz, marek.jedlicka@geotechnika.cz

24. **EXprojekt s.r.o.**, Heršpická 758/13, 619 00 Brno,

smid@exprojekt.cz

VÁŠ DOPIS ZN: č.j. -
ZE DNE: -NAŠE ZN: 2022-111
DATUM: 16.3.2023ADRESÁT:
viz rozdělovníkVYŘIZUJE: Ing. Dominik Mojžíšek
TELEFON: 722 929 849 / 533 312 000
E-MAIL: mojzisek@exprojekt.czPOČET LISTŮ: 6
POČET PŘÍLOH: 1**Zakázka:** Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)
Věc: Záznam z profesní porady k pozemním objektům

1 Úvod

Dne 13. 2. 2022 proběhla profesní porada k pozemním objektům k ZP+DD stavby „Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)“. Porada se konala formou videokonference, seznam účastníků je uveden v příložené prezenční listině.

Porada byla svolána zejména za účelem stanovení osudu výpravních budov a souvisejících pozemních objektů v zast. Horní Suchá a Havířov-Suchá.

V záznamu jsou užívány zkrácené názvy okolních staveb dle následujícího klíče:

- „Stavba Albrechtic“ – Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Českého Těšína (včetně)
- „Stavba Havířova“ – Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) – zastávka Havířov střed (mimo)
- „Stavba ETCS+DOZ“ - ETCS+DOZ Ostrava – Havířov – Český Těšín

Po poradě ještě proběhla e-mailová korespondence v návaznosti na projednávanou polohu parkovišť v rámci které, se upřesnil počet parkovacích stání výpočtem a výsledek je doplněn do záznamu.

Úvodem shrnul HIP postup před touto poradou, kdy bylo prověřováno využití budov v zastávkách Horní Suchá a Havířov-Suchá pro umístění technologií budovaných v rámci této stavby, dále ve Stavbě Albrechtic i Stavbě Havířov a také Stavbě ETCS+DOZ. V rámci úpravy Stavby Albrechtic byl dokonce prověřován postup přesunutí technologií z budovaných trafostanic do těchto pozemních objektů, avšak tento postup by vyžadoval daleko nákladnější úpravy stávajících budov než vybudování nových, hospodárnějších a rozměrově menších trafostanic, do kterých budou umístěny také technologie sdělovacího zařízení. Pro umístění těchto technologií by bylo například zapotřebí vybudovat kabelový prostor v podlaze, tím pádem zvýšit stropy, části budov ubourat, jelikož jsou příliš velké. Podrobněji je uveden v samotné kapitole k objektům.

Připomínky k záznamu jsou vyznačeny v textu modře. Odpovědi na ně a texty doplněné oproti konceptu červeně. Texty vypuštěné na základě připomínek jsou přeškrtnuty a barevně odlišeny.

2 Pozemní objekty

Byl představen posun oproti předchozí poradě ze den 30.11.2022 a všechny zjištění, ke kterým mezitím došlo.

2.1 Zast. Horní Suchá

Stávající stav – prezentováno již na vstupní poradě

Jedná se o přízemní zděný objekt bez podsklepení o hlavních rozměrech cca 31,65 x 6,3 m. Objekt je zastřešen pultovou střechou v mírném spádu o výšce 3,75 m na okolní zpevněnou plochou před vstupem do objektu.

Objekt je více než rok opuštěn. V objektu je služební část s pokladnou a zázemím, prostorná čekárna a bývalé WC pro cestující.

Stav objektu odpovídá jeho opuštěnosti, střechou z asfaltových pásů nezatéká, není patrna ani vlhkost spodní části stavby. Objekt však není vytápěn ani temperován, což nepříspívá k dobrému stavu.

Část původních okenních a dveřních otvorů je zazděna pro omezení přístupu, ponechaná okna jsou opatřena mřížemi.

Většina instalací je původních, objekt na napojen na všechny dostupné sítě technické infrastruktury. Frekvence cestujících je nízká. Naproti přes kolejiště je otevřený přístřešek v dobrém stavu pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí se zamykatelnými boxy pro jízdní kola.

V okolí objektu jsou zpevněné plochy ze zámkové dlažby. Parkoviště u objektu zastávky.

2.2 Zast. Haviřov Suchá

Stávající stav - prezentováno již na vstupní poradě

Jedná se o stejný objekt i dobou výstavby (cca 1962) jako výše popsany objekt zastávky v Horní Suché. Objekt je obsazen pokladní a malá část prostor je v pronájmu.

Z důvodu vytápění, resp. temperování objektu jsou vnitřní prostory v lepším stavu, co se týče vnitřního prostředí, pro cestující je přístupna čekárna s prodejem jízdenek.

WC pro cestující je dlouhodobě uzavřeno.

Oproti objektu v zast. Horní Suchá lepší technický stav po všech stránkách, vytápění el. přímotopy, napojení na sítě okolní technické infrastruktury. Fasáda po opravě, okna plastová s mřížemi, střešní krytina vč. oplechování po rekonstrukci. Viditelně vyšší pohyb cestující veřejnosti. Naproti přes kolejiště je otevřený prefabrikovaný železobetonový přístřešek pro cestující.

V okolí objektu jsou zpevněné plochy ze zámkové dlažby. Parkoviště u objektu zastávky.

2.3 Nový stav obou zastávek Haviřov Suchá a Horní Suchá

Byly osloveny hlavní navazující profese: silnoproud, sdělovací a zabezpečovací zařízení ve věci použitelnosti stávajících objektů zastávek.

Dotčení zpracovatelé shodně uvedli, že stávající oba objekty zastávek nejsou vhodné pro další využití. Stav objektů je sice poměrně dobrý, neodpovídá však světlá výška místností, objekty nejsou podsklepeny, resp. jsou bez kabelového prostoru, dispozice by musela být zásadně upravena.

Navíc došlo k potvrzení názoru ze strany Oblastního ředitelství Ostrava, SEE, kteří nesouhlasí s využitím objektů pro umístění nových trafostanic.

Výše uvedené odpovídá názoru projektanta, který na poradě uvedl, že oba zděné objekty zastávek by musely projít komplexními a nákladnými stavebními úpravami, které by byli dražší než případné novostavby objektů zastávek.

Aktuálně posuzovaný záměr projektu má navíc vazbu na další většinou předcházející a související investiční akce, ve kterých je uvažováno osazení technologie v novém menších technologických objektech, které jsou preferovány i jejich budoucími správci.

Proto projektant navrhuje zbourání stávajících objektů pro jejich špatnou využitelnost, nadbytečnou kapacitu a potřeby značných stavebních úprav/oprav.

Režim demolice – podléhá předpisům Správa železnic, státní organizace, ve věci postupu, a to pro možný převod, prodej či doporučenou demolici. Je potřeba ujasnit v procesu postradatelnosti v gesci Oblastního ředitelství Ostrava s následným vydáním postradatelnosti.

Plochy uvolněné po demolovaných objektech budou využity pro parkování v režimu P+R(K+R) a to podle platných předpisů Správy železnic, státní organizace (vizte kapitola 4).

Náhradní objekty zastávek - pro zastávky je třeba zajistit kryté přístřešky pro nepřízeň počasí, jejich velikost bude vycházet z frekvence cestujících. Konstrukce přístřešku bude zvolena podle vzorových listů **Ž 15 1.4 – antivandal. - Ž 15.1 a 15.2**. V podstatě jde o volbu přístřešku s ocelovou rámovou konstrukcí s určitou mírou prosklení nebo perforovaného plechu.

Stávající přístřešky pro cestující – v zast. Horní Suchá je velký zděný přístřešek v designu protějšího objektu zastávky. Je to větší objekt, než je potřeba vč. uzavíratelných boxů na jízdní kola. V zast. Havířov Suchá je typový prefabrikovaný přístřešek s plochou střechou. Proto došlo na poradě k domluvě, že dojde i ke snesení stávajících přístřešků a jejich nahrazení novými přístřešky v jednotném designu a velikosti přesně podle frekvence cestujících.

KODIS požaduje pouze instalaci, resp. stavební připravenost pro jízdenkový automat a informační panely, které si následně dodá sám.

Frekvence cestujících Českými drahami, a.s., zatím nepředána, bude známa v nejbližší době.

Zaznamenal: Ing. Pavel Šudřich, MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.

2.4 Připomínky

Správa železnic, OR Ostrava /Ing. R. Šulák

Vzhledem ke znalosti místních poměrů preferujeme sjednocení přístřešků ve variantě VL Ž 15 1.4 - antivandal přístřešky, které budou rozměry uzpůsobeny místním podmínkám a vybaveny mobiliářem ve standardu pro tratě na síti TEN-T.

Odpověď (Ing. Dominik Mojžíšek): Upraveno. Na následující profesní poradě budou představeny podrobnější informace k těmto přístřeškům včetně rozměrů s ohledem na získanou frekvenci cestujících.

Požadujeme posouzení sjednocení přístřešků i v zastávce Havířov střed.

Odpověď (Ing. Dominik Mojžíšek): Bude projednáno na následující profesní poradě.

3 Mobiliář a orientační systém –

Pro Záměr projektu jen obecné konstatování, že bude popsáno podle platných interních předpisů a směrnic Správy železnic, státní organizace SM118 a pokynu PO-20/2019-GŘ.

Zaznamenal: Ing. Pavel Šudřich, MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.

4 Pozemní komunikace a parkovací stání

V rámci porady byla rozvinuta diskuze k počtu parkovacích stání a jejich umístění v zastávkách. Bylo diskutováno nad využitím stávajících zpevněných ploch u obou budov, avšak v obou případech se nejedná o pozemky ve vlastnictví Správy železnic a bylo by tak nutno pozemky odkupovat. Jako ideální poloha pro umístění parkovacích stání jak pro automobily, tak pro jízdní kola se jeví stávající poloha výpravních budov v obou zastávkách. Jedná se o pozemky ve vlastnictví Správy železnic, a proto nebude nutno řešit odkupy pozemků. Provede se pouze napojení na stávající infrastrukturu.

Dle výpočtu v souladu s pokynem 11/2020 je navrženo v zastávce Horní Suchá celkem 14 parkovacích stání, z nichž 1 stání bude vyhrazeno pro invalidy a 1 stání bude splňovat parametry stání pro elektromobily. Parametrem je šířka stání 3,5 m a také zřízení elektrické přípravy pro instalaci dobíjecího stojanu (ne však samotné osazení stojanu).

V zastávce Havířov-Suchá se bude jednat celkem o 15 parkovacích stání z nichž také 1 bude stání pro invalidy a 1 s přípravou pro elektromobily.

Stání pro invalidy a elektromobily budou navržena na vnějších stranách stání.

Dále jsou navrženy také stání pro jízdní kola, v zastávce Horní Suchá je to dle výpočtu celkem 6 stání, tedy 3 stojany na jízdní kola a v zastávce Havířov-Suchá o jedno stání více, tedy celkem 7 a tedy celkem 4 stojany na kola. Typ stojanů na kola bude v souladu s pokynem PO 20/2019. Umístění stojanů se předpokládá v blízkosti přístřešků a parkovacích stání.

Zaznamenal: Ing. Dominik Mojžíšek, EXprojekt s.r.o.

5 Závěr

Závěrem porady je tedy demolice všech pozemních objektů (výpravních budov i přístřešku u nástupišť na druhé straně kolejíště. Budou vystavěny nové přístřešky v souladu s VL Ž 15, jejich konkrétní podoba bude předmětem další porady.

Důvodem demolice je nevyužitelnost objektu a také potřebnost plochy pod těmito budovami pro vybudování parkovacích stání pro cestující, jak pro automobily, tak pro jízdní kola.

Do záznamu byly zapracovány připomínky, které dorazily. Záznam je nyní brán jako závazný podklad pro další zpracování dokumentace.

Záznam sestavil: Ing. Dominik Mojžíšek, EXprojekt s.r.o.

S pozdravem,

Ing. Ondřej Čech, jednatel společnosti



ROZDĚLOVNÍK:

1. **Správa železnic, s.o.**, Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc
Vlk@spravazeleznice.cz, Schneiderova@spravazeleznice.cz
2. **Správa železnic, s.o.**, Odbor přípravy staveb – O6, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o6sek@spravazeleznice.cz, SvecJa@spravazeleznice.cz
3. **Správa železnic, s.o.**, Odbor řízení provozu – O11, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o11sek@spravazeleznice.cz
4. **Správa železnic, s.o.**, Odbor plánování a koordinace výluk – O12, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o12sek@spravazeleznice.cz, Bursa@spravazeleznice.cz
5. **Správa železnic, s.o.**, Odbor traťového hospodářství – O13, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o13sek@spravazeleznice.cz
6. **Správa železnic, s.o.**, Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky – O14, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o14sek@spravazeleznice.cz, Madr@spravazeleznice.cz
7. **Správa železnic, s.o.**, Odbor provozuschopnosti – O15, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o15sek@spravazeleznice.cz
8. **Správa železnic, s.o.**, Odbor jízdního řádu – O16, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o16sek@spravazeleznice.cz
9. **Správa železnic, s.o.**, Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy - O18, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o18sek@spravazeleznice.cz
10. **Správa železnic, s.o.**, Odbor informatiky – O22, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o22sek@spravazeleznice.cz
11. **Správa železnic, s.o.**, Odbor pozemních staveb – O23, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o23sek@spravazeleznice.cz, Heltova@spravazeleznice.cz, Zemlickova@spravazeleznice.cz, Kubista@spravazeleznice.cz
12. **Správa železnic, s.o.**, Odbor elektrotechniky a energetiky – O24, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o24sek@spravazeleznice.cz
13. **Správa železnic, s.o.**, Odbor strategie – O26, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o26sek@spravazeleznice.cz
14. **Správa železnic, s.o.**, Odbor bezpečnosti a krizového řízení – O30, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o30sek@spravazeleznice.cz, Simanek@spravazeleznice.cz, VanekJak@spravazeleznice.cz, Civrtnicek@spravazeleznice.cz, Hora@spravazeleznice.cz
15. **Správa železnic, s.o.**, Odbor prodeje a pronájmu – O31, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o31sek@spravazeleznice.cz, Galkova@spravazeleznice.cz
16. **Správa železnic, s.o.**, Oblastní ředitelství Ostrava, Muglinovská 1038, 702 00 Ostrava
OROVAsek@spravazeleznice.cz, Sulak@spravazeleznice.cz, Manutanelli@spravazeleznice.cz, Celarkova@spravazeleznice.cz, Pravda@spravazeleznice.cz, RathM@spravazeleznice.cz, Paloch@spravazeleznice.cz, Sajerova@spravazeleznice.cz
17. **České dráhy, a.s.**, Generální ředitelství, Odbor investic – O3, Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1
O03sek@gr.cd.cz
18. **České dráhy, a.s.**, Generální ředitelství, Odbor správy a prodeje majetku – O32, Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1
O32sek@gr.cd.cz
19. **České dráhy, a.s.**, Regionální správa majetku, Kounicova 26, 611 43 Brno
BNOsek@rsm.cd.cz

20. **Krajský úřad Moravskoslezského kraje**, 28. října 117, 702 18 Ostrava
posta@msk.cz
21. **Obec Albrechtice**, Obecní 186, 735 43 Albrechtice
starosta@obecalbrechtice.cz
22. **Obec Horní Suchá**, Sportovní 2/3, 735 35 Horní Suchá
sekretariat@hornisucha.cz
23. **Statutární Město Havířov**, Svornosti 2, 736 01 Havířov-Město
posta@havirov-city.cz, grundelova.veronika@havirov-city.cz
24. **Koordinátor ODIS s.r.o.**, 28. října 3388/111, 702 00 Ostrava
kodis@kodis.cz, zeleznice@kodis.cz
25. **REGIOJET a.s.**, Nám. Svobody 86/17, 602 00 Brno
info@regiojet.cz
26. **ČD Cargo, a.s.**, Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7
info@cdcargo.cz
27. **MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.**, Legionářská 8, 771 54 Olomouc
sudrich@moravia.cz
28. **EXprojekt s.r.o.**, Heršpická 758/13, 619 00 Brno,
havlikova@exprojekt.cz

VÁŠ DOPIS ZN: č.j. -
ZE DNE: -NAŠE ZN: 2022-111
DATUM: 16.3.2023ADRESÁT:
viz rozdělovníkVYŘIZUJE: Ing. Dominik Mojžíšek
TELEFON: 722 929 849 / 533 312 000
E-MAIL: mojzisek@exprojekt.czPOČET LISTŮ: 6
POČET PŘÍLOH: 2

Zakázka: Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)
Věc: Záznam z profesní porady k zabezpečovacímu, sdělovacímu, silnoprůdému zařízení a trakčnímu vedení

1 Úvod

Dne 16. 2. 2022 proběhla profesní porada k zabezpečovacímu, sdělovacímu, silnoprůdému zařízení a trakčnímu vedení k ZP+DD stavby „Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)“. Porada se konala formou videokonference, seznam účastníků je uveden v příložené prezenční listině.

Porada byla svolána zejména za účelem představení návrhu technického řešení v jednotlivých profesích.

V záznamu jsou užívány zkrácené názvy okolních staveb dle následujícího klíče:

- „Stavba Albrechtic“ – Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Českého Těšína (včetně)
- „Stavba Havířova“ – Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) – zastávka Havířov střed (mimo)
- „Stavba ETCS+DOZ“ - ETCS+DOZ Ostrava – Havířov – Český Těšín

Před poradou požádali zástupci OŘ Ostrava, aby mezi první body byly zařazeny silnoprůdová technologie a trakční vedení, jejichž náplň nebude tak obsáhlá jako u zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Žádosti bylo vyhověno.

Připomínky k záznamu jsou vyznačeny v textu modře. Odpovědi na ně a texty doplněné oproti konceptu červeně. Texty vypuštěné na základě připomínek jsou přeškrtnuty a barevně odlišeny.

2 Silnoprůdová technologie a rozvody

V mezistaničním úseku je v současném stavu provozován stávající kabelový rozvod 6kV, 50Hz. Rozvod je v původním stavu bez zásadních investic a oprav. Na zastávkách jsou v provozu stávající rozvody NN a venkovní osvětlení. V roce 2011 byla provedena oprava peronních stožárů osvětlení.

Výchozí stav je uvažován po stavbách:

- Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) - zastávka Havířov střed (mimo),
- Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) - Albrechtice u Českého Těšína (včetně),
- ETCS + DOZ Ostrava - Havířov - Český Těšín,

v rámci kterých bude provedena výstavba magistralního rozvodu LDSŽ 22kV včetně traťových trafostanic na zastávkách Zast. Havířov-Střed, Zast. Havířov-Suchá a Zast. Horní Suchá. Stávající odběrná místa NN pro SŽ budou zrušena. V tomto stavu se předpokládá rozvod 6kV již mimo provoz.

Dálkové ovládání osvětlení bude rovněž provedeno v rámci uvedených souvisejících staveb, kdy bude do traťových trafostanic instalován nový rozvaděč RO, na který budou připojeny stávající okruhy osvětlení. Nový RO bude začleněn do systému DDTS ŽDC.

V rámci této stavby „Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)“ bude na zast. Havířov-Suchá a zast. Horní Suchá vybudováno nové venkovní osvětlení nástupišť a přístupových cest. Stožáry budou ve sklopném provedení s LED svítidly. Dále bude provedena kompletní obnova kabelizace pro osvětlení a další rozvody NN zastávky včetně přípravy pro dobíjecí stání elektromobilů.

Zaznamenal: Ing. Marek Vývoda, Signal Projekt s.r.o.

3 Trakční vedení

3.1 Stávající stav

Trakční vedení bylo rekonstruováno v rámci: Oprava TV v úseku Albrechtice u Českého Těšína – Havířov. Byla provedena výměna trakčních podpěr, šikmých izolovaných konzol včetně izolátorů, kotvení, nosného lana, troleje, zesilovacího vedení a ukolejnění.

Trakční vedení bylo provedeno podle sestavy „J“ pro elektrizaci tratí proudovou soustavou 3kV DC, všechny nové izolátory jsou vyhovující pro izolační hladinu 25kV z důvodu přípravy na výhledový přechod na jednotnou trakční soustavu 25kV, 50Hz.

Je použitý trolejový drát 150mm² CU a nosné lano 120mm² CU. U koleje č.1 jsou trakční stožáry připraveny pro zavěšení magistralního rozvodu 22kV.

3.2 Navržený stav

V dotčených místech posunem koleje bude provedena výměna trakčních podpěr, konzol a bran. Dle dostupných podkladů v této fázi stavby se jedná zhruba o 27 trakčních podpěr, které kvůli posunu koleje nesplní požadavky norem či nevyhoví staticky.

Výměna bude provedena podle sestavy „J“ pro elektrizaci tratí proudovou soustavou 3kV DC, všechny nové izolátory budou vyhovující pro izolační hladinu 25kV z důvodu přípravy na výhledový přechod na jednotnou trakční soustavu 25kV, 50Hz.

Kabel magistralního rozvodu 22kV bude v dotčených místech převěšen na nové trakční podpěry, které k tomu budou připraveny.

3.3 Průběhy TV pod nadjezdy

Projektant trakce upozornil na možné nevyhovující průběhy střídavé trakce pod nadjezdy v km 11,980, 13,951 a 15,810, které nejsou předmětem stavby. Projektant tuto skutečnost prověřil a upřesnil.

Po prověření, které proběhlo po poradě, před poradou k mostním objektům, kde se prezentovaly závěry, zda výška nadjezdů vyhovuje pro průběhy střídavé trakce, je závěr následující. **Výška nadjezdů, při snížené výšce sestavy a snížené výšce troleje, vyhovuje izolačním vzdálenostem střídavé trakce.** Nadjezdy tak není nutno přizvedávat. Problematika nadjezdů byla dále řešena na poradě k mostním objektům.

Zaznamenal: Jaroslav Soldátek, EXprojekt s.r.o.

4 Zabezpečovací zařízení

Předmětem stavby v rámci profese zabezpečovací zařízení je úprava traťového zabezpečovacího zařízení a systému ETCS v mezistaničním úseku Albrechtice u Českého Těšína – Havířov.

V současnosti je v mezistaničním úseku v činnosti TZZ 3 kategorie typu obousměrný decentralizovaný autoblok AB 3-74 s přenosem kódu VZ. Po realizaci souvisejících staveb, které budou předcházet předmětné stavbě, bude v době realizace stavby v mezistaničním úseku Albrechtice u Českého Těšína – Havířov v činnosti již nové TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Bude se jednat o integrované TZZ v provedení pro výhradní provoz a s kontrolou volnosti pomocí počítačích úseků počítače náprav, které bude integrováno do systému DOZ (CDP Přerov, PPV Český Těšín) a systému ETCS (provedení pro výhradní provoz dle metodického pokynu SŽ TSI CCS/MP1). V mezistaničním úseku Albrechtice u Českého Těšína – Havířov se nenachází na trati žádný železniční přejezd ani do něj nezasahuje žádná část přibližovacího úseku PZS.

Po realizaci stavby zůstane v mezistaničním úseku Albrechtice u Českého Těšína – Havířov v činnosti integrované TZZ v provedení pro výhradní provoz, které bude z důvodu rekonstrukce koleji upraveno. V souladu s koncepcí ze vstupního jednání bude provedena demontáž a zpětná montáž venkovního zabezpečovacího zařízení. Jedná se o snímače počítače náprav, neproměnná návěstidla ETCS a balízy ETCS. Vzhledem k délce traťového úseku 4,6 km se zatím neuvažuje s přítomností doplňkových návěstních svítidel na trati, jejich případné zřízení bude projednáno na profesní poradě v rámci související stavby „ETCS + DOZ Ostrava – Havířov – Český Těšín“ a následně případně zapracována jejich demontáž a zpětná montáž do předmětné stavby. Z důvodu zvýšení traťové rychlosti v mezistaničním úseku, změně staničení a posunu hran nástupišť na zastávkách bude upraven software RBC systému ETCS a bude provedeno nové zaměření polohy venkovních prvků pro úpravu systému ETCS. Hlavní kabelová trasa budovaná v rámci souvisejících staveb, ve které budou vedeny také kabely zabezpečovacího zařízení, nebude při realizaci stavby dotčena. Stavbou bude zasažena pouze zabezpečovací kabelizace vedená z hlavní kabelové trasy do kolejí k jednotlivým prvkům venkovního zabezpečovacího zařízení, která bude po stavebních úpravách obnovena.

Zaznamenal: Mgr. Radek Böhm, Signal Projekt s.r.o.

5 Sdělovací zařízení

V současné době jsou na trati mezi ŽST Havířov a ŽST Albrechtice u Č.T. v provozu optický kabel DOK SŽ 72 vláken a DOK ČD-T 72 vláken. Traťový kabel se na této trati nenachází. Je zde v provozu dálkový metalický kabel DK42 (4XPi1,0 + 10DM1,3 + 6XPi1,0 + 16DM0,9). Dálkový kabel je morálně zastaralý a bude nahrazen novým traťovým kabelem. Na trati se nacházejí tři zastávky: Havířov střed, Havířov-Suchá a Horní suchá. Zastávka Havířov střed je již zrekonstruována a vybavena veškerým sdělovacím zařízením, tj. Informační vizuální systém a rozhlasové zařízení.

Nová hlavní kabelová trasa (TK –ZE 15XN0,8, 2x HDPE fialová, černá, DOK a TOK v HDPE fialové + HDPE oranžová pro DOK ČD-T) bude vybudována v rámci staveb „Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) - zastávka Havířov střed (mimo)“, a pokud bude dodrženo poslední známé pořadí plánovaných staveb, tak druhá část hlavní trasy bude vybudována v rámci „ETCS + DOZ Ostrava - Havířov - Český Těšín“. Nově vybudované kabely nahradí v současné době provozovaný kabel DOK SŽ 72 vláken a DOK ČD-T. Dle původního harmonogramu staveb bylo počítáno s vybudováním hlavní kabelové trasy v úseku od zastávky Horní Suchá po ŽST Albrechtice u Č.T. v rámci stavby „Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) - Albrechtice u Českého Těšína (včetně)“. V každém případě by měla být hlavní kabelová trasa vybudována před touto stavbou traťového úseku. Jedná se o kabelovou trasu vzdálenější od osy koleje, která nebude touto stavbou v celém rozsahu zasažena. V místech, kde bude zasažena, zejména na mostních objektech a v zastávkách, bude provedena v rámci této stavby její ochrana, případně úprava tras tak, aby se tato úprava projevila ještě ve stavbách, ve kterých se budou tyto vzdálenější trasy realizovat.

V rámci této stavby bude podél koleji ve vzdálenosti do 5 m od osy koleje instalována druhá, geograficky oddělená kabelová trasa (vyhl. kabel –ZE 5XN0,8, 2x HDPE černá, modrá a TOK), kde bude v definitivním stavu zafouknut do HDPE modré nový TOK, který nahradí TOK instalovaný ve vzdálenější kabelové trase spolu s DOK v rámci souvisejících optimalizačních staveb. Z nového TOK, který bude instalován blíže koleji, budou provedeny potřebné výpichy do trafostanic, zastávek a objektů BTS.

V zastávkách v řešeném úseku, tj. Havířov-Suchá a Horní Suchá, bude vybudováno nebo upraveno sdělovací zařízení. Na zastávkách bude v rámci související stavby „ETCS + DOZ Ostrava - Havířov - Český Těšín“, která tuto stavbu předbíhá, instalováno nové rozhlasové zařízení v nezbytně nutném rozsahu pro zajištění provozu na zastávkách pod dálkovým řízením do doby, než proběhne tato optimalizační stavba. Rozhlas bude do té doby provozován jako provizorní a zařízení k němu potřebná (rozhlasová ústředna, optický rozvaděč, switch) budou umístěny v rámci stavby „ETCS + DOZ Ostrava - Havířov - Český Těšín“ ve stávajících objektech zastávky. Definitivní rozhlas není možné v rámci „ETCS + DOZ Ostrava - Havířov - Český Těšín“ instalovat, protože v době uvažované realizace nebudou ještě v zastávkách nová nástupiště a s nimi osvětlovací stožáry s přípravou pro osazení reproduktorů. Po dokončení stavby „Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) - Albrechtice u Českého Těšína (včetně)“, která má být rovněž realizována před naší stavbou, bude rozhlasová ústředna spolu s ostatními technologiemi přestěhována do sdělovací místnosti v nově budovaných trafostanicích na zastávkách. V rámci naší stavby budou následně jen doplněny nové rozvody k reproduktorům na nových osvětlovacích stožárech podél nového nástupiště.

Vizuální informační systém na zastávkách bude vybudován v rámci této stavby dle směrnice SM 118 a v rozsahu daném směrnicí SM 122, tj. dle kategorie D. Na nástupištích budou instalovány nástupištní tabule a u příchodu na nástupiště odjezdová tabule ve zkrácené verzi. Technologie bude umístěna ve sdělovací místnosti nových trafostanic vybudovaných v rámci stavby „Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) - Albrechtice u Českého Těšína (včetně)“. Řízení informačních tabulí bude ze serveru informačního systému v ŽST Havířov. Vizuální informační systém nebude vybudován provizorně v rámci předchozích staveb, ale pouze definitivně až v rámci této stavby. Nové informační a rozhlasové zařízení bude připojeno do DDTS.

Dle požadavku úseku řízení provozu (GŘ O11, Ing. Milan Stehlík) bude na zastávkách Havířov-Suchá a Horní Suchá zřízen kamerový systém pro řízení provozu. Budou střeženy nástupištní hrany a příchody na nástupiště. Přenos těchto kamer bude pomocí TDS na CDP/PPV.

Nové informační, rozhlasové zařízení a kamerový systém budou zintegrovány do DDTS.

Zaznamenal: Aleš Foltá, Signal Projekt s.r.o.

5.1 Připomínky

Správa železnic, GŘ O11 /Ing. M. Stehlík

v zápisu v kap. 5 Sdělovací zařízení doplňte zřízení kamerového systému v zastávkách.

Odpověď (Ing. Aleš Foltá): Doplněno.

6 Závěr

Po poradě proběhlo prověření výšek nadjezdů pro izolační vzdálenosti trakčního vedení. Výšky jsou vyhovující, toto prověření je doplněno do záznamu a zvýrazněno. Zároveň je do přílohy záznamu zařazen průběh TV pod těmito nadjezdy.

Do záznamu byla zapracována připomínka Ing. Stehlíka. Záznam je vydán jako definitivní a bude brát jako závazný podklad pro další průběh projekčních prací.

Záznam sestavil: Ing. Dominik Mojžíšek, EXprojekt s.r.o.

Přílohy:

1. Prezenční listina
2. Průběhy TV pod nadjezdy

S pozdravem,

Ing. Ondřej Čech, jednatel společnosti

ROZDĚLOVNÍK:

1. **Správa železnic, s.o.**, Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc
Vlk@spravazeleznic.cz
2. **Správa železnic, s.o.**, Odbor finanční - O3, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o3sek@spravazeleznic.cz, Snajdrova@spravazeleznic.cz
3. **Správa železnic, s.o.**, Odbor přípravy staveb – O6, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o6sek@spravazeleznic.cz
4. **Správa železnic, s.o.**, Odbor investiční – O7, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o7sek@spravazeleznic.cz
5. **Správa železnic, s.o.**, Odbor řízení provozu – O11, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o11sek@spravazeleznic.cz, StehlikM@spravazeleznic.cz
6. **Správa železnic, s.o.**, Odbor plánování a koordinace výluk – O12, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o12sek@spravazeleznic.cz, Bursa@spravazeleznic.cz
7. **Správa železnic, s.o.**, Odbor traťového hospodářství – O13, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o13sek@spravazeleznic.cz, KubinaJ@spravazeleznic.cz
8. **Správa železnic, s.o.**, Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky – O14, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o14sek@spravazeleznic.cz, Madr@spravazeleznic.cz
9. **Správa železnic, s.o.**, Odbor provozuschopnosti – O15, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o15sek@spravazeleznic.cz
10. **Správa železnic, s.o.**, Odbor jízdního řádu – O16, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o16sek@spravazeleznic.cz
11. **Správa železnic, s.o.**, Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy - O18, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o18sek@spravazeleznic.cz
12. **Správa železnic, s.o.**, Odbor informatiky – O22, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o22sek@spravazeleznic.cz
13. **Správa železnic, s.o.**, Odbor pozemních staveb – O23, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o23sek@spravazeleznic.cz
14. **Správa železnic, s.o.**, Odbor elektrotechniky a energetiky – O24, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o24sek@spravazeleznic.cz, Plocek@spravazeleznic.cz, WinklerO@spravazeleznic.cz
15. **Správa železnic, s.o.**, Odbor strategie – O26, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o26sek@spravazeleznic.cz, NovotnyV@spravazeleznic.cz
16. **Správa železnic, s.o.**, Odbor bezpečnosti a krizového řízení – O30, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o30sek@spravazeleznic.cz, Simanek@spravazeleznic.cz, VanekJak@spravazeleznic.cz, Civrtnicek@spravazeleznic.cz, Hora@spravazeleznic.cz
17. **Správa železnic, s.o.**, Odbor prodeje a pronájmu – O31, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o31sek@spravazeleznic.cz, Galkova@spravazeleznic.cz
18. **Správa železnic, s.o.**, Oblastní ředitelství Ostrava, Muglinovská 1038, 702 00 Ostrava
OROVAsek@spravazeleznic.cz, Sulak@spravazeleznic.cz, Manutanelli@spravazeleznic.cz, Drong@spravazeleznic.cz, NovakovaZ@spravazeleznic.cz, Kupczyn@spravazeleznic.cz, Chylek@spravazeleznic.cz, Kotasek@spravazeleznic.cz, Pavlorek@spravazeleznic.cz, Stankus@spravazeleznic.cz, Celarkova@spravazeleznic.cz, RathM@spravazeleznic.cz, Hodulova@spravazeleznic.cz
19. **Správa železnic, s. o.**, CDP Přeřov, Tovární 3, 750 94 Přeřov
ePodatelnaCDPPRE@spravazeleznic.cz, SvobodaTo@spravazeleznic.cz, MichalikM@spravazeleznic.cz

20. **ČD - Telematika a.s.**, Pod Tábořem 369/8a, 190 00 Praha 9
cdt@cdf.cz,
Pavel.Tomis@cdf.cz
21. **Správa železnic, s.o.**, Centrum telematiky a diagnostiky, Malletova 2363/10, 190 00 Praha 9
ePodatelnaCTD@spravazeleznic.cz
22. **Krajský úřad Moravskoslezského kraje**, 28. října 117, 702 18 Ostrava
posta@msk.cz
23. **Obec Albrechtice**, Obecní 186, 735 43 Albrechtice
starosta@obecalbrechtice.cz
24. **Obec Horní Suchá**, Sportovní 2/3, 735 35 Horní Suchá
sekretariat@hornisucha.cz
25. **Statutární Město Havířov**, Svornosti 2, 736 01 Havířov-Město
posta@havirov-city.cz
26. **Koordinátor ODIS s.r.o.**, 28. října 3388/111, 702 00 Ostrava
kodis@kodis.cz, zeleznice@kodis.cz
27. **REGIOJET a.s.**, Nám. Svobody 86/17, 602 00 Brno
info@regiojet.cz, marek.vyda@regiojet.cz
28. **ČD Cargo, a.s.**, Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7
info@cdcargo.cz
29. **PKP Cargo International, a.s.**, Hornopolní 3314/38, 702 62 Ostrava
Jarmila.Dolejsi@pkpcargointernational.com, Tomas.Rusek@pkpcargointernational.com
30. **MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.**, Legionářská 8, 771 54 Olomouc
kovac@moravia.cz
31. **Signal Projekt s.r.o.**, Vídeňská 55, 639 00 Brno
vyvoda@signalprojekt.cz, bohmm@signalprojekt.cz, gajdecka@ova.signalprojekt.cz, folta@ova.signalprojekt.cz
32. **EXprojekt s.r.o.**, Heršpická 758/13, 619 00 Brno,
soldatek@exprojekt.cz, odehnal@exprojekt.cz

VÁŠ DOPIS ZN: č.j. -
ZE DNE: -

NAŠE ZN: 2022-111
DATUM: 24.2.2023

ADRESÁT:
viz rozdělovník

VYŘIZUJE: Ing. Petr Libosvár
TELEFON: 702 003 487 / 533 312 000
E-MAIL: libosvar@exprojekt.cz

POČET LISTŮ: 15
POČET PŘÍLOH: 1

Zakázka: Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)
Věc: Záznam ze vstupní porady mostních objektů

Připomínky k záznamu jsou vyznačeny v textu modře. Odpovědi na ně a texty doplněné oproti konceptu červeně.
Texty vypuštěné na základě připomínek jsou přeškrtnuty a barevně odlišeny.

1 Mosty, propustky a zdi

V dotčeném traťovém úseku se nachází 14 mostních objektů, z toho je 8 mostů, 3 propustky a 3 silniční nadjezdy. Na základě připomínky správce objektů (SŽ OŘ Ostrava) budou všechny přechody kabelů SSZT přes mostní objekty v antivandal provedení.

1.1 Nadjezd v km 11,980



Železobetonová předpjatá trémová konstrukce se spřaženou deskou, šikmá, ŽB zábradlí se dvěma středními madly. Betonové opěry s rovnoběžnými křídly, střední rámové ŽB pilíře.

Délka přemostění:	39,31 m
Šířka mostu:	7,00 m
Výška mostu / volná výška:	— / 6,70 m
Převáděná komunikace:	místní komunikace (z ul. Sušské v Albrechticích)
Rok výstavby:	1960
Hodnocení objektu:	IV/V

1.1.1 Stav

Na opěrách je místy **navětralý povrch**. Jen výjimečně několik povrchových trhlinek, bez dalšího rozpadu. Na několika místech jsou na lici úložných prahů výluhy způsobené **průsaky v místech dilatačních spár** – poměrně malý rozsah vady, bez výraznějšího narušení betonových povrchů. Na železobetonových rámech středních podpěr je již na více místech **narušen povrch s odkrytou korodující výztuží**.

Na podhledu mostní desky se místy objevují **zkorodované třmínky výztuže** – malé krytí. V několika spárách mezi prefa. nosníky MPD jsou výluhy. Průsaky jsou však velmi malé. **Chybí odvodňovací odvrty dutin** nosníků MPD.

Konstrukce vozovky je nadvýšena cca o 150 mm – zbytečné stálé zatížení mostní konstrukce. Římsy místy povrchově zvětralé. Vanová mostní izolace není dokonalá, místy slabé průsaky. Odvodňovače jsou nefunkční, podobrubníkové vpustě jsou překryty živичným kobercem.

Výška betonového zábradlí je jen 1.00 m a výplň tvoří dvě ocelové trubky – **konstrukce neodpovídá požadavkům ČSN**. Na několika místech se horní betonové madlo rozpadá – větší rozpad je na konci levého zábradlí.

1.1.2 Prostorové uspořádání na objektu

Volná šířka na mostě:	5,95 m
Šířka mezi obrubami:	5,01 m
Volná výška pod mostem:	6,70 m

1.1.3 Návrh

Kompletní rekonstrukce mostního objektu podle závěrů HMP (odvrty pro odvodnění dutin nosníků, obnova izolace, říms, zábradlí, vozovky, osazení nových protidotykových sítí a mostních závěrů, plošná sanace nosné konstrukce i spodní stavby).

Závěr z porady: Návrh na poradě odsouhlasen.

1.2 Most v km 12,495 / Propustek v km 12,503

Železobetonová desková konstrukce, kolmá, s omítkou, dvoumadlové zábradlí. Betonové opěry s rovnoběžnými křídly. Kolej ve šterkovém loži s dřevěnými prážci.

Délka přemostění:	3,00 m
Šířka mostu:	8,90 m
Výška mostu / volná výška:	2,91 m / 1,60 m
Překračovaná překážka:	trvalý vodní tok (Sušanka, ID 10100919)
Rok výstavby:	1959
Hodnocení objektu:	K2/S1

1.2.1 Stav

Na podhledu konstrukce je na dvou místech **obnažená korodující příčná výztuž**. Ojedinele je na podhledu konstrukce **slabě vydrolený beton**.

Na bočních stranách konstrukce vedou ojedinele nepatrné trhlinky. Kolem styčných spár jsou **stopy po průsacích vody**. Na římsách vedou nepravidelné trhliny se stopami po průsacích vody a místy **prostupujícími výluhy pojava**

a krápníky. Beton je místy degradovaný a vydrolený, zejména na podhledu. V těchto místech je **obnažená korodující výztuž**. Konstrukce je znečištěná spreji.

V dolní části opěry u terénu je degradovaný beton **vydrolený do hloubky cca 30 mm**.

Kolem dilatačních spár na křídlech jsou stopy po průsacích vody s výluhy pojiva. V římse vedou nepravidelné trhliny s výluhy pojiva. Na podhledu je **místy degradovaný beton**, s obnaženou korodující výztuží.

1.2.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 0,45 m

– Vzdálenost vnitřního líce zábradlí od osy krajní koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2262 mm	2209 mm	2231 mm
vpravo	2220 mm	2223 mm	2275 mm

Zábradlí vlevo i vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

– Vzdálenost vnitřních hrany římsy od osy krajní koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2160 mm	2050 mm	2070 mm
vpravo	2060 mm	2063 mm	2115 mm

Římsa vlevo i vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože.

1.2.3 Návrh

Posun mostu o cca 6,50 m ve směru na Havířov (vyrovnání zakřivení vodního toku) a cca 1,50 m doleva (narovnání směrového oblouku pro zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h), přestavba na ŽB rámový propustek světlosti 2,0 m s šikmými čely. Na objektu nově VMP 3,0. Změna ev. km nového propustku na 12,503.

Závěr z porady: Návrh na poradě odsouhlasen.

1.3 Most v km 13,050

Železobetonová desková konstrukce, kolmá, s nátěrem, dvoumadlové zábradlí. Betonové opěry s šikmými křídly. Kolej ve štěrkovém loži s dřevěnými prážci.

Délka přemostění: 6,00 m

Šířka mostu: 9,00 m

Výška mostu / volná výška: 5,04 m / 3,57 m

Překračovaná překážka: zpevněná místní komunikace (ulice U Tratě)

Rok výstavby: 1960

Hodnocení objektu: **K2/S1**

1.3.1 Stav

Beton je na podhledu konstrukce **poškrábaný od vysokých nákladů** a na hranách konstrukce jsou **vrypy do hloubky až 30 mm**. Beton obou říms je **slabě popraskaný**, trhlinami v podhledu mírně prostupují výluhy pojiva.

Beton opěry je slabě popraskaný, v místě trhlin jsou **stopy po mírných průsacích vody**. Sjednocující nátěr je sešlý, popraskaný a loupe se.

Beton křídla je popraskaný, v místě trhlin jsou **stopy po mírných průsacích vody** a prostupují zde **výluhy pojiva**. Místně je beton povrchově degradovaný. Sjednocující nátěr je sešlý, popraskaný, loupe se a porůstá mech.

1.3.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 0,40 m

– Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2220 mm	2280 mm	2290 mm
vpravo	2320 mm	2270 mm	2190 mm

Zábradlí vlevo a vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

– Vzdálenost **vnitřních hran římsy** od osy krajní koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	1680 mm	1740 mm	1770 mm
vpravo	1790 mm	1740 mm	1660 mm

Římsa vlevo a vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože.

1.3.3 Návrh

Přestavba objektu (polorámová konstrukce), rozšíření objektu na VMP 3,0, zvýšení tl. kolejového lože (betonové pražce). Nová šířka mostu 10,85 m. Podjezdná výška zvětšena dle požadavku starosty obce Horní Suchá na průjezd vozidel ZHS – 4,1 m. Zvýšení podjezdné výšky bude provedeno snížením nivelety překračované komunikace → odvodnění komunikace i s případnou nutností čerpání bude ve vlastnictví vlastníka komunikace, tj. obce Horní Suchá.

Závěr z porady: Návrh na poradě odsouhlasen.

1.4 Propustek v km 13,100

2× železobetonová trouba, kolmá, bez zábradlí. Kolmá betonová čela. Kolej ve štěrkovém loži s betonovými pražci.

Délka přemostění: 2,00 m

Šířka propustku: 28,20 m

Výška propustku / volná výška: 7,75 m / 0,80 m

Překračovaná překážka: trvalý vodní tok (bezejmenný, ID 10211848)

Rok výstavby: 1962

Hodnocení objektu: 2

1.4.1 Stav

Čela v dobrém stavu, trouby místy popraskány příčnými prasklinami, propustek je nevhodně vyspádován, občasné zanášení na výtoku.

1.4.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 6,37 m

1.4.3 Návrh

Vyčištění objektu, nadbetonování říms + límec z lomového kamene do betonového lože. U propustku byl kvůli ověření stavu trub proveden kamerový průzkum. Potvrzeno lokální popraskání trub a velmi špatné vyspádování dna (trouby jsou spíše vodorovné až v protispádu místo ve spádu). Použité osmiboké betonové trouby je zakázáno nadále používat. Bude vybudován nový rámový propustek světlosti 2 × 2 m s šikmými svahovými čely (světlost platí pro horní povrch odláždění kynety pro převedení standardních průtoků). **Upřesnění rozměrů otvoru bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace na základě hydrotechnického posouzení.**

Závěr z porady: Návrh na poradě odsouhlasen.

1.5 Most v km 13,460

Železobetonová desková konstrukce, šikmá (60 °), s omítkou, třímadlové zábradlí. Betonové opěry s šikmými/rovnoběžnými křídly. Kolej ve štěrkovém loži s dřevěnými pražci.

Délka přemostění:	13,62 m
Šířka mostu:	8,90 m
Výška mostu / volná výška:	5,85 m / 4,25 m
Překračovaná překážka:	silnice II. třídy (ulice Těrlická), chodník (na zárubní zdi podél albrechtické opěry)
Rok výstavby:	1961
Hodnocení objektu:	K2/S2

1.5.1 Stav

Na podhledu konstrukce se nachází **místy degradovaný beton a obnažená výztuž**, která koroduje. Podhled konstrukce je poškrábaný od vysokých nákladů, **vrypy** jsou místy hluboké až 20 mm, je zde **obnažena korodující výztuž**.

U levé hrany **podhledu** konstrukce se nacházejí **vrypy hloubky až 30 mm**. U pravé hrany podhledu konstrukce se nachází opadané vrypy hloubky až 20 mm, místy je zde obnažená korodující výztuž.

Na podhledu konstrukce se nachází obnažené degradující výztuže. Dilatační spára je vyspravena pěnou. Na konstrukci zleva a zprava **vedou místy trhliny a prosakuje koroz**.

Beton opěry je **popraskaný, trhlínami mírně prosakuje voda**. Na hranách opěry vlevo i vpravo se nachází v horní části **degradovaný beton**, s propustujícími průsaky vody, **výluzích pojiva a krustou**, místy je zde i **obnažená korodující výztuž**. Ve střední části, pod dilatační spárou konstrukce jsou **stopy po stékání vody**. Ve střední části pod odvodněním vytéká voda. Opěry jsou **znečištěné graffiti**.

Povrch křídel je v horní části slabě povrchově degradovaný, místy vedou nepatrné trhliny šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva.

Betonová zárubní zeď mezi silnicí a chodníkem je **popraskaná, trhlínami prosakuje voda**. V místě vodorovné pracovní spáry a u zábradelních sloupků je beton degradovaný do hloubky až 90 mm.

1.5.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 1,31 m (MES, evidentně neodpovídá skutečnosti)

– Vzdálenost vnitřního **líce zábradlí** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2250 mm	2240 mm	2230 mm
vpravo	2250 mm	2240 mm	2200 mm

Zábradlí vlevo i vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

– Vzdálenost vnitřní **hrany římsy** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	1700 mm	1730 mm	1710 mm
vpravo	1700 mm	1650 mm	1650 mm

Římsa vlevo i vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože

1.5.3 Návrh

Přestavba objektu (zabetonované nosníky), rozšíření objektu na VMP 3,0, zvýšení tl. kolejového lože (betonové pražce). Nová šířka mostu 10,8 m. Snížení úhlu uložení na 75 °. Havířovská opěra posunuta o cca 1,5 m kvůli přítomnosti NTL plynovodu před opěrou. Zachována stávající podjezdová výška – odsouhlaseno správcem komunikace (Správa silnic Moravskoslezského kraje).

Závěr z porady: Návrh na poradě odsouhlasen.

1.6 Most v km 13,504

Železobetonová klenbová konstrukce (5 dilatačních celků), kolmá, s omítkou, třimadlové zábradlí. Železobetonové opěry s šikmými křídly. Kolej ve štěrkovém loži s betonovými pražci.

Délka přemostění:	2,50 m
Šířka mostu:	26,00 m
Výška mostu / volná výška:	8,62 m / 2,13 m
Překračovaná překážka:	trvalý vodní tok (Koutňák, ID 10211692)
Rok výstavby:	1960
Hodnocení objektu:	K2/S2

1.6.1 Stav

Na líci klenby jsou u levé hrany **patrné stopy po průsacích vody se slabými výluhy pojiv**, beton je **vydrolený do hloubky až 60 mm**. Na líci klenby místy vedou trhliny šířky do 0,2 mm se stopami po průsacích vody a místy výluzích pojiva. Před vrcholem klenby u levé hrany vede na celou šířku klenby **příčná trhlina šířky až 1 mm** taktéž se stopami po průsacích vody a koroze. V místě 1. dilatační spáry zleva vede po celém obvodu klenby **podélná trhlina šířky až 2 mm** se stopami po průsacích vody.

Čelní zdi jsou na celé ploše značně **povrchově degradované**, beton je **vydrolený do hloubky až 60 mm** a místy je zavhlý. Povrch křídel je v horní části slabě povrchově degradovaný, místy vedou nepatrné trhliny šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva.

Římsy znečištěné stopami po stékání vody, celá plocha je povrchově degradovaná do hloubky až 5 mm.

Beton opěry je ve všech částech **povrchově degradovaný**. Vlevo v délce cca 2000 mm do hloubky cca 30 mm. V **dolní části** je beton **vyplavený do hloubky cca 10–20 mm**. V dolní části je povrch opěry místy porostlý slabou vrstvou mechu.

Křídla jsou zavhlá a **značně povrchově degradovaná**, beton je místy vydrolený do hloubky až 100 mm. V dolní části a v místě horní hrany je křídlo místy slabě porostlé mechem a v koncové části obrostlé vegetací.

1.6.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 5,42 m

1.6.3 Návrh

Plošná sanace viditelných částí, sanace trhlín, nadbetonování říms na křídlech vč. osazení zábradlí. Límce z lomového kamene do betonového lože kolem říms. Nepropustná vrstva pod plání železničního spodku a odláždění svahů nad římsami.

Závěr z porady: Návrh na poradě odsouhlasen.

1.7 Nadjezd v km 13,951



Železobetonová předpjatá trémová konstrukce se spřaženou deskou, kolmá, dvoumadlové zábradlí se svíslou výplní. Betonové opěry s rovnoběžnými křídly, střední rámové ŽB pilíře.

Délka přemostění:	36,40 m
Šířka mostu:	13,70 m
Výška mostu / volná výška:	— / 6,70 m
Převáděná komunikace:	místní komunikace (ul. 6. srpna v Horní Suché)
Rok výstavby:	1959
Hodnocení objektu:	—

1.7.1 Stav

—

1.7.2 Prostorové uspořádání na objektu

Volná šířka na mostě:	13,00 m
Šířka mezi obrubami:	10,00 m
Volná výška pod mostem:	5,97 m

1.7.3 Návrh

Konstrukce nevyžaduje zásah (vyhovuje výška pod mostem i osazení protidotykových sítí). Informace o plánové stavbě bude předána vlastníkově komunikace.

Závěr z porady: Návrh na poradě odsouhlasen.

1.8 Most v km 14,449

Železobetonová desková konstrukce, kolmá, s nátěrem, třímadvé zábradlí. Železobetonové opěry s rovnoběžnými křídly. Kolej ve šterkovém loži s dřevěnými pražci. Pod havířovskou opěrou prochází odvodnění pozemní komunikace.

Délka přemostění:	4,00 m
Šířka mostu:	9,00 m
Výška mostu / volná výška:	4,41 m / 3,18 m
Překračovaná překážka:	zpevněná místní komunikace (ulice Grabovšček)
Rok výstavby:	1960
Hodnocení objektu:	K2/S2

1.8.1 Stav

Na podhledu konstrukce se nachází **místy degradovaný beton a obnažená, korodující výztuž**. Podhled konstrukce je **poškrábaný od vysokých nákladů**, vrypy jsou místy hluboké až 15 mm. U levé hrany podhledu konstrukce se nachází opadané vrypy hloubky až 20 mm, místy je zde obnažená korodující výztuž. U pravé hrany podhledu konstrukce se nachází opadané sanované vrypy hloubky až 20 mm, místy je zde obnažená korodující výztuž.

V místě dilatační spáry mezi levou a pravou částí podhledu jsou patrné **značné stopy po průsacích vody** a výluzích pojiva, blíže opěry O 02 je povrch popraskaný a částečně sanovaný, ale je opět znovu popraskaný.

Povrch opěr je zavlhlý se stopami po výluzích pojiva, místy s trhlinami. Opěry jsou místy sanované. Na úložném prahu jsou stopy po stékání vody, beton je degradovaný.

Povrch křídel je v horní části slabě povrchově degradovaný, místy vedou nepatrné trhliny šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva.

1.8.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky:	0,45 m
-------------------	--------

– Vzdálenost vnitřního **líce zábradlí** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2270 mm	2260 mm	2280 mm
vpravo	2300 mm	2310 mm	2330 mm

Zábradlí vlevo i vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

– Vzdálenost vnitřní **hrany chráničky** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	1710 mm	1690 mm	1730 mm
vpravo	1730 mm	1730 mm	1760 mm

Římsa vlevo i vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože

1.8.3 Návrh

Přestavba objektu (zabetonované nosníky, polorámová konstrukce), rozšíření objektu na VMP 3,0, zvýšení tl. kolejového lože (betonové pražce). Zvětšení délky přemostění – bude projednáno se správcem překračované komunikace. Nová šířka mostu 10,85 m. Požadavek správce (obec Horní Suchá) je podjezdná výška omezená značkou na 3,5 m a rozšíření světlosti mostu na 5,0 m.

Závěr z porady: Návrh na poradě odsouhlasen s omezeními: šířka mostu dle požadavku obce odsouhlasena, podjezdná výška bude uzavřena v čistopisu záznamu.

1.9 Propustek v km 14,841

Betonová trouba, kolmá, bez zábradlí. Kolmá betonová čela. Kolej ve štěrkovém loži s betonovými pražci.

Délka přemostění: 0,90 m

Šířka propustku: 41,10 m

Výška propustku / volná výška: 9,05 m / 0,90 m

Překračovaná překážka: trvalý vodní tok (Podolkovický potok, ID 10211274)

Rok výstavby: 1960

Hodnocení objektu: 1

1.9.1 Stav

Trouby místy popraskány příčnými prasklinami, propustek je nevhodně vyspádován, občasné zanášení na výtoku.

1.9.2 Prostorové uspořádání na objektu

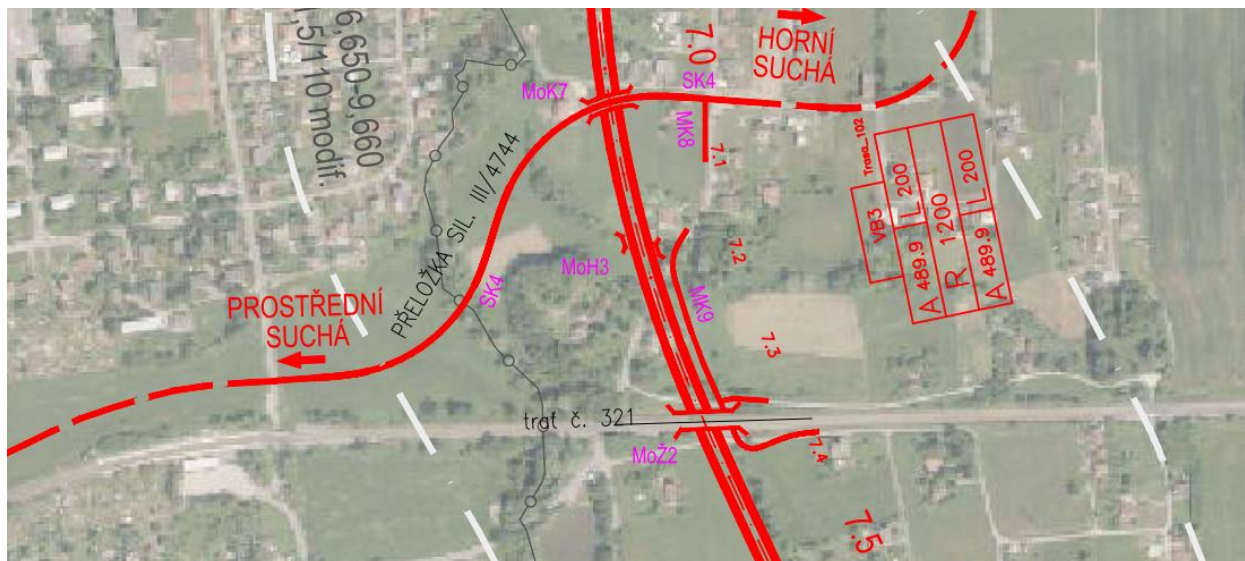
Výška přesypávky: 7,75 m

1.9.3 Návrh

Vyčištění objektu, plošná sanace spodní stavby, nadbetonování říms + límec z lomového kamene do betonového lože. U propustku bude kvůli ověření stavu trub proveden kamerový průzkum. *Potvrzeno lokální popraskání trub.* Použité osmiboké betonové trouby je zakázáno nadále používat. Bude vybudován nový rámový propustek světlosti 1,4 × 1,6 m s šikmými svahovými čely (světlost platí pro horní povrch odláždění kynety pro převedení standardních průtoků). **Upřesnění rozměrů otvoru bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace na základě hydrotechnického posouzení.**

Závěr z porady: Návrh na poradě odsouhlasen s doplněním: projektant osloví vlastníka souběžných komunikací s návrhem na rozdělení vlastnictví propustku podle hranic drážního pozemku. Bude dořešeno během dalších projekčních prací.

1.10 Most přes budoucí silnici I/11 + I/68 – cca km 14,870



Na základě závěrů minulé porady nebude most součástí stavby.

Na základě jednání zástupců investora a projektanta se zástupci ŘSD (6. 3. 2023) bude most součástí stavby. Projektant zaslal zástupcům ŘSD požadavek na min. výšku dolní hrany nosné konstrukce na budoucím železničním mostu. Upřesnění tvaru mostu (počet polí, délka přemostění atd.) proběhne v koordinaci s projektantem silnice I/11 během dalších projekčních prací. Cílem koordinace je prověření směrového a výškového vedení budoucí pozemní komunikace a jeho zafixování ve vztahu k poloze drážního mostu.

1.11 Most v km 14,953

Železobetonová desková konstrukce, šikmá (70 °), s omítkou, třímadlové zábradlí. Betonové opěry s rovnoběžnými křídly. Kolej ve šterkovém loži s dřevěnými pražci. U haviřovské opěry je v horní části závěsný kabel.

Délka přemostění:	9,41 m
Šířka mostu:	9,02 m
Výška mostu / volná výška:	6,12 m / 4,61 m
Překračovaná překážka:	silnice III. třídy (ulice Hornosušská)
Rok výstavby:	1960
Hodnocení objektu:	K2/S2

1.11.1 Stav

Na podhledu konstrukce se nachází **místy degradovaný beton a obnažená, korodující výztuž**. U hran konstrukce se nachází trhliny šířky do cca 0,5 mm, v jejichž okolí jsou **stopy po průsacích vody**.

V místě **dilatační spáry** mezi levou a pravou částí podhledu jsou patrné **značné stopy po průsacích vody** a výluzích pojiva. V okolí dilatační spáry je **beton degradovaný a vydrolený do hloubky až 50 mm**, obnažená korodující výztuž.

Na římse zleva i zprava vedou místy trhliny, zejména v okolí zalití zábradelních sloupků. Na podhledu římsy je místy degradovaný beton a stopy po průsacích vody a výluzích pojiva.

Beton opěry je **zavlhlý se stopami po výluzích pojiva**. Místy je opadaná omítka. Na opěrách vedou z úložného prahu **šikmé trhliny šířky do 1 mm** se stopami po průsacích a stékání vody, v okolí trhliny je beton degradovaný a omítka oloupaná.

Křídla u albrechtické opěry jsou v napojení na opěru **zavlhle se stopami po průsacích vody**, beton je zde degradovaný do hloubky až 15 mm. Křídla u haviřovské opěry: pod odvodněním od **začátku křídla vodorovné trhliny**, v jejich okolí je beton silně degradovaný. Beton na začátku křídla v dolní části je degradovaný a oloupaný do hloubky 20 až 50 mm.

1.11.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 0,40 m

– Vzdálenost vnitřního **líce zábradlí** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2420 mm	2410 mm	2420 mm
vpravo	2320 mm	2260 mm	2250 mm

Zábradlí vlevo i vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

– Vzdálenost vnitřní **hrany chráničky** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	1820 mm	1820 mm	1850 mm
vpravo	1810 mm	1730 mm	1740 mm

Římsa vlevo i vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože

1.11.3 Návrh

Přestavba objektu (zabetonované nosníky), rozšíření objektu na VMP 3,0, zvýšení tl. kolejového lože (betonové pražce). ~~V případě souběžné realizace s mostem přes silnici I/11 a přeložkou silnice III/4744 bude objekt odstraněn.~~ Nová šířka mostu ~~10,9~~ **12,0 m**. Snížení úhlu uložení na 75°. Zachována stávající podjezdová výška – odsouhlaseno správcem komunikace (Správa silnic Moravskoslezského kraje). ~~Most bude vybudován bez rozšíření pro případnou zvětšenou osovou vzdálenost v místě budoucího silničního podjezdu (viz předchozí bod).~~ **Most bude vybudován včetně rozšíření pro budoucí osovou vzdálenost kolejí 5,0 m.**

Závěr z porady: Návrh na poradě odsouhlasen.

1.12 Most v km 15,020

Betonová klenbová konstrukce (3 dilatační celky), kolmá, bez omítky, třímadlové zábradlí. Betonové opěry s rovnoběžnými křídly. Kolej ve šterkovém loži s betonovými pražci.

Délka přemostění:	3,00 m
Šířka mostu:	26,90 m
Výška mostu / volná výška:	8,55 m / 2,80 m (dle MES 2,71 m → evidentní chyba)
Překračovaná překážka:	trvalý vodní tok (Životický potok, ID 10208674)
Rok výstavby:	1959 (SS), 1962 (NK)
Hodnocení objektu:	K2/S2

1.12.1 Stav

Na líci, v levé části klenby **je popraskaný beton, se stopami po průsacích vody**, s výluhy pojiva, místy tvořící se krustou a krápníky. Vlevo je ve vrcholu příčná trhlina šířky cca 0,5 mm, délky cca 800 mm se stopy po průsacích vody, výluhy pojiva a tvořícími se krápníky. Trhlina přechází do čelní zdi v délce 300 mm. V pravé části líce klenby je popraskaný beton, se stopami po průsacích vody a místy prostupujícími výluhy pojiva. Před vrcholem je příčná trhlina šířky cca 0,5 mm, přes celou šířku pravé části klenby. Trhlina pokračuje na čelní zeď, délkou cca 500 mm. Vpravo patě klenby nad O 01 i O 02 vedou **vodorovné trhliny se stopy po průsacích vody s výluhy pojiva**.

Ve střední části opěry je **slabě popraskaný beton**, se stopami po průsacích vody. V dolní části je na všech částech opěry **vydrolený beton do hloubky cca 50 mm**. Vlevo na výšku cca 130 mm, ve střední části cca 400 mm. V pravé části je vydrolený beton do hloubky cca 30 mm, na výšku 200 mm, v délce cca 3000 mm. Na opěře jsou **místy slabě prostupující výluhy pojiva**. Na opěře zprava je mírně degradovaný beton.

Na křídlech je místy slabě degradovaný beton.

1.12.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 5,75 m

1.12.3 Návrh

Plošná sanace viditelných částí, sanace trhlin. Límce z lomového kamene do betonového lože kolem říms. Nepropustná vrstva pod plání železničního spodku a odláždění svahů nad římsami.

Závěr z porady: Návrh na poradě odsouhlasen.

1.13 Most v km 15,267

Železobetonová desková konstrukce, kolmá, s omítkou a nátěrem, třímadlové zábradlí. Betonové opěry s rovnoběžnými křídly. Kolej ve šterkovém loži s dřevěnými prachci. Po havířovskou opěrou prochází odvodnění pozemní komunikace.

Délka přemostění:	6,50 m
Šířka mostu:	8,94 m
Výška mostu / volná výška:	4,36 m / 3,73 m (3,15 nad chodníkem)
Překračovaná překážka:	zpevněná místní komunikace (ulice Na Pavlasůvce)
Rok výstavby:	1960
Hodnocení objektu:	K2/S2

1.13.1 Stav

Sjednocující nátěr podhledu konstrukce je **poškrábaný od průjezdu vysokých nákladů**, beton hrany desky vlevo i vpravo je od těchto průjezdů **degradován do hloubky až 15 mm**. Vpravo místy **koroduje obnažená výztuž**. Na levé části podhledu místy vedou trhliny šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva.

V místě dilatační spáry jsou patrné stopy po průsacích vody. V místě úložné spáry nad opěrou O 01 i O 02 jsou po celé šířce konstrukce patrné značné průsaky vody, které stékají po opěře. Na levé boční straně konstrukce jsou patrné stopy po stékání vody a výluhu pojiva z podélné trhliny mezi konstrukcí a římsou šířky do 0,5 mm. V dolní prostřední části je **beton vydrolený do hloubky až 10 mm** a nad hranou vede vodorovná trhlina šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody s výluhy pojiva. Římsa je na horní ploše místy mírně popraskaná a v podhledu římsy při styku s konstrukcí jsou patrné stopy po průsacích vody s výluhy pojiva.

Plocha opěr je značně znečištěna stopami po **stékání vody z úložné spáry mezi konstrukcí a opěrou**. Omítka je na většině plochy popraskaná nepatrnými trhlínami šířky do 0,1 mm. Ve střední části pod dilatační spárou konstrukce K 01 vede na celou výšku opěry svislá trhlina šířky do 0,2 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva. V levé dolní části je omítka popraskaná rozvětvenými trhlínami šířky do 0,2 mm se stopami po průsacích pojiva s výluhy pojiva.

Křídla jsou místy **slabě popraskaná trhlínami** šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody.

1.13.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 0,50 m (MES 0,37 m)

– Vzdálenost vnitřního líce zábradlí od osy krajní koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2110 mm	2180 mm	2310 mm
vpravo	2760 mm	2470 mm	2330 mm

Zábradlí vlevo i vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

– Vzdálenost vnitřních hrany římsy od osy krajní koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	1700 mm	1890 mm	2040 mm
vpravo	2470 mm	2190 mm	2030 mm

Římsa vlevo i vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože.

1.13.3 Návrh

Přestavba objektu (zabetonované nosníky, polorámová konstrukce), rozšíření objektu na VMP 3,0, zvýšení tl. kolejového lože (betonové pražce). Zachována stávající podjezdová výška –projednáno se správcem komunikace (SM Havířov). Světlost otvoru zvětšena na 9,0 m.

Závěr z porady: Návrh na poradě odsouhlasen s poznámkou: potvrdit zvětšené rozměry nového otvoru s vlastníkem komunikace.

1.14 Propustek v km 15,448

Železobetonová trouba, kolmá, bez zábradlí. Kolmá betonová čela. Kolej ve štěrkovém loži s betonovými pražci.

Délka přemostění: 0,80 m

Šířka propustku: 13,40 m

Výška propustku / volná výška: 2,61 m / 0,80 m

Překračovaná překážka: občasný vodní tok (drážní příkop)

Rok výstavby: 1959

Hodnocení objektu: 2

1.14.1 Stav

Trouby v dobrém stavu, čela ve špatném, propustek je nevhodně vyspádován, občasné zanášení na výtoku.

1.14.2 Prostorové uspořádání na objektu

Výška přesypávky: 1,55 m

1.14.3 Návrh

Přestavba na trubní propustek světlosti 1,2 m (bude potvrzeno předběžným hydrotechnickým výpočtem. Na vtoku ŽB čelo, na výtoku šikmé čelo s odlážděním lomovým kamenem do betonového lože. **Upřesnění rozměrů otvoru bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace na základě hydrotechnického posouzení.**

Závěr z porady: Návrh na poradě odsouhlasen

1.15 Nadjezd v km 15,810



Železobetonová předpjatá trámová konstrukce se spřaženou deskou, šikmá, dvoumadlové zábradlí se svislou výplní. Betonové opěry s rovnoběžnými křídly, střední rámové ŽB pilíře.

Délka přemostění:	38,70 m
Šířka mostu:	9,70 m
Výška mostu / volná výška:	— / 6,08 m
Převáděná komunikace:	místní komunikace (ul. Budovatelů v Prostřední Suché)
Rok výstavby:	1959
Hodnocení objektu:	—

1.15.1 Stav

—

1.15.2 Prostorové uspořádání na objektu

Volná šířka na mostě:	9,00 m
Šířka mezi ohrubami:	6,30 m
Volná výška pod mostem:	6,08 m

1.15.3 Návrh

Konstrukce bude opravena vlastníkem komunikace v souběhu se stavbou „Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) – zastávka Havířov střed (mimo)“. V této stavbě bez zásahu.

Závěr z porady: Návrh na poradě odsouhlasen.

Zaznamenal: Ing. Petr Libosvár, EXprojekt s.r.o.

1.16 Připomínky

Připomínky SŽ OŘ Ostrava (zpracovány do textu):

Za Správu železnic, státní organizaci, Oblastní ředitelství Ostrava v rámci akce: „**Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) - Havířov (mimo)**“ se záznamem ze vstupní porady mostních objektů konané konferenčním projednáním dne 24. února 2023 souhlasíme s požadavkem na doplnění připomínek:

- Požadujeme doplnění textu: „*Dimenze navrhovaných otvorů propustků musí být navrženy v souladu s hydrotechnickým posouzením.*“
- Pokud není požadavek na migraci živočichů, upřednostňuje správce (z hlediska údržby) použití trubních prefabrikátů místo prefabrikovaných ráků s dlážděnou kynetou.
- Požadujeme vedení kabelů SSZT přes dotčené objekty v antivandal provedení. (Doplněním pro zpracování v dalším stupni PD.)

S pozdravem

Ing. Richard Šulák

**Správa železnic, státní organizace
Oblastní ředitelství Ostrava**

vedoucí oddělení ochranného pásma dráhy
odbor přípravy staveb

Muglínovská 1038/5, 702 00 Ostrava
T 972 766 752
M 727 898 423
E sulak@spravazeleznic.cz
spravazeleznic.cz

S pozdravem,

Ing. Ondřej Čech, jednatel společnosti

ROZDĚLOVNÍK:

1. **Správa železnic, s.o.**, Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc
Vlk@spravazeleznic.cz
2. **Správa železnic, s.o.**, Odbor přípravy staveb – O6, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
SindelarL@spravazeleznic.cz
3. **Správa železnic, s.o.**, Odbor traťového hospodářství – O13, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
Podlipny@spravazeleznic.cz
4. **Správa železnic, s.o.**, Oblastní ředitelství Ostrava, Muglinovská 1038, 702 00 Ostrava
Sulak@spravazeleznic.cz, Hrubah@spravazeleznic.cz, Celarkova@spravazeleznic.cz, RaskaV@spravazeleznic.cz
5. **Krajský úřad Moravskoslezského kraje**, 28. října 117, 702 18 Ostrava
posta@msk.cz
6. **Obec Albrechtice**, Obecní 186, 735 43 Albrechtice
starosta@obecalbrechtice.cz
7. **Obec Horní Suchá**, Sportovní 2/3, 735 35 Horní Suchá
sekretariat@hornisucha.cz
8. **Statutární Město Havířov**, Odbor komunálních služeb, Svornosti 2, 736 01 Havířov-Město
posta@havirov-city.cz
9. **Koordinátor ODIS s.r.o.**, 28. října 3388/111, 702 00 Ostrava
zeleznice@kodis.cz
10. **EXprojekt s.r.o.**, Heršpická 758/13, 619 00 Brno,
soldatek@exprojekt.cz, smid@exprojekt.cz, mojzisek@exprojekt.cz

VÁŠ DOPIS ZN: č.j. -
ZE DNE: -NAŠE ZN: 2022-111
DATUM: 6.4.2023ADRESÁT:
viz rozdělovníkVYŘIZUJE: Ing. Dominik Mojžíšek
TELEFON: 722 929 849 / 533 312 000
E-MAIL: mojzisek@exprojekt.czPOČET LISTŮ: 3
POČET PŘÍLOH: 3**Zakázka:** Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)
Věc: Záznam z koordinačního jednání staveb SŽ a ŘSD

1 Úvod

Dne 6. 3. 2023 proběhla koordinační schůzka ke stavbám SŽ (*Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)*) a ŘSD (*Přeložka silnice I/11 mezi Havířovem a Třanovicemi*). Jednání se uskutečnilo v sídle ŘSD v Ostravě za účasti projektanta a obou investorů. Seznam účastníků je přiložen v prezenční listině.

Důvodem jednání byla technická návaznost obou staveb, kdy je v rámci stavby ŘSD plánováno podejít železnici s vybudováním nového železničního mostu. Nový železniční most má zásah do širokého spektra profesí, a proto na jednání byly probrány technické i časové návaznosti obou staveb.

2 Průběh jednání

Úvodem jednání proběhlo seznámení staveb z obou stran, kdy byly vyměněny technické poznatky k řešení a časové posloupnosti staveb a procesů. U stavby ŘSD je již zpracována studie proveditelnosti a záměr projektu, v současné době se zpracovává a projednává hodnocení EIA. Stavba SŽ je v době zpracování záměru projektu a doprovodné dokumentace stavby. Dalším stupně obou dokumentací bude dokumentace pro společné povolení podle liniového zákona. Realizace stavby ŘSD je v současné době plánována v rozmezí let 2028 až 2032 (pro celý úsek stavby). Realizace stavby SŽ v letech 2028-2030. U obou staveb jsou tak časové návaznosti, a proto nutná koordinace i vzhledem k udržitelnosti staveb.

V případě, že by stavba ŘSD následovala až **po** stavbě SŽ (**bez mostu**), dostala by se do fáze, že bude potřeba upravit již rekonstruovanou infrastrukturu dráhy, která bude v udržitelnosti, a došlo by tak při zásahu ke zmaření investic. V případě budování mostu v rámci stavby ŘSD by došlo k dalšímu omezení provozu v rozsahu výluk pro optimalizaci trati, která by již byla realizována.

V případě, že by stavba ŘSD následovala až **po** stavbě SŽ (**s mostem**), bude provedena příprava pro zřízení stavby, kdy nedojde k dalšímu omezení provozu a bez dlouhodobých výluk může být stavba ŘSD zrealizována.

V případě, že by stavba ŘSD byla realizována **před** stavbou SŽ (**bez mostu**), je možná varianta realizace téměř celé stavby obchvatu s následným propojením po realizaci stavby SŽ. Vzhledem k tomu, že by se jednalo o případ silniční stavby, bylo by tak možné využívat dočasně provizorní komunikace a po provedení stavby SŽ zprůjezdnit celý úsek. Jednalo by se o období např. budování dálnice D35, která také probíhá po úsecích.

V rámci záměru projektu stavby ŘSD je uvažováno s náklady na nový železniční most, tato položka by tedy z nákladů stavby vypadla, naopak by byla přidána do stavby SŽ, včetně dalších nutných souvisejících úprav.

Projektanti stavby SŽ nastílní další kroky ke koordinaci, kdy by se ustálila poloha komunikace pod mostem a v rámci stavby SŽ by se dále uvažovalo se zařazením mostu před plánovanou stavbu ŘSD. ŘSD by obdrželo podklady o rozmístění pilířů a výšce nosné konstrukce mostu, resp. spodní hrany konstrukce mostu a zpětně by projektanti SŽ

získali od ŘSD šířkové uspořádání komunikace pod mostem, včetně vedlejší komunikace. Po získání těchto podkladů by byly navrženy parametry mostu a upraveny další prvky železniční infrastruktury a tyto změny zaneseny do záměru projektu stavby SŽ. Náklady ze stavby ŘSD by tak byly přeřazeny do stavby SŽ.

Tyto kroky přítomní odsouhlasili a domluvili se na předání podkladů.

3 Závěr

- Požadavek na koordinaci obou staveb vzešel z pokročení fáze stavby ŘSD po schválení ZP v CK MD, časových vazeb obou staveb, s ohledem na možnost provést stavbu v rámci udržitelnosti a omezení žel. provozu
- Přítomní požadují přeřazení mostu ze stavby ŘSD do stavby SŽ s ohledem na to, že jiné scénáře vedou ke zmaření investic
- Na ŘSD byly zaslány podklady k výšce mostu a umístění pilíře
 - Bod v místě osy komunikace na TK (temeni kolejnice) je 276,070 m
 - Prostor na mostní konstrukci 2,5 m → výška spodní hrany konstrukce 273,570 m
 - Umístění pilíře mostu mezi jízdními pásy komunikace o průměru min. 1,5 m
 - Podélný profil koleje s vyznačením osy komunikace
- ŘSD dodalo příčný řez v zakresleném podélném profilu, který bude dále brán jako výchozí podklad pro návrh mostu
- Poloha komunikace pod mostem bude zafixována pro další stupeň dokumentace obou staveb
- V souvislosti s novým mostem bude dále v rámci stavby SŽ navržena úprava i v dalších profesích
- Řez a situace jsou přílohou tohoto záznamu

Přílohy:

1. Prezenční listina
2. Situace koordinace obou staveb
3. Řez komunikací zakreslen v podélném profilu dráhy

Záznam sestavil: Ing. Dominik Mojžíšek, EXprojekt s.r.o.

S pozdravem,
Ing. Ondřej Čech, jednatel společnosti

ROZDĚLOVNÍK:

1. **Správa železnic, s.o.**, Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc
Vlk@spravazeleznic.cz
2. **Ředitelství silnic a dálnic ČR, s.o.**, Správa Ostrava, Mojžírovců 5, 709 81 Ostrava
Ondrej.Kubica@rsd.cz, Sarka.Kubalova@rsd.cz, David.Jaluvka@rsd.cz
3. **EXprojekt s.r.o.**, Heršpická 758/13, 619 00 Brno,
libosvar@exprojekt.cz

VÁŠ DOPIS ZN: č.j. -
ZE DNE: -NAŠE ZN: 2022-111
DATUM: 17.5.2023ADRESÁT:
viz rozdělovníkVYŘIZUJE: Ing. Dominik Mojžíšek
TELEFON: 722 929 849 / 533 312 000
E-MAIL: mojzisek@exprojekt.czPOČET LISTŮ: 12
POČET PŘÍLOH: 1**Zakázka:** Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)
Věc: Záznam z všeprofesní porady

1 Úvod

Dne 18. 4. 2023 proběhla všeprofesní porada k Záměru projektu (ZP) a Doprovodné dokumentaci (DD) k výše uvedené stavbě. Předmětem porady bylo zejména projednání technického řešení stavby v oblasti mostu, pod kterým je plánováno zřízení přeložky I/11 v rámci stavby ŘSD a dále neuzavřená problematika z profesních porad. Zejména pozemní objekty a přístupové komunikace k nástupištím. Byl také diskutován požadavek OR Ostrava na výměnu přístřešku v zast. Havířov střed. Porada se konala formou videokonference, seznam účastníků je uveden v příložené prezenční listině.

Úvodem HIP stavby seznámil přítomné s postupem po profesních poradách, kdy se na profesní poradě k mostním objektům domluvilo, že proběhne jednání se zástupci ŘSD o přeřazení železničního mostu ze stavby ŘSD do této stavby. Výsledkem jednání mezi investory a projektanty byla dohoda o přeřazení mostu, a to zejména z důvodu časových a technických návazností, do kterých vstupují mimo jiné také udržitelnost. Stavby jsou plánovány v obdobných termínech (stavba ŘSD 2028-2032, stavba SŽ 2028-2030). Dle současně platných plánů tak budou probíhat současně. Realizaci stavby SŽ bez mostu a níže zmíněných úprav by znamenalo uvedení rekonstruované trati do stavu udržitelnost, a při zásahu stavbou ŘSD do trati by tak došlo ke zmaření investic. Z výše uvedených důvodů proto nastala shoda mezi investory, že most bude zapracován do ZP stavby SŽ. V koordinaci mezi projektanty SŽ a ŘSD vznikl návrh příčného uspořádání komunikace pod mostem, na které byla stanovena konstrukce mostu a upravena další infrastruktura dráhy. Podrobnosti jsou uvedeny níže v příslušných profesních kapitolách.

Po tomto úvodu se přihlásil starosta obce Horní Suchá Ing. Jan Lipner, kde účastníky informoval o stanoviscích dotčených obcí stavbou ŘSD (zejména Těrlícko a Horní Suchá), které s vedením trasy I/11 nesouhlasí, zejména pak s uspořádáním komunikace jako čtyřpruhové. Dále pan starosta zmínil, že provedli úpravy na pozemních objektech v zast. Horní Suchá (na vlastní náklady) a že jsou ochotni se dále také finančně podílet na úpravách v okolí zastávky.

HIP stavby reagoval odpovědí, že situace okolo stavby ŘSD je projektantům známá a že most je do stavby zařazen, aby technické řešení v aktuálním ZP obsahovalo náklady na vybudování mostu a úpravy příslušné infrastruktury. Dle aktuálního vývoje stavu stavby ŘSD bude v dalším stupni most buďto ponechán, v případě, že bude stavba ŘSD zrušena nebo přetrasována, bude most ze stavby vyřazen a zpracována aktualizace ZP. S tímto postupem zazněl souhlas.

Porada byla dále koncipována jako nastínění problematiky a technického řešení v okolí mostu případně s vyřešením neuzavřených záležitostí z profesních porad, kdy se probíraly okruhy dle jednotlivých profesí.

Připomínky k záznamu jsou vyznačeny v textu modře. Odpovědi na ně a texty doplněné oproti konceptu červeně. Texty vypuštěné na základě připomínek jsou přeškrtnuty a barevně odlišeny.

2 Železniční svršek a spodek

Z důvodu začlenění mostů přes budoucí obchvat Havířova do stavby bylo upraveno kolejové řešení pro rozšíření osové vzdálenosti na mostech na 5 m (dvě jednokolejné konstrukce s horní mostovkou). S ohledem na vedení kabelových tras a na TP zavěšeného vedení 22 kV je rozšíření navrženo v koleji č. 2 – je řešeno kolejovým S ($R=13000$ m, $L_s = 80$ m) a nesoustředným obloukem skrz zastávku Havířov-Suchá. Nesoustředné řešení umožnilo mírně zvýšit poloměr a snížit převýšení u nástupiště na 100 mm (oproti 105 mm u TK 1 – při zachování stejných rezerv v nedostatečích převýšení).

Těleso náspu v okolí mostů je poměrně široké a nebude nutné je od paty rozšiřovat. Pouze lokálně bude navrženo rozšíření drážní stezky např. pomocí krabicových dílců L.

Úprava žel. svršku bude nutná také v provizorní stavu pro vložení mostního provizoria v TK2. Pro umožnění zřízení pažení a provedení konstrukce mostu v TK1 byla snaha co nejvíce oddálit TK2 od TK1. Pro provizorní kolej jsou navrženy protisměrné motivy s poloměry 600 m bez převýšení a mezipřímou dl. 15 m. Mostní provizorium se bude nacházet v přímé.

Zaznamenal: Ing. Jaroslav Šmíd, EXprojekt s.r.o.

3 Pozemní komunikace

V návaznosti na přestavbu a zvětšení otvoru mostu v km 15,267 bude místní komunikace pod mostem (ul. Na Pavlasůvce) rozšířena na kategorii MS 7,5 (odstranění nutnosti dávat přednost protijedoucím vozidlům; provoz autobusů). Protože komunikace se zužuje postupně, je nutné ji rozšířit na poměrně značné délce 150 m. Bylo dohodnuto, že v rámci stavby SŽ se rozšíří pouze lokálně pod mostem a v nejbližším okolí a navazující úseky pro homogenizaci šířkového uspořádání si zajistí obec. Návaznosti budou podrobně koordinovány.

Zaznamenal: Ing. Jaroslav Šmíd, EXprojekt s.r.o.

4 Zpevněné plochy, přístupy na nástupiště, parkoviště

V zastávce Havířov-Suchá bude doplněn bezbariérový chodník z ulice Na Pavlasůvce k nástupišti směr Český Těšín. U tohoto chodníku bude zřízena bezbariérová autobusová zastávka (Havířov, Prostřední Suchá, žel.st.). Dále je navrženo doplnění schodiště k přístupu na nástupiště směr Havířov (pro zkrácení přístupu z autobusové zastávky). V prostoru po demolované budově zastávky je navrženo zřízení 15 parkovacích stání pro osobní automobily, z toho 1 místo pro vozičkáře a 3 s přípravou pro zřízení dobíjecího místa elektromobilů. Rovněž je navrženo zřízení 4 stojanů pro jízdní kola.

V zastávce Horní Suchá budou přístupy na nástupiště navázány na stávající chodníky od ulice Těřlické. V prostoru po demolované budově zastávky je navrženo zřízení 14 parkovacích stání pro osobní automobily, z toho 1 místo pro vozičkáře a 2 s přípravou pro zřízení dobíjecího místa elektromobilů. Rovněž je navrženo zřízení 3 stojanů pro jízdní kola. V dalším stupni bude prověřena možnost snížit počet zřizovaných parkovacích míst o místa již vyznačená na přilehlém obecním pozemku (zpevněná plocha točny).

Zaznamenal: Ing. Jaroslav Šmíd, EXprojekt s.r.o.

5 Pozemní objekty

5.1 Zast. Horní Suchá

Stávající zděný objekt zastávky, který byl podrobně popsán na předcházejících poradách vč. přípojek, je navržen k demolicí. Není využitelný pro dotčené profese zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé. Dojde k postavení nového a menšího technologického objektu přesně podle současných potřeb, a to v rámci předcházející investiční akce „Stavba Albrechtic“. Na místě demolovaných objektů budou vybudována parkovací stání.

V této zastávce je navržen k demolicí objekt zastávky a na druhé straně kolejíště větší zděný otevřený přístřešek vč. uzamykatelných stojanů pro kola.

Přístřešky pro cestující – jako přístřešky pro cestující jsou navrženy typové přístřešky typu antivandal podle vzorového listu Ž15 1.4. Základní velikost přístřešku je 5,14 x 1,94 m s výškou 2,7 m nad plochou nástupiště. Délkově lze přístřešek zvětšit v modulu 1,0 m.

V přístřešku je uvažováno s místem pro osobu na invalidním vozíku, je také vybaven lavičkou, vitrinou a je osvětlen. Přístřešky jsou umístěny hned za nástupištěm.

Podle frekvence cestujících (max. nástup 42 cestujících v obou směrech) dojde k osazení 2 přístřešků pro každý směr.

Parkoviště pro osobní automobily a stání pro kola jsou předmětem samostatných SO.

5.2 Zast. Havířov - Suchá

Stávající zděný objekt zastávky, který byl podrobně popsán na předcházejících poradách vč. přípojek, je navržen k demolici. Není využitelný pro dotčené profese zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé. Dojde k postavení nového a menšího technologického objektu přesně podle současných potřeb, a to v rámci předcházející investiční akce „Stavba Albrechtic“. Na místě demolovaných objektů budou vybudována parkovací stání.

V této zastávce je navržen k demolici objekt zastávky a na druhé straně kolejíště typový betonový přístřešek typu antivandal.

Přístřešky pro cestující – jako přístřešky pro cestující jsou navrženy typové přístřešky typu antivandal podle vzorového listu Ž15 1.4. Základní velikost přístřešku je 5,14 x 1,94 m s výškou 2,7 m nad plochou nástupiště. Délkově lze přístřešek zvětšit v modulu 1,0 m.

V přístřešku je uvažováno s místem pro osobu na invalidním vozíku, je také vybaven lavičkou, vitrinou a je osvětlen. Přístřešky jsou umístěny hned za nástupištěm.

Podle frekvence cestujících (max. nástup 75 cestujících v obou směrech) dojde k osazení 4 přístřešků pro každý směr (osazení 2+2 u sebe).

Parkoviště pro osobní automobily a stání pro kola jsou předmětem samostatných SO.

5.3 Zast. Havířov – střed

Oblastní ředitelství Ostrava vznesla dotaz na výměnu přístřešků pro cestující i v této zastávce pro sjednocení vzhledu na jedné trati. Stávající zastávka je realizována před cca 10 lety a je ve velice dobrém stavu. V každém směru je osazen pouze jeden přístřešek o velikosti 3,5 x 1,7 m, jedná se typ antivandal betonový v provedení prefa.

Podle max. frekvence cestujících (50 osob) by se pro každý směr musely osadit 2 přístřešky se zvětšenou modelovou délkou nad základní délku 5,14 m. Dodatečné osazení přístřešků by si však vyžádalo řadu úprav a to např. odvodnění nástupišť, přeložky menších prvků nástupišť jako jsou orientační systém, stožárky osvětlení a patrně i části kabelových tras. Obtížný je také přístup k nástupišťům.

Proto se zdá tento návrh poměrně pracným a investičně nákladnějším. HIS Ing. Vlk k popsanému uvedl, že může být řešeno v rámci jiné/předcházející stavby i za přispění OŘ Ostrava.

Přístřešky v zastávce tedy nebudou součástí výše uvedené stavby.

Zaznamenal: Ing. Pavel Šudřich, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

5.4 Připomínky

[Správa železnic, OŘ Ostrava /Ing. R. Šulák](#)

V zastávce Horní Suchá je v otevřeném přístřešku umístěno 5 ks stojanů na kola, které jsou majetkem města. Tyto jsou umístěny na základě nájemní smlouvy. V případě požadavku na ukončení smluvních vztahů, požadujeme včasné sdělení této informace. (Výpovědní lhůta je 3 měsíce) Kontaktní osoba: Renata Chmelová; E: ChmelovaR@spravazeleznic.cz; T: 9727 66 753.

Odpověď (Ing. Dominik Mojžíšek): Informaci o vlastnictví cykloboxů potvrdil HlPovi také pan starosta obce Horní Suchá na osobní schůzce. Majetkoprávní vztahy budou řešeny v dalším stupni dokumentace. Do Záměru projektu informaci o vlastníkovvi uvedeme. Děkujeme za upozornění.

6 Mostní objekty

V dotčeném traťovém úseku se nachází 14 mostních objektů, z toho je 8 mostů, 3 propustky a 3 silniční nadjezdy. U mostních objektů jsou uvedeny pouze návrhy technického řešení, popisy jsou součástí záznamů z předchozích porad – kromě nově budovaného mostu přes budoucí silnici I/11.

6.1 Nadjezd v km 11,980

6.1.1 Návrh

Kompletní rekonstrukce mostního objektu podle závěrů HMP (odvrty pro odvodnění dutin nosníků, obnova izolace, říms, zábradlí, vozovky, osazení nových protidotykových sítí a mostních závěrů, plošná sanace nosné konstrukce i spodní stavby).

Závěr z porady: Návrh od minulé porady nezměněn.

6.2 Most v km 12,495 → Propustek v km 12,503

6.2.1 Návrh

Posun mostu o cca 6,50 m ve směru na Havířov (vyrovnání zakřivení vodního toku) a cca 1,50 m doleva (narovnání směrového oblouku pro zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h), **přestavba** na ŽB rámový propustek světlosti 2,0 m s šikmými čely. Na objektu nově VMP 3,0. Změna ev. km nového propustku na 12,503.

Závěr z porady: Návrh od minulé porady nezměněn.

6.3 Most v km 13,050

6.3.1 Návrh

Přestavba objektu (polorámová konstrukce), rozšíření objektu na VMP 3,0, zvýšení tl. kolejového lože (betonové pražce). Nová šířka mostu 10,85 m. Podjezdná výška zvětšena dle požadavku starosty obce Horní Suchá na průjezd vozidel HZS – 4,1 m. Zvýšení podjezdné výšky bude provedeno snížením nivelety překračované komunikace → odvodnění komunikace i s případnou nutností čerpání bude ve vlastnictví vlastníka komunikace, tj. obce Horní Suchá.

Závěr z porady: Návrh od minulé porady nezměněn.

6.4 Propustek v km 13,100

6.4.1 Návrh

Bude vybudován nový rámový propustek světlosti 2 × 2 m s šikmými svahovými čely (světlost platí pro horní povrch odláždění kynety pro převedení standardních průtoků). Upřesnění rozměrů otvoru bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace na základě hydrotechnického posouzení.

Závěr z porady: Návrh od minulé porady nezměněn.

6.5 Most v km 13,460

6.5.1 Návrh

Přestavba objektu (zabetonované nosníky), rozšíření objektu na VMP 3,0, zvýšení tl. kolejového lože (betonové pražce). Nová šířka mostu 10,8 m. Snížení úhlu uložení na 75 °. Havířovská opěra posunuta o cca 1,5 m kvůli přítomnosti NTL plynovodu před opěrou. Zachována stávající podjezdná výška – odsouhlaseno správcem komunikace (Správa silnic Moravskoslezského kraje).

Závěr z porady: Návrh od minulé porady nezměněn.

6.6 Most v km 13,504

6.6.1 Návrh

Plošná sanace viditelných částí, sanace trhlin, nadbetonování říms na křídlech vč. osazení zábradlí. Límce z lomového kamene do betonového lože kolem říms. Nepropustná vrstva pod plání železničního spodku a odláždění svahů nad římsami.

Závěr z porady: Návrh od minulé porady nezměněn.

6.7 Nadjezd v km 13,951

6.7.1 Návrh

Konstrukce nevyžaduje zásah (vyhovuje výška pod mostem i osazení protidotykových sítí). Informace o plánové stavbě byla předána vlastníkově komunikace.

Závěr z porady: Návrh od minulé porady nezměněn.

6.8 Most v km 14,449

6.8.1 Návrh

Přestavba objektu (zabetonované nosníky, polorámová konstrukce), rozšíření objektu na VMP 3,0, zvýšení tl. kolejového lože (betonové pražce). Délka přemostění zvětšena na 5,0 m. Nová šířka mostu 10,85 m. Požadavek správce (obec Horní Suchá) na podjezdnou výšku omezenou značkou na 3,5 m investorem zamítnut – náklady spojené se zvýšením nivelety převáděných kolejí o cca 0,5 m by nebyly ekonomicky obhajitelné.

Závěr z porady: Návrh od minulé porady nezměněn.

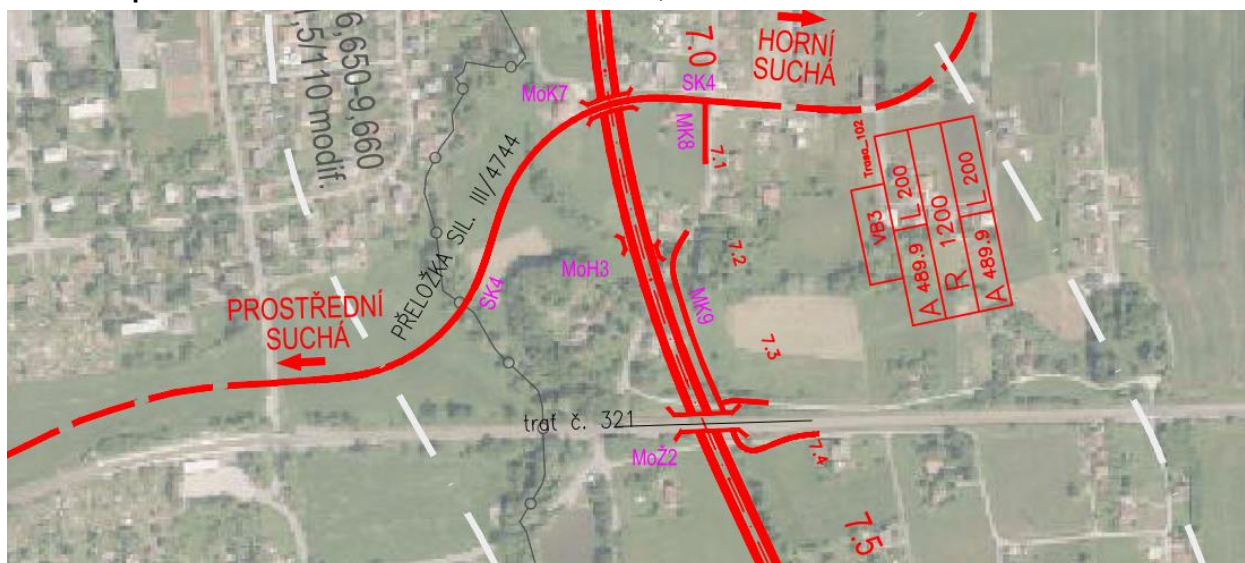
6.9 Propustek v km 14,841

6.9.1 Návrh

Propustek bude v rámci stavby zrušen – náhradou bude nový most v km cca 14,870.

Závěr z porady: Návrh na poradě odsouhlasen.

6.10 Most přes budoucí silnici I/11 + I/68 – cca km 14,870



Na základě jednání zástupců investora a projektanta se zástupci ŘSD (6. 3. 2023) bude most součástí stavby. Projektant zkoordinoval se zástupci ŘSD min. výšku dolní hrany nosné konstrukce na budoucím železničním mostu. Most bude sloužit pro převedení Podolkovického potoka → zrušení propustku v km 14,841, budoucí silnice I/11 a místní komunikace.

6.10.1 Návrh

Ocelová dvoupolová trémová konstrukce s horní mostovkou, kolmá. Železobetonové opěry s šikmými křídly, střední šikmý ŽB pilíř. Nosné konstrukce jednokolejné. Odvodnění mostovky do příkopů pod mostem. Výstavba po polovinách, při výstavbě konstrukce v koleji č. 1 nutné vložení provizoria v místě výstavby středního pilíře. Přístup k mostu zajištěn po obou stranách místní komunikací.

Délka přemostění: 46,40 m

Šířka mostu: 12,00 m

Výška mostu / volná výška: 7,80 m / min. 4,95 m

Převáděná komunikace: místní komunikace, budoucí silnice I/11 a trvalý vodní tok (Podolkovický potok, ID 10211274)

Závěr z porady: Návrh na poradě odsouhlasen.

6.11 Most v km 14,953

6.11.1 Návrh

Přestavba objektu (zabetonované nosníky), rozšíření objektu na VMP 3,0, zvýšení tl. kolejového lože (betonové pražce). Nová šířka mostu 12,0 m. Snížení úhlu uložení na 75°. Zachována stávající podjezdová výška – odsouhlaseno správcem komunikace (Správa silnic Moravskoslezského kraje). Most bude vybudován včetně rozšíření pro budoucí osovou vzdálenost kolejí 5,0 m.

Závěr z porady: Návrh od minulé porady nezměněn.

6.12 Most v km 15,020

6.12.1 Návrh

Plošná sanace viditelných částí, sanace trhlin. Límce z lomového kamene do betonového lože kolem říms. Nepropustná vrstva pod plání železničního spodku a odláždění svahů nad římsami.

Závěr z porady: Návrh od minulé porady nezměněn.

6.13 Most v km 15,267

6.13.1 Návrh

Přestavba objektu (zabetonované nosníky, polorámová konstrukce), rozšíření objektu na VMP 3,0, zvýšení tl. kolejového lože (betonové pražce). Zachována stávající podjezdová výška – projednáno se správcem komunikace (SM Havířov). Světlost otvoru zvětšena na 9,0 m – potvrzeno vlastníkem komunikace (město Havířov).

Závěr z porady: Návrh od minulé porady nezměněn.

6.14 Propustek v km 15,448

6.14.1 Návrh

Přestavba na trubní propustek světlosti 1,2 m. Na vstupu ŽB čelo, na výstupu šikmé čelo s odlážděním lomovým kamenem do betonového lože. Upřesnění rozměrů otvoru bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace na základě hydrotechnického posouzení.

Závěr z porady: Návrh od minulé porady nezměněn.

6.15 Nadjezd v km 15,810

6.15.1 Návrh

Konstrukce bude opravena vlastníkem komunikace v souběhu se stavbou „Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) – zastávka Havířov střed (mimo)“. V této stavbě bez zásahu.

Závěr z porady: Návrh od minulé porady nezměněn.

Zaznamenal: Ing. Petr Libosvár, EXprojekt s.r.o.

7 Trakční vedení

7.1 Stávající stav

Trakční vedení bylo rekonstruováno v rámci: Oprava TV v úseku Albrechtice u Českého Těšína – Havířov. Byla provedena výměna trakčních podpěr, šikmých izolovaných konzol včetně izolátorů, kotvení, nosného lana, troleje, zesilovacího vedení a ukolejení.

Trakční vedení bylo provedeno podle sestavy „J“ pro elektrizaci tratí proudovou soustavou 3 kV DC, všechny nové izolátory jsou vyhovující pro izolační hladinu 25 kV z důvodu přípravy na výhledový přechod na jednotnou trakční soustavu 25 kV, 50 Hz.

Je použitý trolejový drát 150 mm² CU a nosné lano 120 mm² CU. U koleje č.1 jsou trakční stožáry připraveny pro zavěšení magistralního rozvodu 22 kV.

7.2 Navržený stav

V dotčených místech posunem koleje a rekonstrukcí či stavbou mostů, bude provedena výměna trakčních podpěr, konzol a bran. Dle dostupných podkladů v této fázi stavby se jedná o podpěry v km cca 12,380 – 12,598 a v km cca 14,708 – 15,624, které kvůli posunu koleje a rekonstrukcí mostů nesplní požadavky norem, nevyhoví staticky nebo musí být přeloženy z technologických důvodů. Stávající trakční podpěry 117 – 118 budou muset být nahrazeny novými podpěrami, které budou muset být součástí nově zbudovaného mostu v km 14,865.

Výměna bude provedena podle sestavy „J“ pro elektrizaci tratí proudovou soustavou 3 kV DC, všechny nové izolátory budou vyhovující pro izolační hladinu 25 kV z důvodu přípravy na výhledový přechod na jednotnou trakční soustavu 25 kV, 50 Hz.

Kabel magistralního rozvodu 22 kV bude v dotčených místech převěšen na nové trakční podpěry, které k tomu budou připraveny.

Zaznamenal: Jaroslav Soldátek, EXprojekt s.r.o.

8 Kabelové trasy (sdělovací zařízení)

V současné době jsou na trati mezi ŽST Havířov a ŽST Albrechtice u Č.T. v provozu optický kabel DOK SŽ 72 vláken a DOK ČD-T 72 vláken. Traťový kabel se na této trati nenachází. Je zde v provozu dálkový metalický kabel DK42 (4XPi1,0 + 10DM1,3 + 6XPi1,0 + 16DM0,9). Dálkový kabel je morálně zastaralý a bude nahrazen novým traťovým kabelem. Na trati se nacházejí tři zastávky: Havířov střed, Havířov-Suchá a Horní suchá. Zastávka Havířov střed je již zrekonstruována a vybavena veškerým sdělovacím zařízením, tj. Informační vizuální systém a rozhlasové zařízení.

Nová hlavní kabelová trasa (TK –ZE 15XN0,8, 2x HDPE - fialová, černá, DOK a TOK v HDPE fialové + HDPE oranžová pro DOK ČD-T) bude vybudována v rámci staveb „Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) - zastávka Havířov střed (mimo)“, a pokud bude dodrženo poslední známé pořadí plánovaných staveb, tak druhá část hlavní trasy bude vybudována v rámci stavby „ETCS + DOZ Ostrava - Havířov - Český Těšín“. Nově vybudované kabely nahradí v současné době provozovaný kabel DOK SŽ 72 vláken a DOK ČD-T. Dle původního harmonogramu staveb bylo počítáno s vybudováním hlavní kabelové trasy v úseku od zastávky Horní Suchá po ŽST Albrechtice u Č.T. v rámci stavby „Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) - Albrechtice u Českého Těšína (včetně)“. V každém případě by měla být hlavní kabelová trasa vybudována před touto stavbou traťového úseku. Jedná se o kabelovou trasu vzdálenější od osy koleje, která nebude touto stavbou dotčena v celém rozsahu. V místech, kde bude zasažena, zejména na mostních objektech (km 11,980, km 13,460 a km 14,449) bude provedena v rámci této stavby její ochrana. U mostu v km 13,056 bude provedena úprava trasy tak, aby tato nebyla vedena přes tento mostní objekt – úprava trasy bude provedena v rámci projekční přípravy stavby „ETCS + DOZ Ostrava - Havířov - Český Těšín“. U mostu v km 14,961 a u nově budovaného mostu v km cca 14,862 (pro novou silnici I/11) bude provedena úprava trasy tak, aby tato nebyla vedena přes tyto mostní objekty – úprava trasy bude provedena v rámci probíhající stavby „Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) - zastávka Havířov střed (mimo)“ (změna stavby před dokončením). Na zastávce

Horní Suchá bude provedena úprava trasy tak, aby tato nebyla dotčena touto stavbou – úprava trasy bude provedena v rámci projekční přípravy stavby „ETCS + DOZ Ostrava - Havířov - Český Těšín“. Na zastávce Havířov-Suchá bude provedena úprava trasy tak, aby tato nebyla dotčena touto stavbou – úprava trasy bude provedena v rámci probíhající stavby „Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) - zastávka Havířov střed (mimo)“ (změna stavby před dokončením).

V rámci této stavby bude podél kolejí ve vzdálenosti do 5 m od osy koleje instalována druhá, geograficky oddělená kabelová trasa (vyhl. kabel –ZE 5XN0,8, 2x HDPE černá, modrá a TOK), kde bude v definitivním stavu zafouknut do HDPE modré nový TOK, který nahradí TOK instalovaný ve vzdálenější kabelové trase spolu s DOK v rámci souvisejících optimalizačních staveb. Z nového TOK, který bude instalován blíže koleji, budou provedeny potřebné výpichy do trafostanic, zastávek a objektů BTS.

V zastávkách v řešeném úseku, tj. Havířov-Suchá a Horní Suchá, bude vybudováno nebo upraveno sdělovací zařízení. Na zastávkách bude v rámci související stavby „ETCS + DOZ Ostrava - Havířov - Český Těšín“, která tuto stavbu předbíhá, instalováno nové rozhlasové zařízení v nezbytně nutném rozsahu pro zajištění provozu na zastávkách pod dálkovým řízením do doby, než proběhne tato optimalizační stavba. Rozhlas bude do té doby provozován jako provizorní a zařízení k němu potřebná (rozhlasová ústředna, optický rozvaděč, switch) budou umístěny v rámci stavby „ETCS + DOZ Ostrava - Havířov - Český Těšín“ ve stávajících objektech zastávky. Definitivní rozhlas není možné v rámci „ETCS + DOZ Ostrava - Havířov - Český Těšín“ instalovat, protože v době uvažované realizace nebudou ještě v zastávkách nová nástupiště a s nimi osvětlovací stožáry s přípravou pro osazení reproduktorů. Po dokončení stavby „Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) - Albrechtice u Českého Těšína (včetně)“, která má být rovněž realizována před naší stavbou, bude rozhlasová ústředna spolu s ostatními technologiemi přestěhována do sdělovací místnosti v nově budovaných trafostanicích na zastávkách. V rámci naší stavby budou následně jen doplněny nové rozvody k reproduktorům na nových osvětlovacích stožárech podél nového nástupiště.

Vizuální informační systém na zastávkách bude vybudován v rámci této stavby dle směrnice SM 118 a v rozsahu daném směrnicí SM 122, tj. dle kategorie D. Na nástupišťích budou instalovány nástupištní tabule **v oboustranném provedení** a u příchodu na nástupiště odjezdová tabule ve zkrácené verzi. Technologie bude umístěna ve sdělovací místnosti nových trafostanic vybudovaných v rámci stavby „Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) - Albrechtice u Českého Těšína (včetně)“. Řízení informačních tabulí bude ze serveru informačního systému v ŽST Havířov. Vizuální informační systém nebude vybudován provizorně v rámci předchozích staveb, ale pouze definitivně až v rámci této stavby.

Dle požadavku úseku řízení provozu (GR O11, Ing. Milan Stehlík) bude na zastávkách Havířov-Suchá a Horní Suchá zřízen kamerový systém pro řízení provozu. Budou střeženy nástupištní hrany **a příchody na nástupiště**. Přenos těchto kamer bude pomoci TDS na CDP/PPV.

Nové informační, rozhlasové zařízení a kamerový systém budou zaintegrovány do DDTS.

Zaznamenal: Ing. Pavel Gajdečka, Signal Projekt s.r.o.

8.1 Připomínky

Správa železnic, OR Ostrava /Ing. R. Šulák

U vizuálního informačního systému na zastávkách požadujeme doplnit, že se bude jednat o oboustranné nástupištní tabule.

Odpověď (Ing. Dominik Mojžíšek): Doplněno.

Správa železnic, GR O11 /Ing. M. Stehlík

V kap. 8 Kabelové trasy (sdělovací zařízení) předposlední odstavec upravte následovně: „Dle požadavku úseku řízení provozu (GR O11, Ing. Milan Stehlík) bude na zastávkách Havířov-Suchá a Horní Suchá zřízen kamerový systém pro řízení provozu. Budou střeženy nástupištní hrany. Přenos těchto kamer bude pomoci TDS na CDP/PPV.“.

Odpověď (Ing. Pavel Gajdečka): Upraveno.

9 Protihluková opatření

Pro návrh protihlukových opatření se vycházelo z výhledových intenzit dopravy, kde rozhodující je provoz v noční době, který odpovídá průjezdu 13 nákladních a 10 osobních souprav. Hygienický limit vychází z Nařízení vlády 272/2011 Sb. s účinností od 1.7.2023, tj. 68 dB pro denní dobu a 63 dB pro noční dobu.

Výhledový provoz bude pravděpodobně překračovat hygienický limit u nejbližší obytné zástavby, která je rozprostřena téměř podél celého úseku trati. Překročení se dá očekávat až do vzdálenosti 30 m od koleje. Pro ochranu před hlukem bude navrženo 9 protihlukových stěn v celkové délce přibližně 1700 m. Výška stěn se uvažuje 2 m nad temenem koleje (TK), mimo úsek v km 13,77-13,86, kde je uvažováno s výškou 4 m nad TK a úsek 15,62-15,8, kde se uvažuje s výškou 2,5 m nad terénem pro PHS umístěné na hraně svahu. Pro úsek 15,62-15,8 bude proveden odhad výšky alternativně umístěné PHS co nejbližší k koleji pod svahem.

Zaznamenal: Ing. Jaromír Cápál, Ecological Consulting a.s.

10 Zásady organizace výstavby

Organizace výstavby vychází z konceptu, který byl přednesen na profesní poradě k žel. svršku a spodku. Z důvodu zvýšení rychlosti a zvětšení poloměru oblouků je nutno realizovat TK1 jako první, kdy se k realizované TK1 následně přesune TK2. Koncepte je stále platná s vložením dalšího stavebního postupu, kdy z důvodu realizace středního pilíře nového mostu v km cca 14,870 bude nutno provizorně odsunout kolej a vložit mostní provizorium do TK2. Podrobnosti jsou uvedeny v níže uvedených stavebních postupech.

SP0 – přípravné práce (1. 11. 2028 – 28. 2. 2029)

- Proběhne kácení dřevin, předzásobení stavby materiálem, příprava ploch zařízení staveniště, projednávání přístupových cest ad.
- Pouze krátkodobé výluky pro betonáž základů stožárů TV, kácení apod.
- Zřízení pažení mostů v ose os v nočních nickolejních provozech (cca 15x6 hodin)

SP1 – provizorní kolej v 2TK (1. 3. 2029 – 20. 3. 2029)

- Provizorní odsunutí části 2TK, vložení mostního provizoria

SP2 – rekonstrukce 1TK (21. 3. 2029 – 30. 9. 2029)

- Práce na 1TK
- 1TK byla zvolena jako první z důvodu směrového posunu oblouků na vnitřní stranu
- Plná výluka 1TK (kolejová i napěťová) + případné krátkodobé výluky i 2TK pro dovoz materiálu (noční), úpravu TV apod. Během stavby po 2TK rychlost 50 km/h

SP3.1 – rekonstrukce 2TK 1. část (1. 10. 2029 – 30. 11. 2029)

- Práce na 2TK
- První část SP2 do zimní přestávky
- Plná výluka 2TK (kolejová i napěťová) + případné krátkodobé výluky i 1TK pro dovoz materiálu (noční), úpravu TV apod. Během stavby po 1TK rychlost 50 km/h

Zimní přestávka (1. 12. 2029 – 28. 2. 2030)

SP3.2 – rekonstrukce 2TK 2. část (1. 3. 2030 – 30. 6. 2030)

- Práce na 2TK
- Dokončení SP2 po zimní přestávce
- Plná výluka 2TK (kolejová i napěťová) + případné krátkodobé výluky i 1TK pro dovoz materiálu (noční), úpravu TV apod. Během stavby po 1TK rychlost 50 km/h

SP4 – dokončovací práce (1. 7. 2030 – 31. 8. 2030)

Následně proběhne s odstupem cca 6 měsíců následná směrová a výšková úprava žel. svršku. Přesný termín bude stanoven na základě vývoje parametrů GPK a možnosti výluk.

Zaznamenal: Ing. Dominik Mojžíšek, EXprojekt s.r.o.

11 Dopravní technologie

Z pohledu provozní a dopravní technologie je předmětem stavby optimalizace mezistaničního úseku Albrechtice u Českého Těšína – Havířov, s cílem zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu, za současného zvýšení komfortu cestující veřejnosti. Základní konfigurace předmětného mezistaničního úseku je beze změny shodná s konfigurací prezentované v rámci profesní porady: podoba ŽST Albrechtice u ČT a ŽST Havířov je stanovena souvisejícími stavbami (zastávka Havířov střed bude výhledově součástí ŽST Havířov) a realizaci předmětné stavby nedozná změn. Předmětný mezistaniční úsek bude nadále dvoukolejný, elektrifikovaný, s maximální traťovou rychlostí 160km/h a vybaven železničními zastávkami Havířov - Suchá a Horní Suchá (zastávka Havířov střed bude výhledově součástí ŽST Havířov) – délka nástupních hran upravovaných zastávek je navrhována na hodnotu 170m (hodnota daná celotraťovou technologií provozu a délkou uvažovaných vozidel, navíc byla ověřena u objednatele regionální osobní dopravy).

V rámci tvorby dokumentace je pro typové jízdní soupravy osobních a nákladních vlaků sestavován graf dynamického průběhu rychlosti (dle finálního kolejového řešení, včetně vypočtení výhledových jízdních dob), a v koordinaci se související stavbou ETCS + DOZ Ostrava - Havířov - Český Těšín je navrhována základní konfigurace mezistaničního úseku z pohledu požadavků na ETCS a ZABZAŘ obecně (základní délka mezistaničního úseku maximálně 1000m – shodně s konfigurací v úseku Albrechtice u ČT – Český Těšín). Na základě požadavků O11SŽ je u MDČR a O6SŽ prověřován provoz linky SPR2 Praha – Brno – Ostrava – Frýdek-Místek – linka vedena pouze přes ŽST Ostrava-Kunčice (uzel Ostrava), bez přímého dopadu na technologii provozu vozebního ramene Ostrava – Havířov – Český Těšín.

Zaznamenal: Ing. František Kováč, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

12 Přeložka magistralního rozvodu VN 22 kV

Po poradě byla projednána se zástupcem OŘ Ostrava Ing. Pavlorkem varianta provizorní přeložky magistralního rozvodu VN 22 kV v oblasti mostu a bude provedena následovně:

- Před a za mostem budou zřízeny trakční brány pro provizorní nadzemní trasu 22 kV podél koleje TK2, resp. mostního provizoria, která nebude ve výluce
- Po dokončení etapy mostu pod TK1 bude 22 kV zavěšen zpět u TK1
- Pro omezení spojek bude kabel vyměněn mezi stávající spojkou (cca 500 m)

Zaznamenal: Ing. Marek Vývoda, Signal Projekt s.r.o.

13 Závěr

Na poradě bylo představeno technické řešení v jednotlivých profesích, zejména v oblasti mostu u křížení staveb ŘSD a SŽ, byla diskutována strategie k minimalizaci přeložek sítí a kolizí s navazující stavbou Havířova, která se v době porady soutěží. Bylo domluveno, že se projekční tým pokusí navrhnout změnu tak, aby nebylo nutno ve stavbě překládat kabelové trasy realizované v rámci stavby Havířova. Přeložky zejména optických kabelů by byly technicky i finančně náročné, úprava tras v rámci stavby Havířova bude finančně pouze zlomkem ceny, která by přišla na řadu v případě přeložek. Úprava tras se týká zejména tří míst na trati – u nového mostu, v místě nového nástupiště zast. Havířov-Suchá (příčný přechod) a ve směru staničení za zast. Havířov-Suchá v horní části svahu podél plotu zahrad, kde bude s největší pravděpodobností nutno zřídit protihlukovou stěnu.

Záznam sestavil: Ing. Dominik Mojžíšek, EXprojekt s.r.o.

Příloha:

1. Prezenční listina

S pozdravem,

Ing. Ondřej Čech, jednatel společnosti

ROZDĚLOVNÍK:

1. **Správa železnic, s.o.**, Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc
Vlk@spravazeleznic.cz, Klegova@spravazeleznic.cz, Kroseska@spravazeleznic.cz, Schneiderova@spravazeleznic.cz, SedlackovaVe@spravazeleznic.cz
2. **Správa železnic, s.o.**, Odbor finanční - O3, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o3sek@spravazeleznic.cz, Snajdrova@spravazeleznic.cz
3. **Správa železnic, s.o.**, Odbor přípravy staveb – O6, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o6sek@spravazeleznic.cz, Panchartek@spravazeleznic.cz, SindelarL@spravazeleznic.cz, SvecJa@spravazeleznic.cz
4. **Správa železnic, s.o.**, Odbor investiční – O7, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o7sek@spravazeleznic.cz
5. **Správa železnic, s.o.**, Odbor řízení provozu – O11, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o11sek@spravazeleznic.cz, StehlikM@spravazeleznic.cz
6. **Správa železnic, s.o.**, Odbor plánování a koordinace výluk – O12, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o12sek@spravazeleznic.cz, Bursa@spravazeleznic.cz
7. **Správa železnic, s.o.**, Odbor traťového hospodářství – O13, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o13sek@spravazeleznic.cz, KubinaJ@spravazeleznic.cz, Bernatik@spravazeleznic.cz, Tomandl@spravazeleznic.cz, Podlipny@spravazeleznic.cz, KralRa@spravazeleznic.cz
8. **Správa železnic, s.o.**, Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky – O14, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o14sek@spravazeleznic.cz, Madr@spravazeleznic.cz, Cipris@spravazeleznic.cz, BohatyZ@spravazeleznic.cz, DostalRa@spravazeleznic.cz
9. **Správa železnic, s.o.**, Odbor provozuschopnosti – O15, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o15sek@spravazeleznic.cz
10. **Správa železnic, s.o.**, Odbor jízdního řádu – O16, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o16sek@spravazeleznic.cz
11. **Správa železnic, s.o.**, Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy - O18, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o18sek@spravazeleznic.cz
12. **Správa železnic, s.o.**, Odbor informatiky – O22, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o22sek@spravazeleznic.cz
13. **Správa železnic, s.o.**, Odbor pozemních staveb – O23, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o23sek@spravazeleznic.cz, Heltova@spravazeleznic.cz, Zemlickova@spravazeleznic.cz, Kubista@spravazeleznic.cz
14. **Správa železnic, s.o.**, Odbor elektrotechniky a energetiky – O24, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o24sek@spravazeleznic.cz, Plocek@spravazeleznic.cz, WinklerO@spravazeleznic.cz, Dalesicky@spravazeleznic.cz
15. **Správa železnic, s.o.**, Odbor strategie – O26, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o26sek@spravazeleznic.cz, NovotnyV@spravazeleznic.cz, Ciganek@spravazeleznic.cz
16. **Správa železnic, s.o.**, Odbor bezpečnosti a krizového řízení – O30, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o30sek@spravazeleznic.cz, Simanek@spravazeleznic.cz, VanekJak@spravazeleznic.cz, Cvrtnicek@spravazeleznic.cz, Hora@spravazeleznic.cz
17. **Správa železnic, s.o.**, Odbor prodeje a pronájmu – O31, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o31sek@spravazeleznic.cz, Galkova@spravazeleznic.cz
18. **Správa železnic, s.o.**, Oblastní ředitelství Ostrava, Muglinovská 1038, 702 00 Ostrava
OROVAsek@spravazeleznic.cz, Sulak@spravazeleznic.cz, Manutanelli@spravazeleznic.cz, KopeckyP@spravazeleznic.cz, RaskaR@spravazeleznic.cz, Fiedor@spravazeleznic.cz, Slezakova@spravazeleznic.cz, Hrubah@spravazeleznic.cz, Drong@spravazeleznic.cz, NovakovaZ@spravazeleznic.cz, Kupczyn@spravazeleznic.cz, Chylek@spravazeleznic.cz, Kotasek@spravazeleznic.cz, Pavlorek@spravazeleznic.cz, Kreminsky@spravazeleznic.cz, Stankus@spravazeleznic.cz, Severini@spravazeleznic.cz, Celarkova@spravazeleznic.cz, RaskaV@spravazeleznic.cz, Paloch@spravazeleznic.cz, FoldesP@spravazeleznic.cz
19. **Správa železnic, s. o.**, Správa železniční geodézie, Václavkova 169/1, 160 00 Praha 6
SZGsek@spravazeleznic.cz, Parchansky@spravazeleznic.cz, Votoupal@spravazeleznic.cz, Ruttkay@spravazeleznic.cz
20. **České dráhy, a.s.**, Generální ředitelství, Odbor investic – O3, Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1
O03sek@gr.cd.cz
21. **České dráhy, a.s.**, Generální ředitelství, Odbor správy a prodeje majetku – O32, Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1
O32sek@gr.cd.cz

22. **České dráhy, a.s.**, Regionální správa majetku, Kounicova 26, 611 43 Brno
BNOsek@rsm.cd.cz
23. **ŽESNAD sdružení železničních nákladních dopravců ČR**, Ing. Jaroslav Tyle, Podleská 926/5, 604 00 Praha 10
office@zesnad.cz
24. **ČD - Telematika a.s.**, Pod Tábořem 369/8a, 190 00 Praha 9
cdt@cdt.cz, Pavel.Tomis@cdt.cz
25. **Správa železnic, s.o.**, Centrum telematiky a diagnostiky, Malletova 2363/10, 190 00 Praha 9
ePodatelnaCTD@spravazeleznic.cz
26. **Krajský úřad Moravskoslezského kraje**, 28. října 117, 702 18 Ostrava
posta@msk.cz, libor.castka@msk.cz, vaclav.elbl@msk.cz
27. **Obec Albrechtice**, Obecní 186, 735 43 Albrechtice
starosta@obecalbrechtice.cz
28. **Obec Horní Suchá**, Sportovní 2/3, 735 35 Horní Suchá
sekretariat@hornisucha.cz, starosta@hornisucha.cz
29. **Statutární Město Havířov**, Odbor komunálních služeb, Svornosti 2, 736 01 Havířov-Město
posta@havirov-city.cz
30. **Koordinátor ODIS s.r.o.**, 28. října 3388/111, 702 00 Ostrava
kodis@kodis.cz, zeleznice@kodis.cz
31. **REGIOJET a.s.**, Nám. Svobody 86/17, 602 00 Brno
info@regiojet.cz
32. **ČD Cargo, a.s.**, Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7
info@cdcargo.cz, vladislav.martynek@cdcargo.cz
33. **Ředitelství silnic a dálnic ČR**, Správa Ostrava, Mojmírovců 5, 709 81 Ostrava-Mariánské Hory
Ondrej.Kubica@rsd.cz, Ingrid.Tomeckova@rsd.cz
34. **PKP Cargo International, a.s.**, Hornopolní 3314/38, 702 62 Ostrava
Jarmila.Dolejsi@pkpcargointernational.com
35. **MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.**, Legionářská 8, 771 54 Olomouc
kovac@moravia.cz, sudrich@moravia.cz
36. **Ecological Consulting a.s.**, Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc
jaromir.capal@ecological.cz
37. **Signal Projekt s.r.o.**, Vídeňská 55, 639 00 Brno
vyvoda@signalprojekt.cz, bohmi@signalprojekt.cz, gajdecka@ova.signalprojekt.cz, folta@ova.signalprojekt.cz
38. **TESIA speciální technické práce s.r.o.**, Luční 2435/17, 616 00 Brno
petr.mihulka@tesia.cz
39. **EXprojekt s.r.o.**, Heršpická 758/13, 619 00 Brno,
havlikova@exprojekt.cz, fialova@exprojekt.cz, soldatek@exprojekt.cz, odehnal@exprojekt.cz, sabo@exprojekt.cz, smid@exprojekt.cz

VÁŠ DOPIS ZN: č.j. -
ZE DNE: -NAŠE ZN: 2022-111
DATUM: 3.10.2023ADRESÁT:
viz rozdělovníkVYŘIZUJE: Ing. Dominik Mojžíšek
TELEFON: 722 929 849 / 533 312 000
E-MAIL: mojzisek@exprojekt.czPOČET LISTŮ: 4
POČET PŘÍLOH: 2**Zakázka:** Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)
Věc: Záznam z konferenčního projednání připomínek

1 Úvod

Dne 26. 9. 2023 se uskutečnilo projednání připomínek k Záměru projektu a Doprovodné dokumentaci stavby Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo).

Na jednání byly procházeny jednotlivé reakce na připomínky ze stran projektantů a případně byly provedeny korekce v reakcích zaslaných společně s pozvánkou k projednání připomínek. V přílohách záznamu jsou uvedeny veškeré připomínky a reakce odsouhlasené na jednání.

Z jednání se omluvili:

- | | |
|-------------------------|--|
| ▪ Ing. Jakub Vaněk | GŘ O30 |
| ▪ Ing. David Čtvrtníček | GŘ O30 |
| ▪ Ing. Martin Bednár | GŘ O11 – souhlasí s vypořádáním připomínek |
| ▪ Ing. Milan Stehlík | GŘ O11 – souhlasí s vypořádáním připomínek |
| ▪ Ing. Hana Hrubá | OŘ Ostrava – souhlasí s vypořádáním připomínek |
| ▪ Ing. Jan Panchartek | GŘ O6 |

2 Obsah příloh s připomínkami

- | | |
|---------------------------|-----------------------------|
| ▪ CDP Přerov | ▪ GŘ O24 |
| ▪ GŘ O6 | ▪ GŘ O26 |
| ▪ GŘ O11 | ▪ GŘ O30 – bez připomínek |
| ▪ GŘ O13 | ▪ OŘ Ostrava |
| ▪ GŘ O14 | ▪ CTD – bez připomínek |
| ▪ GŘ O15 | ▪ SŽG – bez připomínek |
| ▪ GŘ O21 – bez připomínek | ▪ SŽT – připomínky nedodány |
| ▪ GŘ O23 – bez připomínek | |

V příloze záznamu jsou uvedeny připomínky včetně reakcí. Dokumentace bude dopracována do definitivní podoby v souladu s reakcemi na připomínkami a bude odevzdána investorovi.

Vypořádání připomínky č. 12 bylo rozesláno mailem připomínkovateli a v definitivním záznamu bude uvedeno její definitivní vypořádání. E-mail byl rozeslán také s aktualizovaným SPOŽES 2023, byl adresován také zástupci investora Ing. Vlkovi a Ing. Jankovi.

V pondělí 2. 10. 2023 potvrdil pan Drobný souhlas s vypořádáním připomínek, reakce tak zůstala v původním znění.

K záznamu dorazila připomínka z GR O30 od Ing. Čtvrtníčka, že v záznamu není uveden, že GR O30 neměl připomínky, tato informace v záznamu chyběla a byla doplněna.

Ing. Kracík (GR O6) reagoval na vypořádání připomínky 23, která byla zamítnuta. Jednalo se o požadavek na aktualizaci dat výhledové dopravy, kdy projektant reagoval, že je výhledová regionální doprava v souladu se stanoviskem objednatele dopravy ze dne 25. 1. 2023 a v dalším stupni dokumentace bude stav opět ověřen, jedná se o standardní postup. Bylo dohodnuto, že do části dopravní technologie bude doplněna informace, že před zahájením projekčních prací v dalším stupni dokumentace bude nutno získat aktuální data o výhledové dopravě a na ta dopravní technologii zpracovat.

Tímto záznam se uzavírá připomínkové řízení k výše uvedené stavbě.

Přílohy záznamu:

1. Prezenční listina
2. Tabulka připomínek

Záznam sestavil: Ing. Dominik Mojžíšek, EXprojekt s.r.o.

S pozdravem,

Ing. Ondřej Čech, jednatel společnosti

ROZDĚLOVNÍK:

1. **Správa železnic, s.o.**, Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc
Vlk@spravazeleznice.cz
2. **Správa železnic, s.o.**, Odbor finanční - O3, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o3sek@spravazeleznice.cz
3. **Správa železnic, s.o.**, Odbor přípravy staveb – O6, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o6sek@spravazeleznice.cz, Panchartek@spravazeleznice.cz, ZemanA@spravazeleznice.cz, SindelarL@spravazeleznice.cz, SvecJa@spravazeleznice.cz, HorvathJ@spravazeleznice.cz, Kracik@spravazeleznice.cz, MikaT@spravazeleznice.cz, Drobny@spravazeleznice.cz
4. **Správa železnic, s.o.**, Odbor investiční – O7, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o7sek@spravazeleznice.cz
5. **Správa železnic, s.o.**, Odbor řízení provozu – O11, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o11sek@spravazeleznice.cz, StehlikM@spravazeleznice.cz, BednarM@spravazeleznice.cz
6. **Správa železnic, s.o.**, Odbor plánování a koordinace výluk – O12, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o12sek@spravazeleznice.cz, Bursa@spravazeleznice.cz
7. **Správa železnic, s.o.**, Odbor traťového hospodářství – O13, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o13sek@spravazeleznice.cz, KubinaJ@spravazeleznice.cz, Bernatik@spravazeleznice.cz, Tomandl@spravazeleznice.cz, Podlipny@spravazeleznice.cz, KralRa@spravazeleznice.cz
8. **Správa železnic, s.o.**, Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky – O14, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o14sek@spravazeleznice.cz, Cipris@spravazeleznice.cz, BohatyZ@spravazeleznice.cz, Kapicka@spravazeleznice.cz
9. **Správa železnic, s.o.**, Odbor provozuschopnosti – O15, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o15sek@spravazeleznice.cz, Schindlerova@spravazeleznice.cz
10. **Správa železnic, s.o.**, Odbor jízdního řádu – O16, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o16sek@spravazeleznice.cz
11. **Správa železnic, s.o.**, Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy - O18, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o18sek@spravazeleznice.cz
12. **Správa železnic, s.o.**, Odbor informatiky – O22, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o22sek@spravazeleznice.cz
13. **Správa železnic, s.o.**, Odbor pozemních staveb – O23, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o23sek@spravazeleznice.cz
14. **Správa železnic, s.o.**, Odbor elektrotechniky a energetiky – O24, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o24sek@spravazeleznice.cz, Plocek@spravazeleznice.cz
15. **Správa železnic, s.o.**, Odbor strategie – O26, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o26sek@spravazeleznice.cz, NovotnyV@spravazeleznice.cz
16. **Správa železnic, s.o.**, Odbor bezpečnosti a krizového řízení – O30, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o30sek@spravazeleznice.cz, VanekJak@spravazeleznice.cz, Cvrtnicek@spravazeleznice.cz
17. **Správa železnic, s.o.**, Odbor prodeje a pronájmu – O31, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
o31sek@spravazeleznice.cz
18. **Správa železnic, s.o.**, Oblastní ředitelství Ostrava, Muglinovská 1038, 702 00 Ostrava
OROVAsek@spravazeleznice.cz, Sulak@spravazeleznice.cz, Hrubah@spravazeleznice.cz, Drong@spravazeleznice.cz, Chylek@spravazeleznice.cz, Kremsky@spravazeleznice.cz, Michna@spravazeleznice.cz, Brdicke@spravazeleznice.cz, Brenek@spravazeleznice.cz, Gremlicova@spravazeleznice.cz, RadaD@spravazeleznice.cz, Fecak@spravazeleznice.cz, Koprova@spravazeleznice.cz, Hodulova@spravazeleznice.cz
19. **Správa železnic, s. o.**, Správa železniční geodézie, Václavkova 169/1, 160 00 Praha 6
SZGsek@spravazeleznice.cz
20. **České dráhy, a.s.**, Regionální správa majetku, Kounicova 26, 611 43 Brno
BNOsek@rsm.cd.cz
21. **Správa železnic, s. o.**, CDP Přerov, Tovární 3, 750 94 Přerov
ePodatelnaCDPPRE@spravazeleznice.cz, MichalikM@spravazeleznice.cz, Dornicak@spravazeleznice.cz

22. **ČD - Telematika a.s.**, Pod Tábořem 369/8a, 190 00 Praha 9
cdt@cdt.cz
23. **Správa železnic, s.o.**, Centrum telematiky a diagnostiky, Malletova 2363/10, 190 00 Praha 9
ePodatelnaCTD@spravazeleznic.cz
24. **Správa železnic, s.o.**, Správa železniční techniky, V Celnici 1028/10, 110 00 Nové Město, Praha 1
epodatelnaSZT@spravazeleznic.cz
25. **MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.**, Legionářská 8, 771 54 Olomouc
kovac@moravia.cz, sudrich@moravia.cz
26. **Ecological Consulting a.s.**, Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc
jaromir.capal@ecological.cz
27. **Signal Projekt s.r.o.**, Vídeňská 55, 639 00 Brno
vyvoda@signalprojekt.cz, bohni@signalprojekt.cz, gajdecka@ova.signalprojekt.cz, folta@ova.signalprojekt.cz
28. **EXprojekt s.r.o.**, Heršpická 758/13, 619 00 Brno,
havlikova@exprojekt.cz, fialova@exprojekt.cz, soldatek@exprojekt.cz, odehnal@exprojekt.cz, sabo@exprojekt.cz, indrakova@exprojekt.cz, smid@exprojekt.cz, libosvar@exprojekt.cz

PREZENČNÍ LISTINA

Akce: Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) - Havířov (mimo)

Datum: 26. 9. 2023

Předmět: Konferenční projednání připomínek

Poř. č.	Jméno a příjmení, Titul	Organizace	Telefonní číslo	Email
1	Aleš Folta	Signal Projekt s.r.o.	702 153 004	folta@ova.signalprojekt.cz
2	Pavel Gajdečka, Ing.	Signal Projekt s.r.o.	724 035 405	gajdecka@ova.signalprojekt.cz
3	Tomáš Břenek, Ing.	SŽ - OŘ Ova	722 984 867	brenek@spravazeleznic.cz
4	Jan Drobný DiS.; Ing. Jan Horváth	GŘ O6/4	720 947 199	Drobný@spravazeleznic.cz
5	Emilie Gremlicová, Ing.	Správa železnic, OŘ Ostrava, ÚNŘP	725 224 939	Gremlicova@spravazeleznic.cz
6	Zdeněk Bohatý	SŽ, GŘ O14/3	720 969 962	bohatyz@spravazeleznic.cz
7	Petr Libosvár, Ing.	EXprojekt s.r.o.	702 003 487	libosvar@exprojekt.cz
8	Mojmír Bursa	Správa železnic s.o. GŘ O12	607 968 945	bursa@spravazeleznic.cz
9	Libor Šindelář, Ing.	Správa železnic, s.o.	602 433 361	sindelar@spravazeleznic.cz
10	Aleš Zeman	Správa železnic, GŘ O6	702 209 232	ZemanA@spravazeleznic.cz
11	Ing. David Rada	SŽ, PO Český Těšín, ÚTN	702 249 211	radad@spravazeleznic.cz
12	Bronislav Vlk Ing.	Správa železnic, s.o.	601 102 289	vlk@spravazeleznic.cz
13	Jindřich Fečák	Správa železnic s.o., OŘ SSZT Ostrava	725 951 967	fecak@spravazeleznic.cz
14	Olga Koprová, ing.	Správa železnic, s.o.	720 073 485	koprova@spravazeleznic.cz
15	Jaroslav Šmíd, Ing.	EXprojekt s.r.o.	601 130 634	smid@exprojekt.cz
16	Jaroslav Švec	SŽ GŘ O6/5	602 514 501	svecja@spravazeleznic.cz
17	Ivana Havlíková	EXprojekt s.r.o.	702 003 485	havlikova@exprojekt.cz
18	Petr Křemínský, Ing.	Správa železnic, Správa pozemních staveb	606 717 236	kreminsky@spravazeleznic.cz
19	Václav Podlipný Ing.	Správa železnic, s.o.	602 708 991	podlipny@spravazeleznic.cz
20	Richard Šulák	Správa železnic, s.o. OŘ Ostrava, OPS	972 766 752	Sulak@spravazeleznic.cz
21	Pavel Odehnal	Exprojekt	721 819 731	odehnal@exprojekt.cz
22	Aleš Cipris, Ing.	Správa železnic, s.o., GŘ, O14, OZT	722 821 553	Cipris@spravazeleznic.cz
23	Pavel Drong	SŘ OŘ OVA SSZT	602 739 097	drong@spravazeleznic.cz
24	Michaela Hodulová, ing.	SŽ, s.o., OŘ OVA SSZT OVA	607 108 606	hodulova@spravazeleznic.cz
25	Pavel Dorníčák, Ing.	Správa železnic, s.o., CDP Přerov	724 338 914	dornicak@spravazeleznic.cz

Tabulka připomínek

Poř. č.	Připomínku uplatňuje		Část dokum.	Část/příloha	Připomínka a její odůvodnění	Stav připomínky	Vypořádání připomínky nebo odůvodnění jejímú nevhovnění	Zpracování připomínky
1	Ing. Marek Michalík	CDP	Příl. K.8	1.001	bod 3.1 Zabezpečovací zařízení – požadujeme doplnit aktualizaci SW cvičného sálu CDP Přerov.	Akceptována	Doplněno	Ano
2	Ing. Marek Michalík	CDP	Příl. K.8	1.001	bod 3.2 Sdělovací zařízení – doplnit aktualizaci obslužných pracovišť informačního systému pro cestující a kamerového systému na CDP Přerov a PPV Český Těšín.	Akceptována	Doplněno	Ano
3	Ing. Jan Horváth	O6	ZP, kap. 1		V bodě 1 ZP je chybně vyplněno číslo projektu. Opravte.	Akceptována	Doplněno	Ano
4	Ing. Jan Horváth	O6	ZP, kap. 1		V bodě 1 ZP v tabulce není vyplněna smíšená cenová úroveň. Doplňte.	Akceptována	Doplněno	Ano
5	Ing. Jan Horváth	O6	ZP, kap. 2		Do bodu 2 ZP doplňte předpokládané termíny realizace u uvedených souvisejících staveb.	Akceptována	Doplněno	Ano
6	Ing. Jan Horváth	O6	ZP, kap. 8		Do bodu 8 ZP doplňte předpokládanou velikost trvalých záborů pozemků.	Akceptována	Doplněno	Ano
7	Ing. Jan Horváth	O6		Celá dokumentace	V textu ZP jsou uvedeny nevhodné výrazy v rámci investiční činnosti „výměna“ (str. 20), „obnova“ (str. 19, 21, 33), „opravou“ (str. 19), které požadujeme nahradit vhodnějšími slovy např. „rekonstrukce“ nebo „náhrada“.	Akceptována	Upraveno	Ano
8	Ing. Jan Horváth	O6	Příl. A	VZOR 80	Ve vzoru 80 je uveden počátek vypracování a schválení projektové dokumentace v termínu 11.2022, ale ve vzoru 81 jsou ve sloupci skut. do 31. 12. 2022 uvedeny nulové finanční náklady. Požadujeme prověřit financování a provést případnou opravu CÚ. Do poznámky ve vzoru 80 uvést, kdy nastala první fakturace pro tuto investiční akci.	Akceptována	Počátek je vztažen k podpisu SoD, který byl uskutečněn ke dni 7. 11. 2022. Nicméně první fakturace byla 07/2023, proto je smíšená CÚ 2023–2031. Do poznámky ve vzoru 80 byla doplněna informace o první fakturaci.	Ano
9	Ing. Jan Horváth	O6	Příl. A	VZOR 83	Ve vzoru 83 vymažte stavební objekty a provozní soubory, kde jsou nulové finanční náklady.	Akceptována	Vymazáno	Ano
10	Ing. Jan Horváth	O6	Příl. F	+K.8 2.004	V příloze F opravte v popisu staničení u mostu v km 14,953. Totéž platí pro doprovodnou dokumentaci (příloha K.8 2. 004).	Akceptována	Opraveno	Ano
11	Jan Drobný, DiS.	O6	ZP, kap. 12		Náklady za NAD patří do řádku 7 Technická pomoc. Přesuněte.	Zamítnuta	Započtení nákladů NAD do Výstavby je uvažováno na základě stejného zařízení ve formuláři SR (list FR, resp. Komentář FR), kde Náhrady za omezení provozu (B.3.7.2) jsou uvažovány ve Výstavbě.	Ne
12	Jan Drobný, DiS.	O6	Příl. H		Položky A16 a C10 nejsou ve sloupci G v tabulce propočty oceněny. Prosíme o doplnění.	Zamítnuta	Standardní položky SPOŽESu jsou kalkulovány tak, že ve sloupci G mají jednotkovou cenu a ve sloupcích I–M (a dále) mají uvedené množství. Individuální kalkulace se však správně dle výchozích vzorců kalkulují jinak – tedy rovnou do sloupců I–M (a dále) se udává cena. Takto jsou nastaveny i vzorce formuláře SPOŽESu. Připomínku jsem konzultoval také s Ing. Milanem Jankem (SSZ) a mé tvrzení mi potvrdil.	Ne
13	Jan Drobný, DiS.	O6		Celá dokumentace	Na základě dopisu č. j. 48446/2023-SŽ-GR-O6 přepočítejte náklady za použití SPOŽES 2023. Zpracování připomínky bude mít vliv na ekonomické hodnocení projektu.	Akceptována	Nový SPOŽES 2023 byl vydán až po odevzdání dokumentace k připomínkám, proto podle něj nemohly být náklady stavby stanoveny. Náklady stavby byly přepočítány a EH aktualizována.	Ano
14	Ing. Jan Panchartek	O6	ZP, kap. 5	kap. 5.5.1	ZP (kap. 5.5.1 Železniční svršek a spodek) – křížení s obchvatem Havířova je uvedeno v km 14,860, podle popisu nového stavu v kapitole 5.5.3 (Mosty, propustky a zdi) má být nový most v km 14,870.	Akceptována	Opraveno na 14.870	Ano
15	Ing. Jan Panchartek	O6	Příl. E		Příloha E – do situace doplňte popis rychlostí pro jednotlivé rychlostní profily na začátku a konci stavby a v místě jejich změn. Dále doplňte popis stávající rychlosti.	Akceptována	Doplněno	Ano
16	Ing. Jan Panchartek	O6	Příl. K.8	1.001 kap. 3.5.1	Technická zpráva (kap. 3.5.1 Železniční svršek a spodek) – konec úseku je v prvním odstavci uveden v km 16,119685, podle výkresové části je konec úseku v km 16,113238. V tabulce rychlostí je konec úseku uveden v km 16,169. Žádáme jednotlivé údaje uvést do souladu.	Akceptována	Bylo opraveno a v tabulce rychlostí doplněno - vyšší rychlosti budou zavedeny v celé přímé vč. 50 m sousední stavby	Ano
17	Ing. Jan Panchartek	O6	Příl. K.8	1.001 kap. 3.5.1	Textová část (kap. 3.5.1 Železniční svršek a spodek) – v tabulce rychlostí je začátek úseku uveden v km 11,396. V příloze 2.001 je začátek úseku uveden v km 11,406446. Žádáme o uvedení do souladu.	Akceptována	Opraveno	Ano
18	Ing. Jan Panchartek	O6	Příl. K.8	1.001 kap. 3.5.1	Textová část (kap. 3.5.1 Železniční svršek a spodek) – uvedené posuny kolejí na dvou lokálních přeložkách oblouků dejte do souladu s hodnotami uvedenými v ZP v kap. 7.1 (Charakteristika území).	Akceptována	Opraveno	Ano
19	Ing. Jan Panchartek	O6	Příl. K.8	2.001	Příloha 2.001 – doplňte popis rychlostí pro jednotlivé rychlostní profily na začátku a konci stavby a v místě jejich změn. Dále doplňte popis stávající rychlosti.	Akceptována	Doplněno	Ano
20	Ing. Aleš Zeman	O6	Příl. K.8	DT/1.001 kap. 2.1.2.3	K.8_1, kapitola 2.1.2.3 v popisku uvádí výhledový GVD. Ten však uveden není. Žádáme doplnit.	Akceptována	Doplněno	Ano
21	Ing. Aleš Zeman	O6	Příl. K.8	DT	Doporučujeme získat od O11 GR SŽ a do dokumentace doplnit údaje o využití kapacity dráhy.	Akceptována	Doplněno	Ano
22	Ing. Aleš Zeman	O6	Příl. K.8	2.005	V K.8_2_005 je ŽST Havířov označena jako Havířov střed. Žádáme opravit. Dále doporučujeme do GDPR zakreslit traťové rychlosti.	Akceptována	Opraveno a doplněno	Ano

Tabulka připomínek

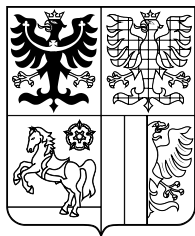
Poř. č.	Připomínku uplatňuje		Část dokum.	Část/příloha	Připomínka a její odůvodnění	Stav připomínky	Vypořádání připomínky nebo odůvodnění jejímu nevzhovnění	Zpracování připomínky
23	Ing. Pavel Kracík	06	Příl. K.8	DT/1.001- kap. 2.1.2.2, kap. 2.1.2.3	2.1.2.2-Výhledový rozsah dopravy, 2.1.2.3-Výhledové vedení a výhledový grafikon- vlakové dopravy: upozorňujeme, že uvedené vedení linek regionální osobní dopravy může doznat dle aktuálních předpokladů objednatel uprav. Doporučujeme ve spolupráci s objednatelům tuto část aktualizovat, případně na tuto skutečnost v dokumentaci upozornit.	Zamítnuta	Výhledová regionální doprava byla ověřena u objednatel dopravy v úvodu prací—stanovisko kraje obdrženo dne 25.01.2023—doloženo v dokladové části dokumentace	Ne
24	Ing. Pavel Kracík	06	Příl. K.8	DT/1.001	V části dopravní technologie nejsou uvedeny kapacitní výpočty, chybí GVD výhledového stavu, tabulky jízdních dob a jejich zkrácení atd... Doporučujeme doplnit tyto části (dle rozsahu zadání).	Akceptována	Doplněno	Ano
25	Ing. Libor Šindelář	06	ZP, kap. 3	kap. 3.5.4	Textová část (kap.3.5.4 Mosty, propustky a zdi) – u propustků v části „Návrh“ neuvádějte budoucí rozměry otvorů (je to zavádějící a předurčující). Uveďte, že propustek bude přednostně navržen ze železobetonových trubek či rámu pokud možno bez čel a jeho rozměry budou v následujícím stupni projektové dokumentace stanoveny na základě hydrotechnického výpočtu s přihlédnutím k tab. 13.1 ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů.	Akceptována	Doplněno	Ano
26	Ing. Libor Šindelář	06	Příl. K.8	2.001	Přílohy 8.2 (Přehledná situace) - uveďte zde veškeré dotčené mostní objekty, tzn. i propustky.	Akceptována	V souladu s požadavky SM011 byly v přehledné situaci vyznačeny pouze mosty. V koordinační situaci jsou také propustky. Na základě Vašeho požadavku byly doplněny i propustky do přehledné situace.	Ano
27	Tomáš Mika	06	Celá- dokumentac e		Doporučujeme realizovat stavbu současně se stavbou „ETCS – DOZ Ostrava – Havířov – Český Těšín“.	Zamítnuta	Pořadí staveb je dáno finančními možnostmi SFDI a samotnou připraveností stavby do realizace. Pokud bude příprava obou staveb v obdobné fázi, bude výhodné realizovat obě stavby současně. V případě, že ne, jsou navržena taková technická opatření, aby bylo možno stavby realizovat současně.	Ne
28	Pavel Skala	06	ZP, kap. 9	bod 9.1 a bod 9.13	Doplňte do bodu 9.1 a bodu 9.13 též závěr z předběžného vyjádření Krajského úřadu Moravskoslezského kraje ze dne 10. 5. 2023 pod č. j. MSK 56163/2023 z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), že záměr je předmětem posuzování.	Akceptována	doplněno	Ano
29	Pavel Skala	06	ZP, kap. 9	bod 9.7	Do bodu 9.7 Změny hlukového zatížení uveďte návrh protihlukových stěn a jejich délku (uvedenou v bodě 5.5.5) a doplňte hodnotu hlukových limitů z části K8_1_001 bodu 3.5.6 Protihluková opatření.	Akceptována	doplněno	Ano
30	Pavel Skala	06	ZP, kap. 9	bod 9.11	9.11 Odpadové hospodářství, (mělo by být 9.11.2) Staré ekologické zátěže - postrádáme informaci k historickým havarijním únikům od místního správce trati (OŘ).	Akceptována	doplněno	Ano
31	Ing. Jaroslav Švec	06	ZP, kap. 5		Upřesnit počet a využití P+R u zastávky Horní Suchá v kapitole Pozemní komunikace. V ZP je uvedeno, že je zřízeno 8 P+R a současně plochu obec pronajímá stavební firmě ?	Akceptována	Doplněno a upřesněno	Ano
32	Ing. Jaroslav Švec	06	ZP, kap. 3	kap. 3.2.5	doplnit info v uvedené kapitole „3.2.5 - Pozemní komunikace“ o stávajícím počtu B+R	Akceptována	Doplněno	Ano
33	Ing. Jaroslav Švec	06	ZP, kap. 3	kap. 3.2.6	doplňte do popisu stávajícího stavu 3.2.6 - informace z PRORON viz tabulka výše včetně popisu opotřebení dle Koncepce při nakládání s nemovitostmi ON (54,77 % je špatný stav a 42,62 % zhoršující se stav).	Akceptována	Doplněno	Ano
34	Ing. Jaroslav Švec	06	ZP, kap. 5	kap. 5.5.4	do kap.5.5.4 – doplnit výpočet P+R a B+R dle Koncepce při nakládání s nemovitostmi ON případně odkaz na přílohu, kde je tento výpočet uveden a ve výpočtu zohlednit počet stávajících P+R.	Akceptována	Výpočty doloženy do Doprovodné dokumentace (K.8) části 3 (Výpočty).	Ano
35	Ing. Olga Koprová	06	Příl. C		Na straně 13 a 14 textu EH je v části Pozemní stavební objekty dvakrát za sebou uvedena zastávka Horní Suchá. Jednou má být zřejmě Havířov-Suchá. Prosíme o opravu.	Akceptována	Opraveno	Ano
36	Ing. Martin Bednár	011	Příl. K.8	1.001 kap. 2	Část K.8.1.001, kapitola 2: předložená dopravní a provozní technologie není zpracovaná v souladu se směrnicí SŽ SM011. Požadujeme předloženou dopravní a provozní technologii přepracovat a dopsat v souladu s výše uvedenou směrnicí a celou dokumentaci pak opětovně předložit na připomínkové řízení.	Akceptována	Dokumentace byla doplněna zejména o výpočet výhledové provozní kapacity mezistaničního úseku, která v dokumentaci chyběla	Ano
37	Ing. Martin Bednár	011	Příl. K.8	1.001 kap. 3.1	Část K.8.1.001, kapitola 3.1: v textu chybí zmínka o nutném zásahu do SZZ s ohledem na návrh TZZ optimalizovaného pro výhradní provoz ETCS v mezistaničním úseku Albrechtice u Českého Těšína – Havířov, požadujeme doplnit.	Akceptována	Doplněno	Ano
38	Ing. Martin Bednár	011	Příl. K.8	2.002 - 2.004	Část K.8.2.002 – K.8.2.004: v předložených situacích chybí znázornění ideového rozmístění návěstních bodů, požadujeme doplnit. Pozn.: ideové rozmístění návěstních bodů je nutné pro účely dopravní technologie a výpočet hodnot následných mezidobí a posléze pak ukazatelů kapacity traťových kolejí.	Akceptována	Doplněno	Ano
39	Ing. Martin Bednár	011	Příl. K.8	2.005	Část K.8.2.005: v předloženém grafu dynamického průběhu rychlostí není znázorněn statický rychlostní profil (minimálně v rozsahu pro I100 a I150), požadujeme doplnit.	Akceptována	Doplněno	Ano

Tabulka připomínek

Poř. č.	Připomínku uplatňuje		Část dokum.	Část/příloha	Připomínka a její odůvodnění	Stav připomínky	Vypořádání připomínky nebo odůvodnění jejímu nevzhovnění	Zpracování připomínky
40	Ing. Václav Podlipný	O13	Celá dokumentace		V dokumentaci postrádáme u nadjezdů zmínku o vzdálenosti os podcházejících kolejí od pilířů nadjezdů a závěr, zda vyhovuje či nikoliv (prostorová průchodnost, náraz vozidel).	Akceptována	Doplněno	Ano
41	Ing. Václav Podlipný	O13	Celá dokumentace		U nově navrhovaného mostu v km 14,865 doporučujeme v dalším stupni zvážít konstrukce se dvěma nosníky. U tohoto mostu je někdy uváděna kilometráž 14,865, jindy 14,870.	Akceptována	Doplněno, kilometráž sjednocena na 14.870	Ano
42	Ing. Jiří Kápička	O14	Příl. K.8	1.001	Pokládku kabelů a HDPE trubek požadujeme dle TS 1/2022-SZ.	Akceptována	Doplněno	Ano
43	Ing. Jiří Kápička	O14	Příl. K.8	1.001	Připojení do systému DDTS musí být dle TS 2/2008 – ZSE v aktuálním znění.	Akceptována	Doplněno	Ano
44	Ing. Aleš Cipris	O14	Příl. K.7		ZZ není, proč když se řeší ETCS, kabelizace k prvkům ZZ a vlastní venkovní prvky (demonstrace a montáže).	Zamítnuta	Tabulka kapacitních údajů je vyplněna v souladu s požadavky SM011. Ve stupni Záměr projektu (Stádium 1) se ZZ nevyplňuje.	Ne
45	Ing. Zdeněk Bohatý	O14	Příl. K.8	1.001	Doplňte, zdali bude zajištěna kompatibilita zabezpečovacího zařízení pro nasazení systému ATO over ETCS.	Zamítnuta	Kompatibilita zab. zařízení pro nasazení systému ATO over ETCS je řešena v související stavbě ETCS + DOZ.	Ne
46	Bc. Marie Schindlerová	O15	Celá dokumentace		Zaslaná dokumentace neřeší vliv stavby na životní prostředí, zejména pak kácení dřevin. Jediná zmínka je v části K8100 – Technická část, kde se v rámci přípravných prací kácení plánuje. Případně soubor týkající se dané problematiky nebyl zaslán.	Zamítnuta	Kácení dřevin je v ZP zahrnuto – náklady na kácení dřevin jsou naceněny v rámci třídníku SPOŽES. Podrobněji bude kácení dřevin řešeno v dalším stupni projekční přípravy, kdy budou známy požadavky jednotlivých SO/PS na rozsah kácení a kdy bude znám aktuální stav dřevin v okolí záměru (po konzultaci s pracovníky údržby trati provádějícími pravidelné odstraňování dřevin).	Ne
47	Bc. Marie Schindlerová	O15	Celá dokumentace		Vzhledem k umístění stavby na pozemcích, v minulosti i současnosti dopravně využívaných, je nutno na základě archivních podkladů SŽ, informací od pracovníků SŽ znalých místních poměrů a případného místního šetření (bez provedení průzkumu) prověřit možnou kontaminaci dotčených pozemků (staré ekologické zátěže, evidované havárie) – viz blíže VTP Dokumentace staveb, kap. 7.1 Záměr projektu.	Akceptována	doplněno	Ano
48	Bc. Marie Schindlerová	O15	Celá dokumentace		Současně navrhnete do dalších fází přípravy průzkumné práce z hlediska možné kontaminace pozemků dotčených stavbou.	Akceptována	V textu d doplněn odhad rozsahu vzorkování. Průzkumné práce budou navrženy v rámci projektu inženýrsko-geologického průzkumu, který bude zpracován v dalším stupni dokumentace, případně samostatně před jeho zadáním. Projekt IGP bude navržen v souladu s předpisem SŽ S4 a směrnici SM096.	Ano
49	Bc. Marie Schindlerová	O15	ZP, kap. 9	kap. 9.11	Část ZP 9.11 odpadové hospodářství není zpracovaná dostatečně dle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech. Upozorňujeme, že část odpadové hospodářství je nutné zpracovat v souladu se směrnici SM011, směrnici SM096 a VTP Dokumentace staveb, kap. 7.1 Záměr projektu.	Akceptována	doplněno v rozsahu aktuálních znalostí ve stupni ZP	Ano
50	Bc. Marie Schindlerová	O15	ZP, kap. 9	kap. 9.11	Výše uvedené informace je nutno doplnit do stávající kapitoly popisující na straně 35 textové části ZP 9.11 odpadové hospodářství.	Akceptována	doplněno v možném rozsahu	Ano
51	Bc. Marie Schindlerová	O15	ZP, kap. 9	kap. 9.3.4	Do kap. 9.3.4 doplňte popis vlivů na ovzduší ve fázi realizace stavby, a to zejm. v návaznosti na automobilovou dopravu a plochy staveniště. Dále upozorňujeme, že předmětem stavby bude kompletní rekonstrukce železničního svršku a spodku. V rámci dané akce tak bude s největší pravděpodobností probíhat recyklace štěrkového lože na recyklační základně stavby, pro kterou bude nutno v navazujícím stupni dokumentace zpracovat rozptylovou studii. Popis problematiky recyklace je nutno rovněž zařadit do kap. 9.3.4.	Akceptována	doplněno do textu	Ano
52	Ing. Vlastimil Novotný	O26	Příl. K.8	1.001 kap. 3.6	V TZ v části 3.6 je pro zast. Havířov Suchá navrženo umístění 4 přístřešků v uspořádání 2+2 u sebe. S ohledem na vandalizmus a snížení provozních nákladů požadujeme osadit nástupiště po jednom přístřešku v odpovídající velikosti.	Akceptována	Po prověření je možno modulárně poskládat na délku 10,14 m podle připomínky.	Ano
53	Ing. Roman Chylek	OŘ	Celá dokumentace	Informační systém	Informační systém – v odstavci doplnit, že se jedná o oboustranné nástupiště tabule (doplnění vyznačeno velkými písmeny v předmětném odstavci ZP).	Zamítnuta	Dle SM122 jsou řešeny zastávky Horní Suchá a Havířov Suchá zařazené do kategorie D s počtem cestujících do 600 osob denně. Tato kategorie dle kapitoly 7 Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic připouští instalaci pouze odjezdového monitoru ve formě e-papíru. Projektant na žádost správce oslovil gestora manuálu s dotazem zda je možné udělit výjimku a instalovat nástupiště tabule. Gestor toto zamítnul s odůvodněním, že v současné době není v řešených zastávkách žádný informační systém ani rozhlás. Cestujícím tedy nebude při instalaci informačního systému ve zjednodušené formě e-papíru zhoršen komfort. Původní návrh bude zredukován na odjezdové monitory ve formě e-papíru pro každé z nástupiště.	Ne

Tabulka připomínek

Poř. č.	Připomínku uplatňuje		Část dokum.	Část/příloha	Připomínka a její odůvodnění	Stav připomínky	Vypořádání připomínky nebo odůvodnění jejímu nevzhovění	Zpracování připomínky
54	Ing. Roman Chylek	OR	Celá dokumentace	Informační systém	Vizuální informační systém na zastávkách bude vybudován v rámci této stavby dle směrnice SM 118 a v rozsahu daném směrnicí SM 122, tj. dle kategorie D. Na nástupišťích budou instalovány OBOUSTRANNÉ nástupištní tabule a u příchodu na nástupiště odjezdová tabule ve zkrácené verzi.	Zamítnuta	Dle SM122 jsou řešené zastávky Horní Suchá a Havířov-Suchá zařazeny do kategorie D s počtem cestujících do 600 osob denně. Tato kategorie dle kapitoly 7 Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic připouští instalaci pouze odjezdového monitoru ve formě e-papíru. Projektant na žádost správce oslovil gestora manuálu s dotazem zda je možné udělit výjimku a instalovat nástupištní tabule. Gestor toto zamítnul s odůvodněním, že v současné době není v řešených zastávkách žádný informační systém ani rozhlas. Cestujícím tedy nebude při instalaci informačního systému ve zjednodušené formě e-papíru zhoršen komfort. Původní návrh bude zredukován na odjezdové monitory ve formě e-papíru pro každé z nástupišť.	Ne
55	Ing. Hana Hrubá	OR	Příl. K.8	1.001 kap. 3.5.4	do TZ, kap. 3.5.4 "Mosty, propustky, zdi" u nadjezdů uvádět vlastníka / správce	Akceptována	Doplněno	Ano
56	Ing. Hana Hrubá	OR	Celá dokumentace		Nesouhlasíme s přestavbou propustky v km 13,100 přes potok na dvou-otvorový objekt (navržen rám 2x2m). Nutno navrhnout otvor pouze jeden kvůli plynulosti proudění, mající vliv na zapášení otvoru.	Zamítnuta	Nový propustek v km 13,100 je navržen jako rámový, e-mailem ze dne 10. 8. 2023 potvrdila Ing. Hrubá, že tato připomínka neplatí, neboť se jednalo o přehlédnutí.	Ano
57	Ing. Hana Hrubá	OR	Příl. F		příloha F, str. 10, obr.19 (Doložení současného stavu) opravit kilometráž mostu na 14,953 (nikoli 15,953).	Akceptována	Opraveno	Ano



KRAJSKÝ ÚŘAD

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

Odbor životního prostředí a zemědělství

28. října 117, 702 18 Ostrava



Váš dopis zn.: 2022/111/ŽP/02
Ze dne: 18.4.2023
Čj.: MSK 56163/2023
Sp. zn.: ŽPZ/8865/2023/Kra
208.1 S10
Vyřizuje: Ing. Markéta Krahulec, Ph.D.
Telefon: 595 622 586
Fax: 595 622 126
E-mail: posta@msk.cz
Datum: 2023-05-10

EXprojekt s.r.o.
Heršpická 758/13
619 00 Brno

Sdělení k záměru „Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)“

Krajský úřad Moravskosleského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“), jako věcně a místně příslušný správní orgán podle § 29 odst. 1 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, a podle dále uvedených ustanovení zvláštních zákonů, postupem také podle části čtvrté zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), na základě žádosti podané dne 18.4.2023 vydává níže uvedené sdělení k záměru „Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)“.

Předmětem záměru je rekonstrukce traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína – Havířov trati č. 321, která naváže na další připravované stavby. Jedná se o dvoukolejnou celostátní trať elektrizovanou stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV s výhledovým přechodem na střídanou soustavu 25 kV 50 Hz. Délka stavby je cca 4,8 km. Stávající maximální traťová rychlost je 100 km/h, v rámci optimalizace je navrženo zvýšení rychlosti až na 160 km/h. V rámci stavby dojde k rekonstrukci železničního svršku a spodku včetně odvodnění, mostních objektů, proběhne rekonstrukce nástupišť zastávek Horní Suchá a Havířov-Suchá, včetně souvisejících objektů jako je orientační systém, mobiliář, přístřešky pro cestující, zřízení parkovacích stání pro cestující, přístupů na nástupiště, osvětlení zastávek a sdělovací a zabezpečovací zařízení. V obou zastávkách budou zdemolovány stávající výpravní budovy a budou nahrazeny novými přístřešky pro cestující. Namísto stávajících budov budou vystavěna parkovací stání pro cestující. Na základě dostupných podkladů byla také vytipována místa pro návrh protihlukových opatření. V koordinaci se stavbou ŘSD, kdy bude pod tratí realizována přeložka silnice I/11, bude zřízen nový železniční most a s ním provedeny související úpravy infrastruktury dráhy.

Realizací záměru budou dotčeny pozemky v k. ú. Prostřední Suchá, Horní Suchá, Albrechtice u Českého Těšína.

Žadatel: EXprojekt s. r. o., se sídlem Heršpická 758/13, 619 00 Brno, IČO: 292 85 801.



WWW.

Stanovisko

z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (§ 45i odst. 1 zákona):

Krajský úřad, posouzením žádosti ve smyslu § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny dospěl k závěru, že předložený záměr „**Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) - Havířov (mimo)**“ v k. ú. Prostřední Suchá (obec Havířov), Horní Suchá (obec Horní Suchá) a Albrechtice u Českého Těšína (obec Albrechtice) **nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.**

Sdělení

z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů:

Krajský úřad, jako příslušný úřad podle § 3 písm. f) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“), posoudil předložený záměr ve smyslu § 15 tohoto zákona a sděluje, že záměr „Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)“ **je předmětem posuzování** ve smyslu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Odůvodnění:

Krajský úřad obdržel dne 18.4.2023 žádost o vyjádření k záměru „Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)“ z hlediska zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. K žádosti byl doložen popis projektu a mapa se zákresem trasy.

Žadatel: EXprojekt s. r. o., se sídlem Heršpická 758/13, 619 00 Brno, IČO: 292 85 801.

Krajský úřad se po seznámení s předloženými podklady zabýval nejprve posouzením vlivu předmětného záměru na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny. Z předložených podkladů vyplývá, že záměr je situován mimo evropsky významné lokality a ptačí oblasti, přímé vlivy na příznivý stav předmětů ochrany a celistvost těchto území jsou tedy jednoznačně vyloučeny. Nejbližší lokalitou cca 2,8 km je evropsky významná lokalita Mokřad u Rondelu (CZ 0813455) vymezená k ochraně populace čolka velkého (*Triturus cristatus*) a jeho biotopu. S ohledem na skutečnost, že realizace záměru a jeho případné vlivy se omezují pouze na dotčené území, lze tak jednoznačně vyloučit i dálkový vliv na tuto lokalitu. Z charakteru záměru a lokalizace záměru, je zřejmé, že realizace záměru nebude působit přímo ani dálkově na lokality soustavy NATURA 2000 a krajský úřad tedy konstatuje, že nedojde k významnému ovlivnění předmětu ochrany nebo celistvosti evropsky významných lokalit a ptačích oblastí. Krajský úřad při posouzení vycházel z národního seznamu evropsky významných lokalit, který je stanoven nařízením vlády č. 318/2013 Sb., o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit ve znění pozdějších předpisů, a z nařízení vlády, kterými jsou ve smyslu § 45e zákona o ochraně přírody a krajiny stanoveny ptačí oblasti.

Následně se krajský úřad jako příslušný úřad v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí zabýval předmětem záměru ve smyslu § 1, § 2 a § 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a vydal výše uvedené sdělení, že záměr je předmětem posuzování dle tohoto zákona. Na základě předložených podkladů vydal krajský úřad výše uvedené sdělení, jelikož záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. b) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí ve vztahu k bodu 44 - Celostátní železniční dráhy a je tedy předmětem posuzování ve smyslu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Krajský úřad konstatuje, že v případě podrobnějšího rozpracování projektové dokumentace stavby, z níž by byly zřejmé konkrétní úpravy vedoucí k dosažení technických podmínek pro zajištění zvýšení rychlosti na trati a rozsah úprav, je možno výše uvedené sdělení na základě nových podkladů opětovně vyhodnotit.

Poučení:

Proti tomuto stanovisku a sdělení nelze podat odvolání.

Toto stanovisko a sdělení nenahrazuje koordinované závazné stanovisko, vyjádření dalších dotčených orgánů státní správy ani příslušná povolení dle zvláštních právních předpisů.

Ing. Dana Kučová
vedoucí oddělení
hodnocení vlivů na životní prostředí a lesního hospodářství

ZP DD - Dokladová část

Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) - Havířov (mimo)

č.	Popis	Datum jednání	Str.
1	Stanovisko k žádosti o stanovení výhledového rozsahu drážní dopravy (KODIS)	25.01.2023	3
2	Vyjádření k rozsahu drážní dopravy na úseku Ostrava-Kunčice - Český Těšín (SŽ GR O6)	16.01.2023	7
3	Výhledový rozsah dálkové dopravy na trati Ostrava-Kunčice - Český Těšín (MD ČR)	23.01.2023	9



Koordinátor ODIS s.r.o.

28. října 3388/111

702 00 Ostrava-Moravská Ostrava

Ing. František Kováč
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
e-mail: kovac@moravia.cz

značka
I-2.06/179/23

vyřizuje
Ing. Fridrišek

Ostrava
2023-01-25

Stanovisko k Žádosti o stanovení výhledového rozsahu drážní dopravy

Vážený pane inženýre,

dne 10.1.2023 byla doručena Vaše Žádost o stanovení výhledového rozsahu drážní dopravy společnosti Koordinátor ODIS s.r.o. k vyjádření. K vámi zaslanému požadavku uvádíme následující:

Na vozebním rameni Ostrava-Kunčice – Český Těšín (přes Havířov) se předpokládá níže uvedený rozsah drážní dopravy v jednotlivých horizontech.

1/ Období do roku 2025

V předmětném úseku jsou vedeny linky S9 a R61.

Linka S9 je v provozu po celý týden v trase Ostrava-Svinov – Ostrava-Vítkovice – Ostrava-Kunčice – Havířov – Český Těšín. Interval vlaků na lince je 60 minut celotýdenně, tzn. 21 párů vlaků v pracovní den i o víkendu. Předpokládá se nasazení vozidel řady 471, 640, 650 a 2x650 v závislosti na denní době a poptávce po přepravě. Převládající řadou vozidel je řada 471. Linka zastavuje ve všech stanicích a zastávkách.

Linka R61 je v provozu pouze v pracovních dnech, linka je výchozí z Opavy východ, dále je trasována přes Ostravu-Svinov, Ostravu hl.n., Ostravu-Kunčice, Havířov a Český Těšín do cílové stanice Třinec. Linka je v provozu v pracovní den v intervalu 60-120 minut, celkem je vedeno 17 párů spojů v relaci Ostrava – Havířov a 13 párů spojů v úseku Havířov – Český Těšín. Linka zastavuje v dotčeném úseku ve stanicích a zastávkách Ostrava-Kunčice, Šenov, Havířov, Havířov střed, Havířov-Suchá, Horní Suchá, Albrechtice u ČT, Chotěbuz a Český Těšín. Část spojů je ukončena ve směru od Ostravy v Havířově (vložené spoje v období přepravního sedla). Předpokládá se nasazení vozidel řady 471, 640, 650 a 2x650 v závislosti na denní době a poptávce po přepravě. Převládající řadou vozidel je řada 471.

Telefon: 596 116 308

IČ: 64613895

Banka: Česká spořitelna a.s. č.ú.:1651582379/0800

Společnost je zapsána v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Ostravě, oddíl C, vložka 8979

DIČ: CZ64613895

e-mail: info@kodis.cz

www.kodis.cz



Koordinátor ODIS s.r.o.

28. října 3388/111

702 00 Ostrava-Moravská Ostrava

Konstrukční polohy vlaků odpovídají stávajícímu jízdnímu řádu, linka S9 je svázána přípoji s linkou S6 v Ostravě-Kunčicích a linkou S2 v Českém Těšíně. Linka R61 je vedena v prokladu s linkou S9.

Ve stanici Ostrava-Kunčice se předpokládá dislokace záložní (pohotovostní soupravy) s operativní možností odjezdu do všech směrů (vratná souprava nezávislé trakce, délka až 80 metrů). Ve stanici Havířov se předpokládá odstavení vozidel v nočních hodinách (2 vratné soupravy závislé trakce, každá délky do 80 metrů). Ve stanici Český Těšín se předpokládá odstavení vozidel v nočních hodinách (3 vratné soupravy závislé trakce, každá délky do 80 metrů) a dále vozidla nezávislé trakce (1 vratná souprava, maximální délka 60 metrů). Ve stanicích Havířov a Český Těšín se předpokládá odstavení max. jedné vratné soupravy závislé trakce délky do 80 metrů v období přepravního sedla. V ostatních dotčených stanicích se nepředpokládá dlouhodobé ani krátkodobé odstavení vozidel.

2/ Období 2025–2040

V předmětném úseku jsou vedeny linky S1, S9 a R61.

Linka S1 je v provozu pouze v pracovní dny v trase Ostrava-Svinov – Ostrava hl. n. – Ostrava-Kunčice – Havířov – Český Těšín – Návsí. Interval vlaků na lince je 60 minut, linka je v předmětném úseku v provozu pouze v období přepravních špiček. Celkový rozsah provozu je 13 párů v úseku Ostrava – Havířov a 7 párů v úseku Havířov – Český Těšín v pracovní dny. Spoje jedoucí pouze do Havířova jsou ukončeny v zastávce Havířov střed. Předpokládá se pravidelné nasazení vozidel řady 471 a 640 (popř. vozidel obdobné kapacity, dynamiky a délky). Za referenční soupravu je možno považovat vozidlo řady 640, v době zvýšené přepravní poptávky je uvažováno výhledově i se soupravou 2x640. Maximální délka soupravy by neměla překročit délku 160 metrů. Je uvažováno s maximální rychlostí soupravy 160 km/h a využitím rychlostního profilu V130, resp. V150. Linka zastavuje ve všech stanicích a zastávkách, v případě nepříznivých konstrukčních podmínek je možno ustoupit od zastavení v Ostravě-Bartovicích a Chotěbuzi.

Linka S9 je v provozu po celý týden v trase Ostrava-Svinov – Ostrava-Vítkovice – Ostrava-Kunčice – Havířov – Český Těšín. Interval vlaků na lince je 60 minut celotýdenně, tzn. 20 párů vlaků v pracovní den i o víkendu. Předpokládá se pravidelné nasazení vozidel řady 471 a 640 (popř. vozidel obdobné kapacity, dynamiky a délky). Za referenční soupravu je možno považovat vozidlo řady 640, v době zvýšené přepravní poptávky je uvažováno výhledově i se soupravou 2x640. Maximální délka soupravy by neměla překročit délku 160 metrů. Je uvažováno s maximální rychlostí soupravy 160 km/h a využitím rychlostního profilu V130, resp. V150. Linka zastavuje ve všech stanicích a zastávkách.

Linka R61 je v provozu po celý týden v trase Ostrava-Svinov – Ostrava hl. n. – Ostrava-Kunčice – Havířov – Český Těšín – Návsí – Mosty u Jablunkova. Celkem je vedeno 16 párů spojů. Za referenční soupravu je možno považovat vozidlo řady 640, v době zvýšené přepravní poptávky je uvažováno výhledově i se soupravou 2x640. Maximální délka soupravy by neměla překročit délku 160 metrů. Je uvažováno s maximální rychlostí soupravy 160

Koordinátor ODIS s.r.o.

28. října 3388/111

702 00 Ostrava-Moravská Ostrava

km/h a využitím rychlostního profilu V130, resp. V150. Linka zastavuje v dotčeném úseku ve stanicích a zastávkách Ostrava-Kunčice, Havířov, Havířov střed a Český Těšín.

Konstrukční polohy vlaků jsou v cílovém stavu uvažovány následovně (uvedeny časy odjezdu ze stanice Havířov):

- Linka S1 – směr Český Těšín X:22, směr Ostrava X:38,
- Linka S9 – směr Český Těšín X:42, směr Ostrava X:18,
- Linka R61 – směr Český Těšín X:55, směr Ostrava X:05,

U výše uvedených linek jsou konstrukční polohy odvozeny od zastavovací koncepce a časových poloh a přípojů v uzlech Ostrava-Svinov, Ostrava-Kunčice a Český Těšín. Z hlediska konstrukce tak jsou sledovány příjezdy do Českého Těšína v X:12-X:14 (R61) a X:42-X:44 (S1), realizace přestupních vazeb v minutách X:15 a X:45. V opačném směru jsou odjezdy z Českého Těšína symetrické podle osy symetrie v minutu 00. Linka S9 je konstruována podle taktového uzlu v Ostravě-Kunčicích v minutu X:30, tzn. příjezd cca X:28 od Havířova (analogicky odjezd z Ostravy-Kunčic směr Havířov v X:32).

Ve stanici Ostrava-Kunčice se předpokládá celodenní dislokace záložní (pohotovostní soupravy) s operativní možností odjezdu do všech směrů (vratná souprava závislé trakce, délka až 80 metrů). Ve stanici Havířov se předpokládá odstavení vozidel v nočních hodinách (2 vratné soupravy závislé trakce, maximálně 1x 80 metrů a 1x 160 metrů). Ve stanici Český Těšín se předpokládá odstavení vozidel v nočních hodinách, popř. o víkendu (3 vratné soupravy závislé trakce, maximálně 2x 80 metrů a 1x 160 metrů) a dále vozidla nezávislé trakce (1 vratná souprava, maximální délka 60 metrů). Ve stanicích Havířov a Český Těšín se předpokládá odstavení max. jedné vratné soupravy závislé trakce délky do 80 metrů v období přepravního sedla v pracovních dnech. V ostatních dotčených stanicích se nepředpokládá dlouhodobé ani krátkodobé odstavení vozidel.

3/ Období 2040+

Linkové vedení, referenční soupravy, rozsah drážní dopravy, konstrukční polohy a požadavky na odstavování vozidel jsou v horizontu 2040+ totožné s horizontem 2025-2040.

4/ Přidružená zařízení a služby

V předmětném úseku se předpokládá provozování následujících služeb a přidružených zařízení IDS:

- Pokladní přepážka dopravce v regionální železniční dopravě ve stanici Havířov
- Pokladní přepážka dopravce v regionální železniční dopravě ve stanici Český Těšín
- Prodejní a informační terminály (automaty) ve stanicích Ostrava-Kunčice, Šenov, Havířov, Havířov-Suchá, Horní Suchá a Albrechtice u ČT
- Elektronické informační panely s odjezdy spojů IDS ve stanicích Šenov, Havířov, Havířov-Suchá, Horní Suchá a Albrechtice u ČT



Koordinátor ODIS s.r.o.

28. října 3388/111

702 00 Ostrava-Moravská Ostrava

V příloze jsou zaslány tabulky výhledového rozsahu regionální železniční dopravy v relacích Ostrava-Kunčice – Havířov a Havířov – Český Těšín. Tabulky jsou děleny na jednotlivé horizonty – horizont krátkodobý (tj. do roku 2025), horizont střednědobý (tj. od 2025 do 2040) a horizont dlouhodobý (tj. od roku 2040).

V případě doplňujících dotazů se na nás neváhejte obrátit.

S pozdravem

Ing. Aleš Stejskal
Jednatel společnosti

Ing. Aleš
Stejskal

Digitálně podepsal
Ing. Aleš Stejskal
Datum: 2023.01.25
07:42:38 +01'00'

Ing. Martin Dutko
Jednatel společnosti

Ing. Martin
Dutko

Digitálně podepsal
Ing. Martin Dutko
Datum: 2023.01.25
07:42:52 +01'00'

Kontaktní osoba ve věcech technických: Ing. Petr Fridrišek, petr.fridrisek@kodis.cz,
+420 602 467 761

Váš dopis zn. 0004-2023-233
Ze dne 9. ledna 2023
Naše zn. 3319/2023-SŽ-GR-O6
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Tomáš Beran
Telefon +420 972 235 685
Mobil +420 727 800 110
E-mail Beran@spravazeleznic.cz

Datum 16. ledna 2023

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Ing. Ondřej Pokorný
Legionářská 1085/8
779 00 Olomouc

Vyjádření k žádosti o stanovení výhledového rozsahu drážní dopravy na úseku Ostrava-Kunčice – Český Těšín

Vážený pane inženýre,

odboru přípravy staveb Správy železnic, státní organizace byla doručena Vaše žádost o stanovení výhledového rozsahu dopravy pro potřeby zpracování záměru projektu stavby „Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)“ a záměru projektu stavby „ETCS + DOZ Ostrava – Havířov – Český Těšín“. Po posouzení Vaší žádosti sdělujeme:

V tabulce 1 je uveden výhledový rozsah nákladní dopravy na úseku Ostrava-Kunčice – Český Těšín v letech 2025, 2035 a 2055. Tento výhledový rozsah dopravy vychází z celosíťového modelu nákladní dopravy, který je zpracováván na odboru přípravy staveb a jehož výstupy jsou průběžně konzultovány se Sdružením železničních nákladních dopravců České republiky (ŽESNAD.CZ). Hodnoty počtu vlaků vyjádřené jako maximální variace představují běžně se vyskytující maximální počet vlaků v daném úseku, nejedná se však o absolutní maximum, které může být způsobeno mimořádnostmi spojenými např. s krátkodobou odklonovou činností, dojezdem vlaků po odstranění mimořádnosti po předchozím útlumu apod. Maximální variace počtu vlaků je určena pro dopravně-technologické (kapacitní) a trakční výpočty. Roční průměrná denní intenzita je určena pro přepravní/ekonomické posouzení a hlukové výpočty. Žádáme o důsledné dodržení těchto určení.

Tabulka 1: Výhledový rozsah nákladní dopravy [vlaky/den]

Traťový úsek	Rok	Roční průměrná denní intenzita				Maximální variace			
		Nex	Pn	Mn	Σ	Nex	Pn	Mn	Σ
Ostrava-Kunčice – Ostrava-Bartovice	2025	10	19	3	32	13	23	4	40
	2035	6	10	3	19	10	13	4	27
	2055	11	14	3	28	15	18	4	37
Ostrava-Bartovice – Havířov	2025	12	17	2	31	14	22	3	39
	2035	8	9	2	19	12	12	3	27
	2055	14	12	2	28	18	16	3	37
Havířov – Albrechtice u Českého Těšína	2025	10	13	0	23	13	17	0	30
	2035	5	7	0	12	12	9	0	21
	2055	10	10	0	20	16	13	0	29
Albrechtice u Českého Těšína – odb. Chotěbuz	2025	10	12	0	22	15	15	0	30
	2035	5	6	0	11	12	7	0	19
	2055	10	9	0	19	16	11	0	27
odb. Chotěbuz – Český Těšín	2025	13	26	2	41	19	33	3	55
	2035	31	24	2	57	46	30	3	79
	2055	42	29	2	73	57	37	3	97

Průměrné parametry vlaků nákladní dopravy (hluková studie, ekonomické hodnocení) ve výhledovém období:

- Nex 490 m, 1 250 t, lokomotiva řady 383;
- Pn 420 m, 1 430 t, lokomotiva řady 383;
- Mn 290 m, 900 t, lokomotiva řady 742.71.

Podíl nákladních vozů s tichými brzdami předpokládáme v roce 2025 50 %, od roku 2035 100 %. Pro zpracování případné hlukové studie doporučujeme použít hodnoty počtu vlaků pro rok 2035.

Maximální variace parametrů vlaků nákladní dopravy (dopravní technologie) ve výhledovém období:

- Nex 740 m, 2 100 t, lokomotiva řady 383;
- Nex 610 m, 1 600 t, lokomotiva řady 383;
- Pn 580 m, 2 600 t, 2x lokomotiva řady 383;
- Mn 530 m, 1 850 t, lokomotiva řady 742.71.

Podíl vlaků dlouhých 740 m na celkovém počtu nákladních vlaků předpokládáme 50 %. Převážná většina vlaků dlouhých 740 m bude v kategorii Nex. Studie proveditelnosti zajištění provozu vlaků o délce 740 m, která podrobněji provoz dlouhých nákladních vlaků vyhodnocuje, je aktuálně v procesu zpracování (probíhají práce na třetím dílčím plnění).

V případě potřeby konzultace k výše uvedeným podkladům se na nás neváhejte znovu obrátit.

S pozdravem



Ing. Pavel Paidar
16.01.2023 12:49
Podepsáno elektronicky

Ing. Pavel Paidar
ředitel odboru přípravy staveb



Moravia Consult Olomouc a.s.
Ing. Ondřej Pokorný
vedoucí střediska 233
Legionářská 1085/8
779 00 Olomouc

Odpověď k č. j. ze dne	Č. j./Sp. zn./Typ	Vyřizuje/E-mail/Telefon	Datum
0004-2023-233 09.01.2023	MD-2493/2023-190/1 MD/2493/2023/190	Mgr. Jan Snopek jan.snopek@mdcr.cz +420 2251 31173	Praha 23.01.2023

Věc: Výhledový rozsah dálkové dopravy na trati Ostrava-Kunčice - Český Těšín

Vážený pane vedoucí,

dne 10. ledna jsme obdrželi Váš dopis týkající se výhledového rozsahu dálkové dopravy na trati Ostrava-Kunčice – Český Těšín. V souvislosti s Vaším dopisem uvádíme následující skutečnosti.

Předně je nutné zmínit, že výhledový rozsah dálkové dopravy na této trati nebude ovlivněn pouze stavem drážní infrastruktury a koncepcí objednatelů dálkové a regionální dopravy, ale také:

- 1) rozsahem provozu vlaků mimo závazky veřejné služby, které budou provozovány na předmětné infrastruktuře a
- 2) vývojem legislativy v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících a přidělování kapacity železniční dopravní cesty.

S přihlédnutím k této okolnosti lze krátkodobý, střednědobý a dlouhodobý horizont výhledového rozsahu dopravy na trati Ostrava-Kunčice – Český Těšín popsat následujícím způsobem:

Krátkodobý horizont – je založen na aktuálním stavu drážní infrastruktury a legislativy. Ministerstvo dopravy na trati Ostrava-Kunčice – Český Těšín žádné vlaky neobjednává. Obsluhu dálkovou dopravou zajišťují komerční vlaky dopravce RegioJet, provozované mimo smlouvy o veřejných službách, do jejichž vedení nemá Ministerstvo dopravy možnost zasahovat.

Střednědobý horizont – kolem roku 2030 lze předpokládat dokončení modernizace železniční trati Brno – Přerov, která ovlivní počty vlaků projíždějících železničním uzlem Ostrava. Předpokládáme však, že na trať Ostrava-Kunčice – Český Těšín nebude tato modernizace z pohledu objednané dálkové dopravy mít bezprostřední vliv. Z hlediska legislativy lze pro účely projektové dokumentace nadále vycházet z předpokladu, že v dané relaci budou vedeny pouze vlaky komerční dopravy.

Dlouhodobý horizont – po dostavění sítě vysokorychlostních tratí v perspektivě roku 2050, pokud bude možné objednat vlaky na infrastruktuře VRT, lze předpokládat v relaci Ostrava-Kunčice – Český Těšín vedení linky objednané dálkové dopravy Ex11 Praha – Olomouc – Ostrava-Zábřeh – Havířov v intervalu 60 minut v průběhu občanského dne a se zastavováním v daném úseku v žst. Havířov, popř. také v žst. Český Těšín. Na lince Ex11 budou s velkou pravděpodobností

nasazený elektrické jednotky s maximální rychlostí 230 km/h a kapacitou 400 až 450 cestujících, čemuž bude odpovídat i délka těchto jednotek (lze předpokládat délku maximálně 250 metrů).

Vážený pane vedoucí, věříme, že zaslané podklady přispějí k úspěšnému dokončení projektových dokumentací „Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)“ a „ETCS + DOZ Ostrava – Havířov – Český Těšín“.

S pozdravem

JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy

Elektronický podpis - 23.1.2023
Certifikát autora podpisu :
Jméno : JUDr. Ondřej Michalčík
Vydal : PostSignum Qualified CA 4
Platnost do : 22.2.2024 00:00:00+01:00



ZP DD - Dokladová část

Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) - Havířov (mimo)

č.	Popis	Datum vydání	Str.
1	Stanovisko k rozšíření mostu v km 15,267 (Magistrát města Havířova)	30.01.2023	3
2	Souhlas s rozšířením vozovky (Magistrát Města Havířova)	20.04.2023	4
3	Předběžný souhlas k záměru s průjezdným profilem mostů v km 13,460 a 14,953 (SSMSK)	03.02.2023	5



STATUTÁRNÍ MĚSTO HAVÍŘOV

MAGISTRÁT MĚSTA HAVÍŘOVA

VÁŠ DOPIS ZN.:

ZE DNE:

EXprojekt s.r.o.
Heršpická 758/13
61900 Brno

ZNAČKA SPISU: **MMHS/5041/2023 OKS**
ČÍSLO JEDNACÍ: **MMH/24808/2023**
VYŘIZUJE: **Ing. Roman Hučík**
TEL.: **596 803 331**
E-MAIL: **hucik.roman@havirov-city.cz**

DATUM: **30.01.2023**

Sdělení k žádosti

Odbor komunálních služeb Magistrátu města Havířova obdržel dne 10.01.2023 Vaši žádost ve věci přestavby mostního objektu (Most v km 15,267) přes pozemní komunikaci ul. Na Pavlasůvce v Prostřední suchá. Tento mostní objekt bude zachován ve stávajících rozměrech otvoru, a to délce přemostění 6,5 m a světlou výškou pod mostem min. 3,7 m.

K Vaší žádosti Vám sdělujeme, že v této fázi předběžně souhlasíme s navrženými parametry otvoru. V případě dotčení stávajících místních komunikací (vozovky a chodníku) včetně jejich součástí a příslušenství pod mostem budou tyto obnoveny do původního stavu. V rámci projektové fáze doporučujeme svolat se správcem místních komunikací jednání, na kterém bude projednán způsob a rozsah obnovy těchto komunikací.

Následně budou technické a stavební specifikace uvedeny v komplexním stanovisku odboru ekonomického, oddělení správy majetku, Magistrátu města Havířova v rámci územního a stavebního řízení.

Závěrem upozorňujeme, že toto sdělení nenahrazuje výše uvedené stanovisko.

S pozdravem

Ing. Iveta Grzonková
vedoucí odboru komunálních služeb

Od: Hučík Roman <hucik.roman@havirov-city.cz>
Odesláno: čtvrtek 20. dubna 2023 7:14
Komu: Libosvár Petr, Ing.
Kopie: Porembski Martin; Krpcová Iva; Sobek Petr
Předmět: RE: AlHa -> most na Pavlasůvce

Dobrý den,
po konzultaci se správcem místní komunikace ul. Na Pavlasůvce předběžně souhlasíme s rozšířením délky přemostění nového mostu. Jak už jsem Vám sdělil telefonicky, tak omezení dopravy je z důvodu požadavku na chodník, který je zde vybudován. Počítám s tím, že detaily dořešíme v rámci projektové dokumentace.

Dále bych se chtěl zeptat na výkres týkající se demolice objektu a stavby nového parkoviště včetně všech návazností u vlakové zastávky „Havířov-Suchá“, který byl prezentován na níže uvedeném jednání. Děkuji.

S pozdravem

ING. ROMAN HUČÍK

referent odboru komunálních služeb



> Magistrát města Havířova
> Svornosti 86/2 | 736 01 Havířov
> tel.: +420 596 803 331
> hucik.roman@havirov-city.cz
> www.havirov-city.cz

Šetřeme naše lesy! Zvažte, prosím, nutnost tisku této zprávy!

Týká-li se tato e-mailová zpráva jednání o smlouvě, bere její adresát v návaznosti na ust. § 1729 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, na vědomí, že uzavírání smluv se statutárním městem Havířov podléhá interním pravidlům a důvodné očekávání uzavření smlouvy je tak možné až po příslušném interním schválení smlouvy v orgánech města. Přijetí návrhu na uzavření smlouvy (nabídky) s dodatkem nebo odchylkou se v souladu s ust. § 1740 odst. 3 občanského zákoníku vylučuje.

Obsahuje-li tato zpráva nebo její přílohy ujednání o obsahu zamýšlené smlouvy ve smyslu ust. § 1724 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, vylučuje její odesílatel účinky tohoto právního jednání až do okamžiku uzavření smlouvy v písemné formě dnem podpisu všech smluvních stran dle ust. § 1758 téhož zákona.

Tento e-mail a jakékoliv k němu připojené dokumenty mohou být důvěrné a jsou určeny pouze jeho adresátům. Jestliže jste obdržel(a) tento e-mail omylem, informujte laskavě ihned jeho odesílatele. Obsah tohoto emailu i s přílohami a jeho kopie vymažte ze svého systému. Nejste-li zamýšleným adresátem tohoto emailu, nejste oprávněni tento email jakkoliv užívat, rozšiřovat, kopírovat či zveřejňovat. Jste-li zamýšleným adresátem tohoto emailu, nejste oprávněni tento email rozšiřovat, kopírovat či zveřejňovat bez písemného vědomí odesílatele. Odesílatel e-mailu neodpovídá za eventuální škodu způsobenou modifikacemi či zpožděním přenosu e-mailu.

VÁŠ DOPIS ZN.: 2022-111
ZE DNE: 10.1.2023
NAŠE ZN.: e-mail/TSÚ/23-Ši

VYŘIZUJE: Ing. Pavel Šimko
TEL.: 595392362
E-MAIL: pavel.simko@ssmsk.cz
DATUM: 17.01.2023

Exprojekt s.r.o.
Heršpická 758/13
619 00 Brno
e-mail: libosvar@exprojekt.cz

**Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) - Havířov (mimo)
Předběžný souhlas k záměru s průjezdným profilem.**

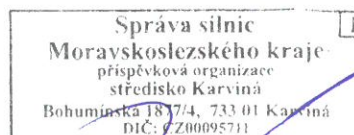
V rámci záměru projektu, při němž dojde k přestavbě dvou mostních objektů, které převádějí dotčenou trať přes pozemní komunikaci ve správě SSMSK, p.o.:

Podjezd 474-047 – v Horní Suché, ul. Těrlická (most v km 13,460) má průjezdný profil 4,25m (DZ 4,0m)

Podjezd 4744-1 v Horní Suché, ul. Hornosušská (most v km 14,953) má průjezdný profil 4,55m (DZ 4,5m)

souhlasíme s navrženým řešením za podmínky, že budou minimálně zachovány stávající rozměry otvoru včetně světlé výšky pod mostem.

S pozdravem



Ing. Tomáš Danihlík
vedoucí střediska Karviná