|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Váš dopis zn.  Správa železnic, státní organizace  Stavební správa západ  Ing. Vlastimil Spiegl  Sokolovská 258/1955  Praha 9  (Zasláno elektroniky) |  |  |  |
| Ze dne | 24.09.2020 |  |  |
| Naše zn. | 23759/2020-SŽ-OŘ UNL-OPS |  |
| Listů/příloh | 4/3 |  |
|  |  |  |
| Vyřizuje | Iveta Tichá, DiS |  |
| Telefon | +420 972 422 246 |  |
| Mobil | +420 601 158726 |  |
| E-mail | [tichai@spravazeleznic.cz](mailto:tichai@spravazeleznic.cz) |  |
|  |  |  |  |
| Datum | 01.10.2020 |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

**Souhrnné vyjádření OŘ Ústí nad Labem k záměru projektu stavby**

**„Rekonstrukce ŽST Most“**

OŘ Ústí nad Labem **souhlasí s předloženým záměrem projektu** „Rekonstrukce ŽST Most“.

K předložené dokumentaci máme níže uvedené připomínky:

**OŘ UNL Odbor energetiky a služeb (OES)**

*Milan Hyka*

S přípravnou dokumentací souhlasíme.

V současné době je žst. Most napájena z TS MO598, která je v majetku ČEZ Distribuce, a.s..

Správa železnic, s.o. zde má pouze jeden transformátor. Navrhujeme rezervovaný příkon

(280kW) převést na novou TS - označovanou jako TS2 – která by současnou TS nahradila a nově

již byla v majetku Správa železnic s.o.

Další TS pro Most žst. je TS MO597 – Rudolice (rezervovaný příkon 300kW). Z této TS lze v

případě výpadku TS598 napájet žst. Most . Primárně však slouží pro napájení EOV a areálu

Rudolice apod.

• Požadujeme vyhotovit energetickou bilanci nového stavu žst. Most.

• V případě, že stavba vyvolá potřebu přeložky el. zařízení tak přeložku smluvně a finančně

zajišťuje investor stavby.

**OŘ UNL OES - Odd. ostatních energií a služeb**

*Ing. Stanislava Klímová*

stavba řeší pouze rekonstrukci traťového zabezpečovacího zařízení bez jeho dálkového ovládání.

Realizace stavby umožní budoucí začlenění traťového úseku do systému dálkového ovládání.

Vliv na ostatní energie (teplo, voda, komunální odpad) v souvislosti budovou nemá.

**OŘ UNL oddělení ekologie**

*Ing. Zuzana Kemrová*

Souhlasím bez připomínek

**OŘ UNL OOČ - odd. obchodního využití majetku (OOVM)**

*Ing. Patrik Konopásek*

K aktuálnímu stupni dokumentace (Záměru projektu) nemáme připomínek.

Aktuální stupeň neřeší majetkoprávní problematiku a případné dopady na NS.

**OŘ UNL SEE – Oblast Ústí nad Labem:**

*František Poborský*

Souhlasíme po dodržení připomínek viz. 3x příloha.

- Vyjádření OŘ UnL - SEE - SI2

- Most\_A - Průvodní zpráva 19\_04\_06

- Situace TS a rozvoden v Žst. Most

**OŘ UNL SMT:**

*Ing. Libor Šindelář*

Souhlasím bez připomínek

**OŘ UNL správa pozemních staveb:**

*Václav Srbecký, Bc.*

K předložené projektové dokumentaci akce Rekonstrukce ŽST Most, níže uvedené připomínky:

ZP 3.2.9. Mosty, propustky, zdi: V soupisu podchodů doplnit chybějící „Rudolický podchod“,

doplnit popis a stav konstrukce.

ZP 5.1.1. Zab. zař., Pož. na nový stav: Stavba bude koordinována se stavbami „**Rekonstrukce**

**traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)**,“ a „**Rekonstrukce traťového úseku**

**Most (mimo) – Kyjice (včetně)**“, ve kterých je navržena výstavba nového TZZ v navazujících

úsecích. Stavbu nutno koordinovat napříč všemi profesemi (zab. zař., sděl. zař., silnoproudá

technologie) se stavbou „**Rekonstrukce výpravní budovy Most**“, v rámci této akce bude nutno

zajistit stavební připravenost budoucích prostor dotčených akcí „Rekonstrukce ŽST Most“.

ZP 5.1.7. Nástupiště: Přístup na nástupiště bude kromě schodiště i výtahem (východní podchod),

resp. eskalátorem (západní podchod), vždy nahrazením jednoho stávajícího schodišťového

ramene. V ZP je uvažováno umístění výtahů ve východním podchodu (z odjezdové haly) a

několikanásobně kapacitnější řešení eskalátory v západním podchodu (do příjezdové haly). Toto

řešení však zásadně nerespektuje realitu provozu, když jednoznačně využívanější a hlavní proud

cestujících je podchodem VÝCHODNÍM (z odjezdové haly) a to i pro východ z nástupiště,

nahrazením jednoho schodišťového ramene dojde ke značnému snížení kapacity mezi

podchodem a nástupišti. Proto požadujeme zaměnit navrhované dispozice a eskalátory zřídit na

VÝCHODNÍM podchodu (kde je několikanásobně vyšší frekvence cestujících) a méně kapacitní,

ale bezbariérové výtahy zřídit na ZÁPADNÍM podchodu.

ZP 5.1.10. Mosty, propustky, zdi; Železniční most v ev. km 46,256 (podchod): V rámci

rekonstrukce bude zrušena jedna strana schodišť pro přístup na nástupiště a nahrazena výtahy

pro zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště. Nový výtah bude navržen i na 1. nástupiště

částečným rozšířením výstupu z podchodu. Viz. u ZP 5.1.7.

ZP 5.1.10. Mosty, propustky, zdi; Železniční most v ev. km 46,308 (podchod): V rámci

rekonstrukce bude zrušena jedna strana schodišť pro přístup na nástupiště a nahrazena

eskalátory. Nový eskalátor bude navržen i na 1. nástupiště částečným rozšířením výstupu z

podchodu. Viz. u ZP 5.1.7

ZP 5.1.10. Mosty, propustky; „Rudolický podchod“: Nutno projednat s městem Most, v rámci

stavby navrhujeme podchod zdemolovat / zasypat (např. popílkem). Pro přístup do Rudolic bude

sloužit prodloužený podchod z odjezdové haly.

ZP 5.1.11.: Oprava střechy nad částí „E“, kde bude nově umístěna dopravní technologie, bude

řešena v rámci opravné práce v gesci OŘ mimo tuto stavbu. Oprava střechy realizována v

8/2020.

D.1. Situace ZST Most: V rámci stavby navrhujeme zrušit přechod pro pěší umístěný na JV straně

nástupišť.

D.1. Situace ZST Most: Požadujeme rozšířit rozsah schodišť na zvýšené 1. nástupiště (např. v

celé délce), navržená schodiště před DK a u 11.SK jsou nedostatečná.

**OŘ UNL SSZT – oblast Most:**

*Vladimír Kozelka*

Most - Obrnice - položit HDPE pro budoucí DOZ Obrnice z Mostu

**OŘ UNL ST – oblast Most:**

*Aubrecht Vlastimil, Bc.*

U výhybky č.2 prověřit vložení většího poloměru v odbočné větvi min. 300 a ne 284 pak by

nevyšla V 50 jestli že je D=0.

Výhybky č. 16 a 23 vložit 1:9-300 výhybky jsou zatížené nákladní dopravou.

U výhybky č.21 zvážit vložení výh. 1:9-190 a využít 6m přímé v srdcovce pro mezipřímou mezi

v.č.20 na poloměr R 190. Úpravou se prodlouží užitné délky kolejí.

**OŘ UNL Útvar nám. pro provoz infrastruktury**

*Ing. Jan Kazda*

Souhlasí bez připomínek.

**OŘ UNL útvar nám, pro řízení provozu UL:**

*Ing. Ladislav Kučera, MBA*

K předložené dokumentaci máme níže uvedené připomínky:

**Obecně:**

V dokumentaci aktualizovat jméno objednatele a uvést ve zkratkách.

K části B. - Společné ekonomické hodnocení projektů „Rekonstrukce ŽST Most“ a

„Rekonstrukce traťového úseku Bílina (vč.) – Most (mimo)“ :

· Na str. 6 v bodu 2 ANALÝZA PŘEPRAVNÍHO TRHU ve 3. odstavci opravit číslo 535 NJŘ na

504.

· Na str. 14 v bodu 2.5.2 Stávající dopravní nabídka ve 2. odst. není uvedena ŽST Bílina, kde

rychlíkové vlaky také zastavují.

· Na str. 25 v odst. pod tabulkou doplnit text v poslední větě, kde chybí slovo „době“.

**K části K.1 – Provozní a dopravní technologie, část 1.2, str. 5:**

Žádáme o kontrolu kilometráže v rozsahu stavby – uvedena odbočka Most n.n.

**K části K.1 – Provozní a dopravní technologie, část 2.1, str. 6:**

· Současný stav - se ve 4. odst. uvádí vybavení EOV u výhybek 1 – 47, ale dle SŘ jsou to

výhybky 1 – 49.

· Na str. 7 v tabulce Dopravní koleje ŽST Most se u kolejí 101, 102 a 104 uvádí užitečná

délka 965 m, dle SŘ je to jen 882 m.

**K části K.1 – Provozní a dopravní technologie, část 3.1, str. 9 a 10:**

· U linek R5, R25 a U51 – chybně uvedeno, že v předmětném úseku nezastavují v žádné

stanici ani zastávce. Doplnit stanice a zastávky.

· U linek U12 a U25 opravit na Osek město.

· U linky U13 opravit na Žatec západ.

· Linka U25 není vedena pouze jednotkou RegioShark, ale i v jiném řazení s M810 a

přívěsnými vozy.

**K části K.1 – Provozní a dopravní technologie, část 3.3, str. 13 a 14:**

· U linky R15 uvedeno, že v předmětném úseku nezastavuje v žádné stanici ani zastávce.

Opravit.

· Poslední věta prvního odstavce výše uvedené linky se na dalším řádku opakuje.

· U linek U12 a U25 opravit na Osek město.

· U linky U13 opravit na Žatec západ.

· Linka U25 nemusí být vedena pouze jednotkou RegioShark, ale i v jiném řazení s M810 a

přívěsnými vozy, jako v současnosti.

**K části K.1 – Provozní a dopravní technologie, Příloha K.1.2:**

· Ve schématu ŽST Most výhledový stav je spojka mezi výhybkami č. 14 a 17 umístěna tak,

že 11. SK bude možné použít pouze pro vjezdy a odjezdy od/do Obrnic, na rozdíl od

současného stavu kdy je použitelná pro všechny směry, což povede k omezení dopravního

programu. Spojku je třeba posunout do původní polohy, aby opět umožňovala jízdy na 11.

kolej ze všech směrů.

· Bylo by vhodné zachovat alespoň část bývalé kusé koleje 5b v takové délce, aby bylo

možné případné přestavování souprav na/z koleje 13. – 17. provádět tak, aby to

nenarušovalo jízdní cesty v hlavních kolejích. Toto řešení považujeme za vhodné i

z hlediska implementace technologie ETCS.

**K souboru ZP\_Most\_v2.1.pdf, Průvodní zpráva:**

· Na str. 7 se uvádí Počet dopravních kolejí 9, mělo by být 10, bez započítání kolejí 101.,

102. a 104. SK.

· Na str. 10 v bodu 3.2.5 EOV, rozvody vn, nn, a osvětlení se ve druhém odseku uvádí, že je

vyhříváno 45 ks výhybek, dle SŘ se jedná o 48 ks.

· Na str. 25 v bodu 5.1.6 není v rámci rekonstrukce uvedena kolej 13.

**OŘ UNL Útvar nám. pro techniku**

*Jaroslava Farkašová*

V dané fázi souhlasíme s tím, že požadujeme v dalším stupni realizace záměru předložit požárně

bezpečnostní řešení.

**Závěr:** Za předpokladu respektování připomínek a požadavků OŘ Ústí nad Labem, vydává

Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Ústí nad Labem na předloženou

dokumentaci souhlasné stanovisko.

S pozdravem

Ing. Martin Kašpar

Ředitel Oblastního ředitelství Ústí nad Labem

Přílohy: Vyjádření OŘ UnL - SEE - SI2

Most\_A - Průvodní zpráva 19\_04\_06

Situace TS a rozvoden v Žst. Most