

Váš dopis zn.

Ze dne 15. 03. 2021  
Naše zn. 5208/2021-SŽ-OŘ UNL-OPS  
Listů/příloh 4/0  
Vyřizuje Petra Nebeská  
Telefon +420 972 422 246  
Mobil +420 722 985 105  
E-mail [nebeska@szdc.cz](mailto:nebeska@szdc.cz)

Datum 23. 03. 2021

Správa železnic, státní organizace  
Stavební správa západ  
Spiegl Vlastimil, Ing.

Sokolovská 278/1955  
190 00 Praha 9

## **Vyjádření OŘ Ústí nad Labem k záměru projektu "Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)"**

OŘ Ústí nad Labem **posoudilo předložený materiál k záměru projektu "Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)".** K předložené dokumentaci máme níže uvedené zásadní připomínky:

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

*Ing. Patrik Konopásek*

Souhlasíme za předpokladu koordinace s připravovanou stavbou SSz "Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Bílina" - kontaktní osoba Ing. Luboš Hubal, připravář stavby, [HubalL@spravazeleznice.cz](mailto:HubalL@spravazeleznice.cz), tel. +420 607 950 396

### **OŘ UNL SEE – Oblast UL:**

*Šaman Jiří*

Všeobecné vyjádření k projektu,

1. Str. 4 - „Tato trať č. 130 je spolu s regionální jednokolejnou elektrifikovanou tratí č. 131, Bílina - Ústí nad Labem západ“ – trať 131 je dvoukolejná.
2. V uvedeném úseku se nachází napájení 6kv/50Hz – v textu je chybně uvedeno 75Hz.
3. Z kterých napájecích bodů LDSŽ 22kV se bude uvedený úsek napájet.

Vyjádření od vedoucího provozu TV.

Jako vedoucí provozu trakčního vedení nerozumím objemu rekonstrukce TV v akci „Rekonstrukce trať. úseku Bílina – Most“, protože TV v daném úseku je původní z roku 1963, větší opravné akce se konaly v podstatě jen na zhlaví v žst. Bílina, což konstatuje i záměr projektu na str. 6, kde se výslovně píše, že trakční podpěry jsou na konci životnosti, značně zkorodované atd. Opravné práce většího rozsahu nám nejsou umožněny z důvodu celkové rekonstrukce trati 130 Ústí n.L. – Chomutov.

Na straně 40 se však píše, že se bude posuzovat stav stávajících podpěr a v odstavci ŽST Bílina, trakční vedení se již píše o důkladném protikorozním ošetření stožárů a bránových břevien. Není mi jasné, jak se mají důkladně ošetřit stožáry, když korozně jsou nejvíce ohroženy na přechodu do základu a přímo v základu. Zde nikdo není schopen stav stožáru posoudit, natož nějak ošetřit. Žádám o kompletní rekonstrukci TV.

Obdobně toto platí i v odbočce Č. Zlatníky a trať. úseku Č. Zlatníky - Most, kde nesouhlasím s ponecháním části původních stožárů a s ponecháním původních lan a trolejí. Opět je vše původní. Proto též žádám o kompletní rekonstrukci TV.

Vyjádření SEE-Si2:

zas. Bílina kyselka - současný stav - není dálkově ovládáno z žst. Bílina ale z nově postaveného pilíře RE/RO v zas. Bílina kyselka pomocí astro-modulu.

žst. Bílina - v PD je popsána jako částečná oprava venkovního osvětlení. Požadujeme kompletní rekonstrukci venkovního osvětlení a to pouze v provedení LED.

#### **OŘ UNL SMT:**

*Kudrnáč Vladimír*

S návrhem souhlasíme s těmito připomínkami:

Všechny objekty by měly mít prokázanou zatížitelnost a přechodnost pro danou rychlost.

Mosty - podchody u těchto objektů chybí způsob řešení dilatačních spár (výplň a zakrytí, především dilatační spára mezi budovou a podchodem viz žst. Bílina, kde silně zatéká. Dále je nutné v pochodech vyřešit odvodnění v tubusu (sběrné kanálky a odkanalizování) a zamezení vtékání vody schodištěm příčný kanálek pře schodištěm v nástupišti nebo chodníku). Nutno řešit přechodové oblasti nad podchodem.

Mosty - nesouhlasíme s návrhem řešení u mostu v km 1,067. Nutno respektovat závěry z "Diagnostika a statické posouzení mostů z předpjatou nosnou konstrukcí - I etapa" 2020, ke se uvádí zbytková životnost 10 let - požadujeme novou nosnou konstrukci.

Propustky - bez připomínek.

#### **OŘ UNL správa pozemních staveb:**

*Ing. Petr Martínek*

Souhlasíme za předpokladu koordinace s připravovanou stavbou SSz "Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Bílina", Ing. Luboš Hubal

#### **OŘ UNL SSZT – oblast MO:**

*Kozelka Vladimír*

Zasílám připomínky k investiční akci „Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mino):

- V celém dokumentu střídá typ písma,
- Strana č. 4, část 2., 4. odtrh – trať je dvoukolejná,
- Strana č. 4, část 3., 1. odtrh – dotčená trať je dle TTP Ústí nad Labem – Chomutov, Stejná připomínka i ke Straně č. 6, 5. odtrh, dále chybně uvedeno na straně č. 54,
- Strana č. 5, část 3.1, 2. odtrh – poloha vjezdového návěstidla ŽST Most je v km 45,220, nikoli 46,280,
- Strana č. 6, část 3.2, předposlední odtrh – Je zde ovládací pult (nikoli Řídící přístroj), jsou zde kolejové obvody (nikoli izolované koleje),
- Strana č. 12, část D.1, 2. odtrh – chybně uvedený km PZS P1952, správně je v km 38,675, dále na straně č. 15, část D.1.3; dále na straně 30, část E.1.3
- Strana č. 12, část D.1, 5. odtrh – chybí slovo odbočka k dopravě České Zlatníky, a dále je zde popis se zmíněním jednoho přejezdu v traťovém úseku směr Obrnice – tento je v dopravě Obrnice, dále jen v textu správně vysloňovat slovo „počítačem“ na „počítači“ náprav
- Strana č. 13, část D.1, ŽST Bílina – není řešeno PZS v km 33,930 (P1950),
- Strana č. 13, část D.1, poslední odtrh – v úseku Světec – Bílina je v současné době TZZ typu AH-88A – obousměrné,
- Strana č. 25, část E.1.1, druhý odtrh – jsou zde chybně uvedeny tři koleje,
- Strana č. 30, část E.1.3 – chybně uvedené PZS v km 36,208, správně je v km 36,210
- V dokumentu není nikde zmínka, že budou alespoň v hlavních a přejížděných kolejích použity kolejové obvody, za účelem zajištění přenosu LVZ (vlakového zabezpečovače) tak, aby byla umožněna výsledná rychlost, převyšující 100km/hod.

Žitný David, vedoucí oddělení OJ Správy sdělovací a zabezpečovací techniky



Sdělovací zařízení připomínky:

## D.2 Železniční sdělovací zařízení

Navrhovaný stav - Bílina

Nebudovat místní kabelizaci k vjezdovým VTO.

### D.2.3. Informační zařízení

Zastávka Bílina Kyselka, rozhlasové zařízení:

Nutno vybudovat celý nový IP rozhlasový systém z důvodu současného umístění v budově na zastávce.

Budova zastávky určena k prodeji.

Veškeré nové kabelové sítě pokládáné při stavbě nutno geodeticky zaměřit a zpracovat kabelové knihy. Lomové body a spojky označit markery dle odborností.

### **OŘ UNL ST – oblast MO:**

*Beránek Miroslav, Ing.*

Podmínečně souhlasím s textovou částí, ale grafické přílohy nejsou, tudíž se není k této části možno vyjádřit. Prosíme o doložení kolejového řešení.

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

*Milan Hyka*

V celém úseku je uvažováno s magistrálním rozvodem, který má napájet jak TS (stávající TS Bílina se opustí a vznikne nová TS + zřízení nové TS pro Odbočku České Zlatníky), tak další odběry v úseku (zastávky apod).

Požadujeme Specifikovat body napájení rozvodu LDSŽ – odkud se bude napájet.

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

*Ing. Stanislava Klímová*

V této fázi nemáme připomínek, v další fázi nás bude zajímat zejména:

#### E.2.1 Pozemní objekty budov

Žst. Bílina, Nové ústřední stavědlo:

Pro umístění technologií pro ovládání ŽST. Bílina bude vybudováno nové ústřední stavědlo.

Odb. České Zlatníky, technologická budova:

Pro umístění technologií pro ovládání Odb. Č. Zlatníky bude vybudována nová technologická budova.

Z pohledu napojení vody a vytápění - stávající ústřední stavědlo je napojeno na dálkové teplo. Pokud budou v další fázi k dispozici podrobnější údaje vyjádříme se k tomu v další PD. V Demolici je jen všeobecné prohlášení.

### **OŘ UNL ÚNT - Odd. životního prostředí**

*Ing. Kosinská Jana*

Se záměrem souhlasím.

Původcem odpadu bude zhotovitel stavby.

Práce budou prováděny v souladu se zákonem 114/1992 Sb., O ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Budou dodrženy požadavky příslušného orgánu ochrany přírody a krajiny.

### **OŘ UNL ÚNT - požární ochrana**

*Farkašová Jaroslava*

V daném fázi souhlasíme s tím, že v další podmínky budou stanoveny až na základě předloženého Požárně bezpečnostního řešení stavby /nové objekty + případně změny stavby u stávajících objektů.

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

*Kazda Jan, Ing.*

ZP předložen k připomínkám bez přílohy D, Situační výkresy.

Souhlasím s požadavkem SEE na kompletní rekonstrukci TV.

Podle připomínek řízení provozu má být v dalším stupni (DUR) ponechána 0.kolej v úseku Bílina - České Zlatníky. Upozorňuji, že to bude znamenat nárůst nákladů stavby i ztrátu části benefitů ze zdvoukolejnění.

Jinak bez připomínek.

## **OŘ UNL útvar nám. pro řízení provozu UL:**

*Ing. Ladislav Kučera, MBA*

K předložené dokumentaci máme níže uvedené připomínky:

Z hlediska korekce dílčích nepřesností v dalším textu dokumentace uvádíme:

- Část 2. Návaznost na schválené koncepce a programy, str. 4, ve 4 odst. v první větě opravit jednokolejnou na dvoukolejnou.
- Část 3.1. Popis stávajícího stavu umístění železnice v území, str. 5, v 1. odst. ve druhé větě opravit číslo NJŘ 0591 na 504.
- Část 3.2 Popis stávajícího technického stavu, str. 6, ve 2. odst. v poslední větě je chybně uváděna rychlost 50 km/h. V současné době je 80 km/h.  
V 7. odst. je nesprávně uvedený počet manipulačních kolejí v ŽST Bílina, správně má být 10 manipulačních kolejí (+ 2 spojovací koleje).
- V 10. odst. na konci stránky je nepřesně popsáno napojení vleček v ŽST Bílina, jsou použity nepřesné názvy a zmínka o někdejším stavění vlakových cest na jmenované vlečky je chybná, tyto vlečky se vždy obsluhovaly pouze cestou posunu.
- Str. 7, 1. odst., ve třetí větě použít název zastávky Želenice, správný název je Želenice nad Bílinou. Nutno opravit v celém dokumentu a používat jednotný název.
- Část 3.3. Důvody pro modernizaci předmětného úseku, str. 7, ve 2. odst. je uváděno řízení z CDP Praha, dle aktualizované koncepce to však bude z RDP Ústí nad Labem hl.n., nutno upravit v celém dokumentu.
- Část D.1 Železniční zabezpečovací zařízení - Stávající stav, str. 12, 3. odst. je uváděno jednosměrné TZZ typu AH v úseku Bílina – Světec. V únoru 2019 bylo instalováno TZZ obousměrné typu AH 88A.
- Část E.1.1 Železniční svršek a spodek, str. 24, v předposledním odstavci, je navrženo rozložení křižovatkových výhybek 1, 2, 3, 4. Výhybky č. 1 a 2 jsou výhybky jednoduché. Stejná chyba je v následujícím odstavci na str. 25. V ŽST Bílina jsou křižovatkové výhybky č. 3, 4, 5, 6, 7, 8 s PHS a č. 10 bez PHS.
- Část E.1.3 Přejezdy, str. 30 u přejezdu P 1951 Bílina kyselka je použit km 36,208, dle TTP je to km 36,210 a u přejezdu P1952 je použit km 38,375, dle TTP je to km 38,675. Opravit a sjednotit km.
- Část E.3.4 Ohřev výměn - Stávající stav, str. 41, je nesprávně uvedeno, že ohřev v ŽST Bílina je na 26 výhybkách. Skutečně je pouze na 20 výhybkách.
- Část E.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů - Stávající stav, str. 42, 2. odst., nesprávně uvedeno, že ovládání osvětlení zastávky Bílina kyselka je dálkově z DK ŽST Bílina. Opravit na osvětlení je ovládáno fotobuňkou.

**Závěr:** Žádáme o zapracování výše u vedených připomínek a předložení k opětovnému vyjádření. Bez doložení kompletní dokumentace se nemůžeme relevantně vyjádřit. Toto vyjádření nenahrazuje Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Správy železnic, s. o.

S pozdravem

Ing. Martin Kašpar  
Ředitel Oblastního ředitelství Ústí nad Labem