

Váš dopis zn.

Ze dne 14.09.2020
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

Datum 01.10. 2020

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa západ
Ing. Vlastimil Spiegl
Sokolovská 258/1955
Praha 9

(Zasláno elektronicky)

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 OČ - odd. obchodního využití majetku (OOVM)

Ing. Patrik Konopásek

K aktuálnímu stupni dokumentace (Záměru projektu) nemáme připomínky.
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 nástupištěm. 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 nástupiště.

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 vložít 1:9-300 výhybky jsou zatížené nákladní dopravou.

U výhybky č.21 zvážít vložení výh. 1:9-190 a využít 6m přímé v srdcovce pro mezipřímou mezi v.č.20 na poloměr R 190. Úpravou se prodlouží užité 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 vyhríváno 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