

			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno

OBJEDNAVATEL:	SŽDC, S.O., DLÁŽDĚNÁ 1003/7, 110 00 PRAHA 1 OBLASTNÍ ŘEDITELSTVÍ OSTRAVA (ORGANIZAČNÍ JEDNOTKA)		tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz	
PROFESNÍ SKUPINA:	11 KOLEJE	VEDOUČÍ PROF. SKUPINY ING. PETR ROTSCHEIN	ŘEDITEL ING. JIŘÍ MOLÁK	
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY ING. KAMIL CHMELA	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO ING. JOSEF FERENC <i>Ferenc</i>	NAVRHL, VYPRACOVAL ING. JOSEF FERENC <i>Ferenc</i>	KONTROLOVAL ING. KAMIL CHMELA	
KRAJ: MORAVSKOSLEZSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ:		STUPEŇ: PROJEKT STAVBY	
TRAŤ 321 OPAVA VÝCHOD - OSTRAVA-SVINOV - ČESKÝ TĚŠÍN, ÚSEK OSTRAVA-KUNČICE - HAVÍŘOV			ZAK. ČÍSLO 14079-01-0315	ARCH. ČÍSLO
			MĚŘITKO	POČET FORMÁTŮ 53 A4
			DATUM: 05/2015	
			ČÁST DOKUM. F	PŘÍLOHA F.1
STAVEBNÍ POSTUPY VÝSTAVBY				

"Trať 321 Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín, úsek Ostrava-Kunčice - Havířov"

F.1 Stavební postupy výstavby



1.1 Plochy zařízení staveniště

Dodavatelské zajištění bude předmětem konkurzního řízení, nelze proto předem stanovit potřeby dodavatelů v rámci zařízení staveniště. Předpokládá se, že zařízení staveniště si dodavatel nebo dodavatelé zřídí podle vlastního uvážení a to v prostoru stavby "Trať 321 Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín, úsek Ostrava-Kunčice - Havířov" na plochách navržených v této PD, zejména na plochách v železničních stanicích Ostrava-Kunčice, Ostrava-Bartovice a Havířov. Umístění vedení stavby se předpokládá v prostorách výpravní budovy v žst. Havířov.



Umístění a rozmístění jednotlivých areálů zařízení staveniště je navrženo tak, aby bylo možno realizovat jednotlivé stavební objekty. Technické i sociální vybavení jednotlivých areálů zařízení staveniště, staveništní komunikace, jejich zpevnění, případně jejich úprava není předmětem řešení technické části projektové dokumentace.

Jednotlivé areály zařízení staveniště jsou zakresleny POV zelenými plochami. Tyto areály budou sloužit pro krátkodobé skládkování materiálu jak na volné ploše, tak ve skladištních buňkách. Dále zde budou skladové buňky ručního nářadí a menší mechanizace. Rovněž tak budou v těchto areálech buňky jako úběžiště, kancelář a šatna, případně jídelna. Každý areál bude po dobu prací vybaven mobilními chemickými WC a rovněž soupravou ručních hasebních prostředků a hasicími přístroji. K vytápění kancelářských a šatnových buněk v období nepřízně počasí se doporučuje vytápění elektrické, které je z hlediska požárního nejbezpečnější.

Každý areál zařízení staveniště bude vybaven kontejnery ke shromažďování a separaci odpadů.

V areálech nebudou parkoviště pro nákladní automobily či stavební stroje. Ty budou přes noc či na období bez jejich potřeby odstavovány na parkovacích plochách v jednotlivých žst., kde kromě lepší ochrany životního prostředí bude zajištěna i jejich lepší ostraha. V žádném případě se na automobilech či stavebních strojích nebude provádět v zařízeních staveniště jejich mytí, údržba či opravy. Pro krátkodobá stání automobilů či techniky bude v každém areálu potřebný počet záchytných plechových nádob proti zamezení úkapů ropných látek. Rovněž tak bude ve skladištní buňce zajištěno několik balení Vapexu pro likvidaci nenadálých úniků při případné poruše mechanismů.

Vjezd pro automobily a vstup pro pěší do oploceného areálu ZS budou samostatné a pro bezpečnost pracovníků ještě odděleny zábradlím.

Na vedení stavby bude vedena kniha o technických prohlídkách vozidel a technický dozor investora bude dohlížet na technický stav tohoto vozidlového parku.

Všechny stroje a nákladní automobily budou muset být v dokonalém technickém stavu zejména z hlediska možných úkapů ropných látek. Na vedení stavby bude vedena kniha o technických prohlídkách vozidel a technický dozor investora bude dohlížet na technický stav tohoto vozidlového parku.

Plocha zařízení staveniště bude oplocena proti přístupu nepovolaných osob oplocením o výšce 1,8m a bude mít jeden vjezd pro automobilní a strojní techniku a jeden přístup pro příchod pěších, navzájem oddělené pevným zábradlím. Bude označena zákazovou značkou „Nepovolaným vstup zakázán“ dle NV č. 11/2002 Sb.



V bezprostřední blízkosti u vchodu bude umístěna kancelářská buňka s ostrahou, kde bude evidence přítomnosti pracovníků. Na této buňce budou vyvěšeny identifikační údaje o stavbě, požární a evakuační plán pro toto staveniště, seznam členů požární hlídky, veškerá potřebná telefonní čísla jednotek záchranného systému. Dále zde bude vyvěšeno oznámení o zahájení prací zaslané oblastnímu inspektorátu práce, a tabule „Stavba povolena“ ze stavebního povolení.

Vzor nástěnky:

Identifi - kační údaje o stavbě	Požární a evakuační plán	Seznam členů požární hlídky: ----- -----	Telefonní čísla: 150 155 158 112 ...	
PLÁN BOZP	Oznámení o zahájení prací			STAVBA POVOLENA

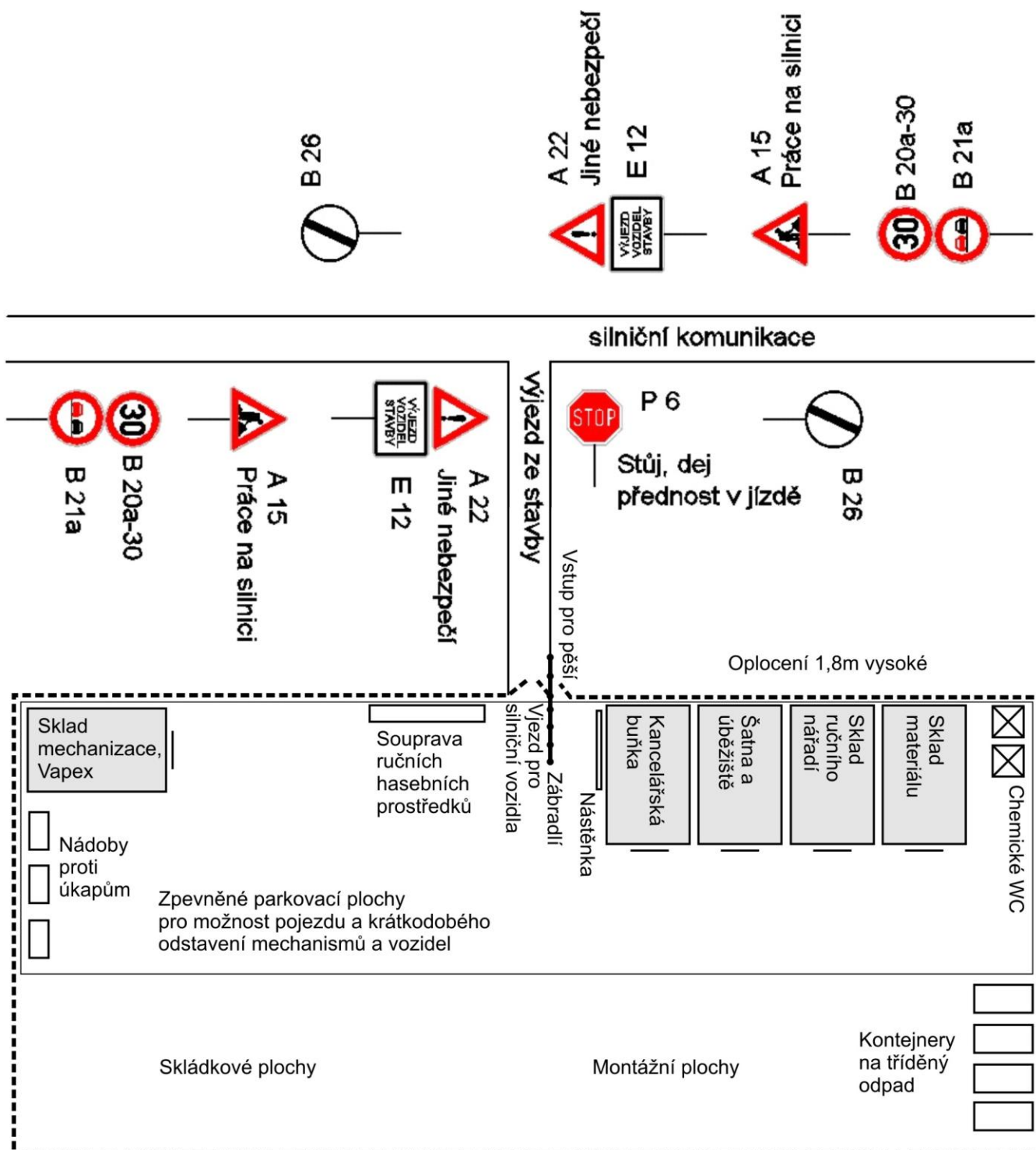
Kriteriem pro výběr subdodavatelských firem je také soběstačnost firmy v péči o své zaměstnance z hlediska potřeb a nároků na ubytovací a stravovací kapacity. V žádném případě v areálech ZS nebudou pracovníci ubytováni v mobilních ubytovacích buňkách. Ubytovací kapacity jsou v potřebném množství v Ostravě. Z hlediska stravování je možné řešení dovozem stravy na pracoviště, případně odvozem pracovníků do stravovacích zařízení.

Zřízení ZS a úpravy (zpevnění) staveništních a přístupových komunikací je navrženo provádět před započítím konkrétních modernizačních prací v koleji na trati.

Návoz materiálu je uvažován převážně po železnici, vlastní staveništní doprava je pak umožněna v převážné většině případů silniční dopravou.

Plochy ZS a komunikace (polní, účelové a místní komunikace) budou po dokončení modernizace uvedeny do původního stavu, v případě zemního povrchu se urovnají, zkyprí a osejí travním semenem. Některé plochy ZS a komunikace, zpevňované pro potřeby stavby, mohou, po dohodě s investorem v zájmu správců nebo uživatelů, zůstat ponechány takto upravené (nebudou se uvádět do původního stavu).

Typické uspořádání plochy areálu zařízení staveniště (uvedený obecný vzor dopravního značení je pouze návodem a podkladem pro zhotovitele, který konkrétní dopravní značení vypracuje pro konkrétní plochy ZS, které si pro realizaci stavby vybere a dopravní značení projedná s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace):



Popis jednotlivých ploch zařízení staveniště:

Jako plochy a prostory vhodné pro zřízení areálů zařízení staveniště byly vytipovány následující plochy:

ZS km 19,0

Určení: **plocha ZS, skládková plocha.**

Plocha: 1 495 m²

Charakter plochy: částečně zpevněná

Pozemek: drážní

Dopravní napojení: z ulice Železničářů v žst. Havířov

Katastrální území: Havířov město

Č. parcel: 3705/1

Souřadnice lomových bodů plochy:

X=-461437.1372 Y=-1107228.8601

X=-461440.5787 Y=-1107229.0590

X=-461442.4013 Y=-1107212.8855

X=-461330.3035 Y=-1107200.2532

X=-461329.2179 Y=-1107204.8320

X=-461350.9002 Y=-1107212.2609

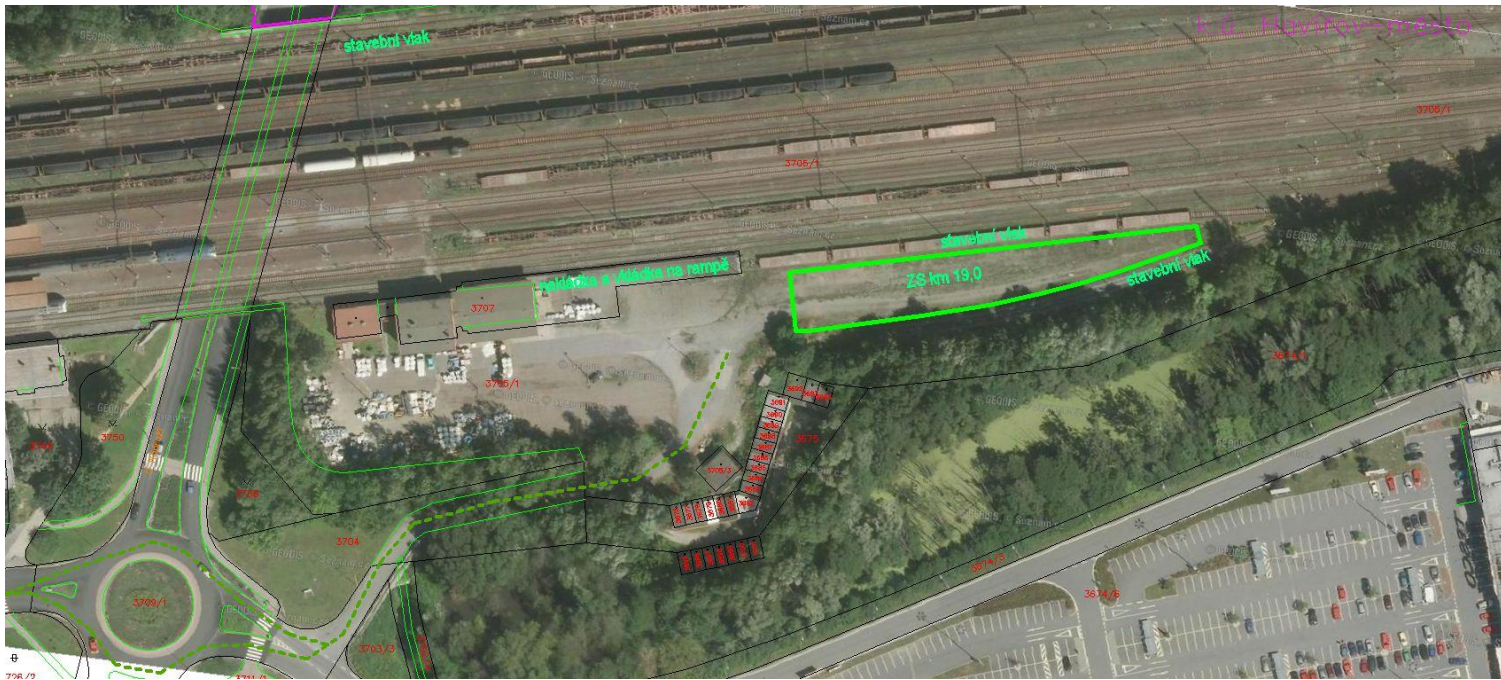
X=-461361.9500 Y=-1107215.8189

X=-461374.2119 Y=-1107219.0049

X=-461387.4592 Y=-1107221.9468

X=-461406.0472 Y=-1107224.8991

X=-461437.1372 Y=-1107228.8601



ZS km 19,7

Určení: **plocha ZS, skládková plocha.**

Plocha: 1 615 m²

Charakter plochy: částečně zpevněná

Pozemek: drážní

Dopravní napojení: z ulice U závor, napojující se na ulice Ostravská a Těšínská

Katastrální území: Havířov město

Č. parcel: 3705/1

Souřadnice lomových bodů plochy:

X=-462250.7525 Y=-1107398.3881

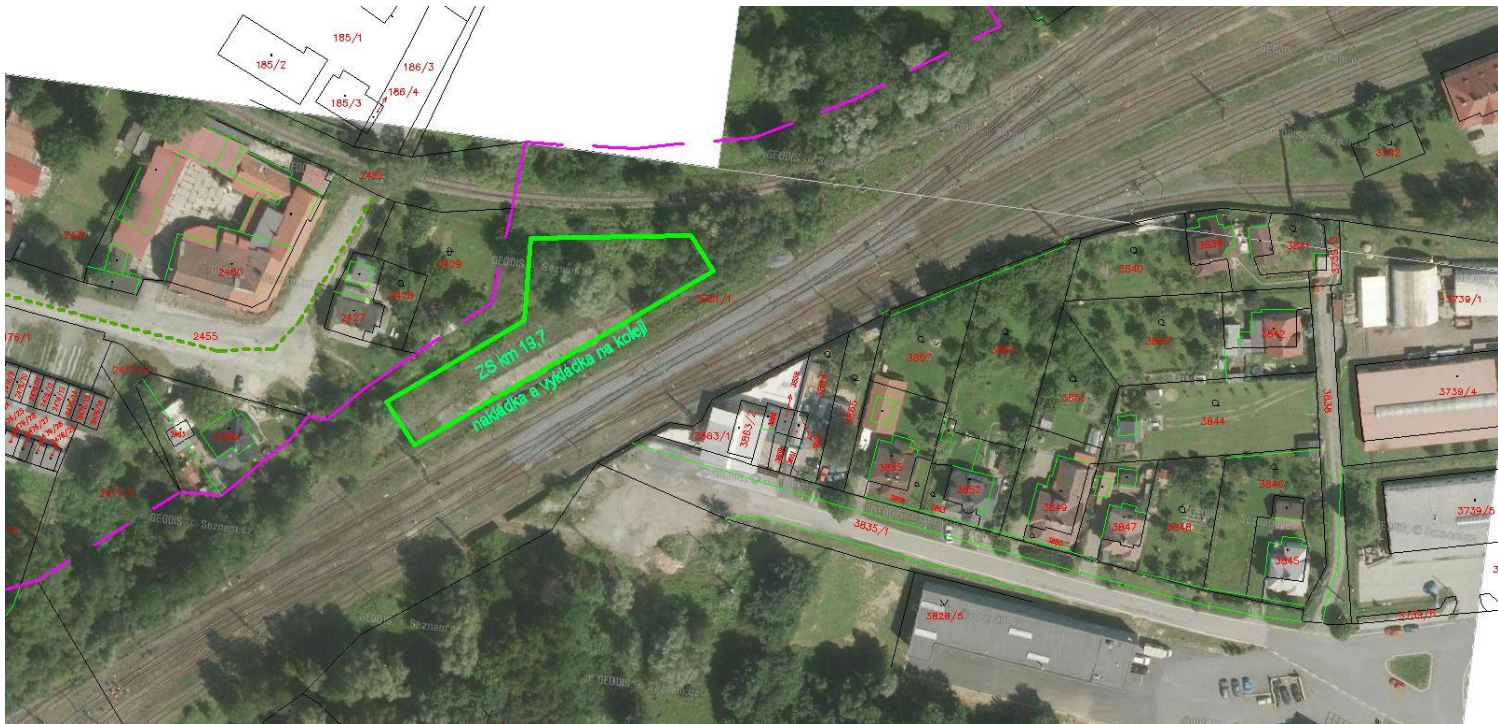
X=-462172.4217 Y=-1107353.0310

X=-462178.2782 Y=-1107343.7644

X=-462220.2498 Y=-1107344.4960

X=-462221.9580 Y=-1107365.9553

X=-462258.0731 Y=-1107387.1708



ZS km 22,0

Určení: **plocha ZS, skládková plocha.**

Plocha: 588 m²

Charakter plochy: nezpevněná

Pozemek: drážní

Dopravní napojení: od ulic Frýdecká, Skrbeňská

Katastrální území: Šenov u Ostravy

Č. parcel: 3612

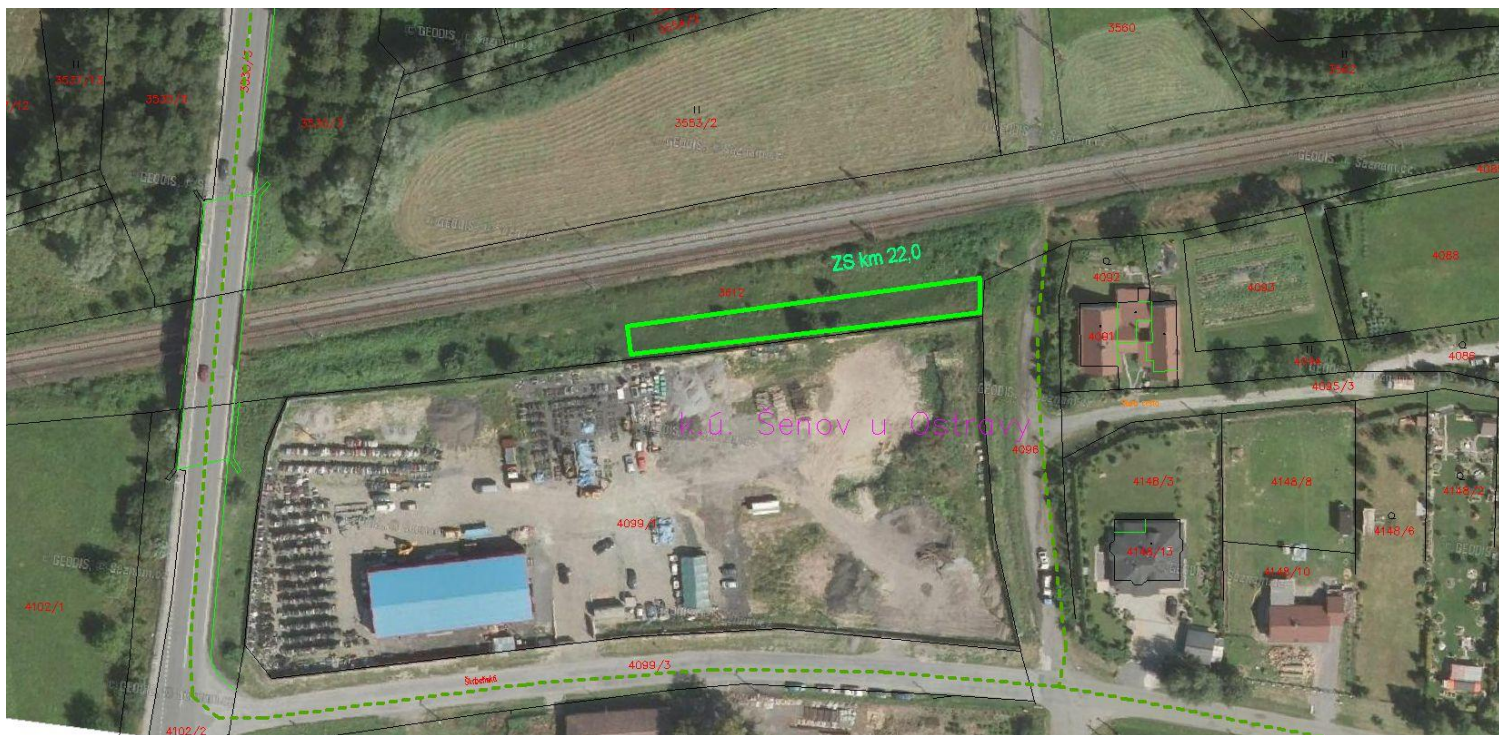
Souřadnice lomových bodů plochy:

X=-464219.1460 Y=-1108538.3454

X=-464137.4109 Y=-1108527.1923

X=-464137.5326 Y=-1108535.0969

X=-464218.4581 Y=-1108544.8257



ZS km 22,7

Určení: **plocha ZS, skládková plocha.**

Plocha: 2 149 m²

Charakter plochy: nezpevněná

Pozemek: drážní

Dopravní napojení: od ulic Václavovická, U nádraží

Katastrální území: Šenov u Ostravy

Č. parcel: 5804

Souřadnice lomových bodů plochy:

X=-465311.2187 Y=-1108709.4939

X=-465313.7040 Y=-1108693.2307

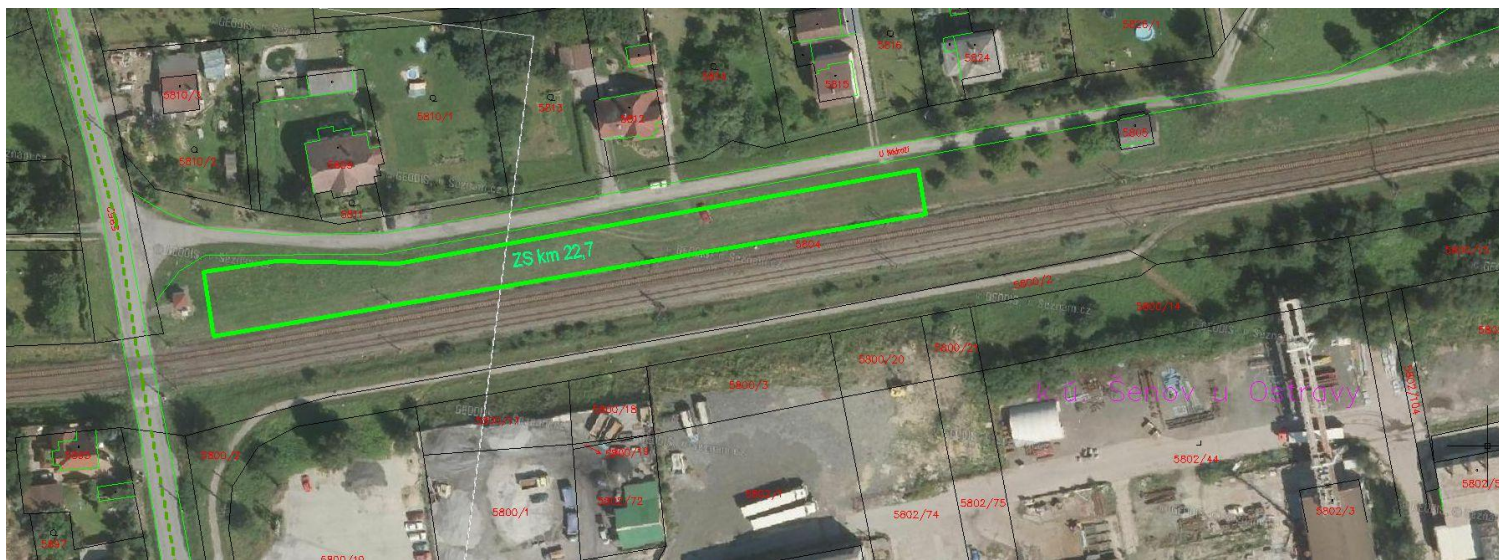
X=-465295.3799 Y=-1108690.4945

X=-465264.6291 Y=-1108691.1259

X=-465133.6222 Y=-1108667.5523

X=-465131.6985 Y=-1108678.8051

X=-465311.2187 Y=-1108709.4939



ZS km 24,7

Určení: **plocha ZS, skládková plocha.**

Plocha: 1 013 m²

Charakter plochy: nezpevněná, nutnost kácení náletových dřevin

Pozemek: drážní

Dopravní napojení: od ulic U vlňáku, Nové nádraží

Katastrální území: Bartovice

Č. parcel: 1688/1

Souřadnice lomových bodů plochy:

X=-466850.4010 Y=-1108297.7376

X=-466776.8898 Y=-1108332.4949

X=-466771.0469 Y=-1108340.9882

X=-466771.9132 Y=-1108348.0321

X=-466805.9285 Y=-1108331.4335

X=-466855.5067 Y=-1108307.3689

ZS km 24,8

Určení: **plocha ZS, skládková plocha.**

Plocha: 461 m²

Charakter plochy: částečně zpevněná, v kolejišti

Pozemek: drážní

Dopravní napojení: od ostrovního nástupiště a z kolejí

Katastrální území: Bartovice

Č. parcel: 1688/1

Souřadnice lomových bodů plochy:

X=-466901.0079 Y=-1108254.1536

X=-466784.6825 Y=-1108310.9875

X=-466783.1209 Y=-1108307.7913

X=-466899.4463 Y=-1108250.9574

ZS km 24,9

Určení: **plocha ZS, skládková plocha.**

Plocha: 129 m²

Charakter plochy: zpevněná, nákladiště

Pozemek: drážní

Dopravní napojení: od ulic U vlňáku, Nové nádraží

Katastrální území: Bartovice

Č. parcel: 1688/1

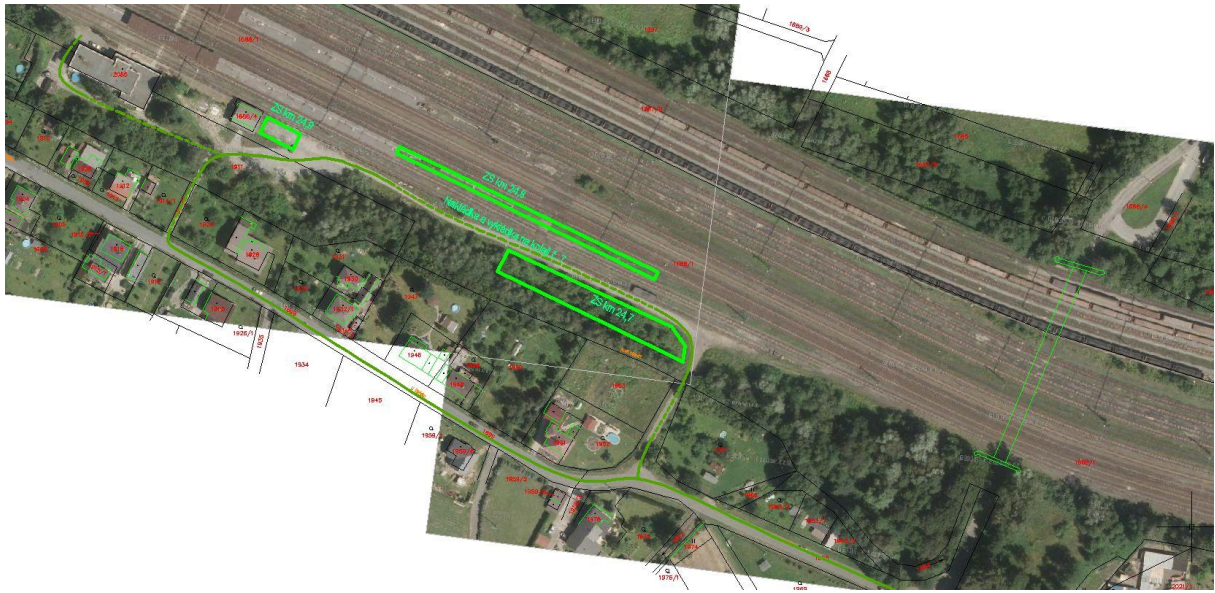
Souřadnice lomových bodů plochy:

X=-466962.5979 Y=-1108244.9840

X=-466959.1862 Y=-1108238.0646

X=-466944.1938 Y=-1108245.4568

X=-466947.6055 Y=-1108252.3762



ZS km 28,7

Určení: **plocha ZS, skládková plocha.**

Plocha: 297 + 2 251 m²

Charakter plochy: zpevněná

Pozemek: drážní

Dopravní napojení: od ulic Frýdecká, Štěpaňáková, Bártova

Katastrální území: Kunčice nad Ostravicí

Č. parcel: 891/5

Souřadnice lomových bodů plochy:

X=-470437.6508 Y=-1106840.4792

X=-470415.8244 Y=-1106839.8401

X=-470411.9071 Y=-1106973.6312

X=-470417.9461 Y=-1106973.9632

X=-470428.6124 Y=-1106927.6983

X=-470434.9765 Y=-1106894.4922

X=-470437.6508 Y=-1106840.4792

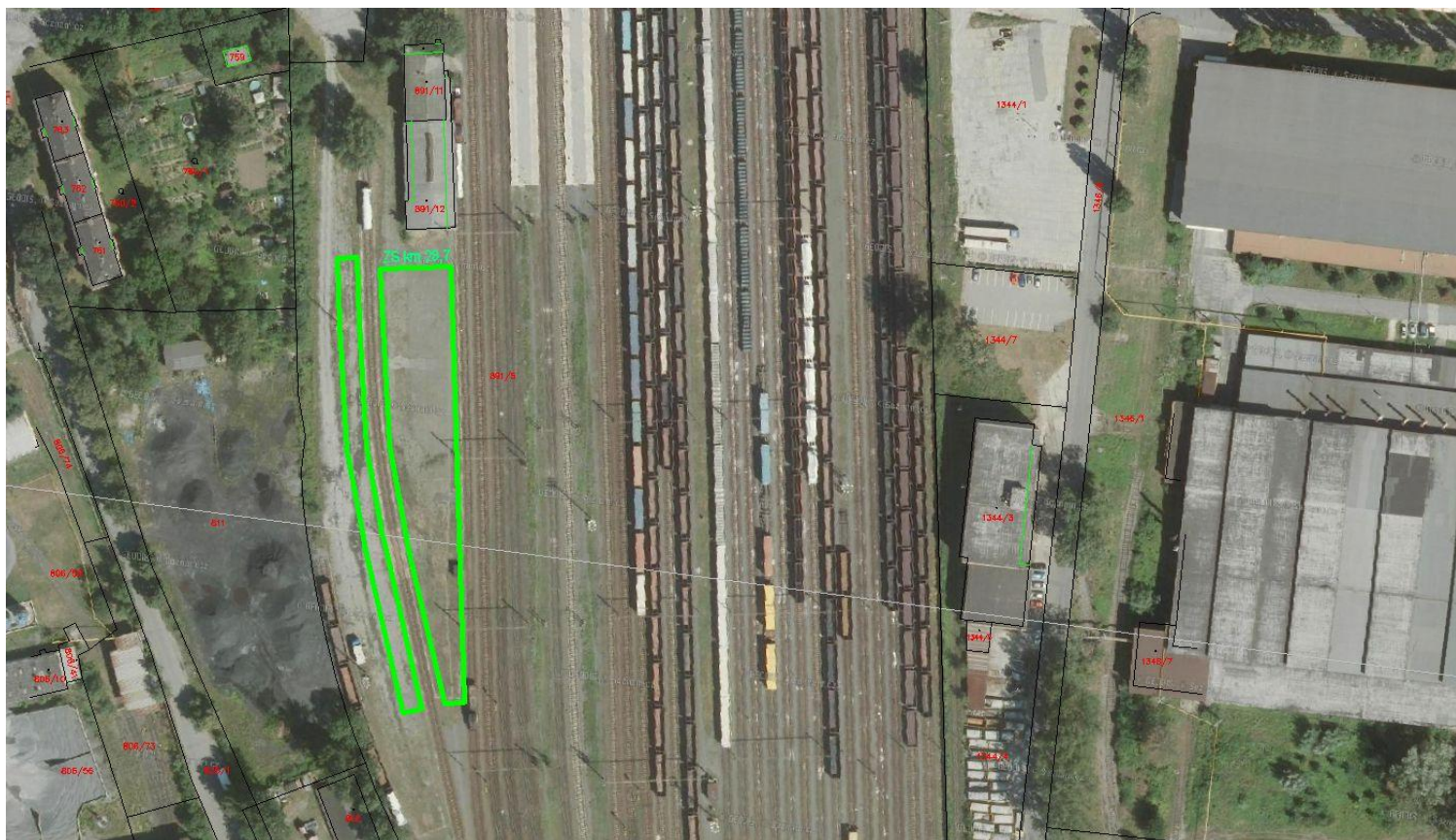
X=-470415.8244 Y=-1106839.8401

X=-470411.9071 Y=-1106973.6312

X=-470417.9461 Y=-1106973.9632

X=-470428.6124 Y=-1106927.6983

X=-470434.9765 Y=-1106894.4922



Pracovní vlaky dodavatelů mohou být umístěny po dohodě jednotlivých dodavatelů s žst. Ostrava-Kunčice, Ostrava-Bartovice a Havířov v kolejišti těchto železničních stanic.

Skládková plocha s případnou stanicí recyklace štěrkového lože se neuvažuje.

Možnosti zdrojů vody a energií

V železničních stanicích jsou možnosti připojení se na stávající rozvody vody, kanalizace, elektrické energie a telefonu. Místa připojení budou stanovena dohodou dodavatele a investora po projednání se správci těchto zařízení. Ve skládkových plochách mimo obvod železniční stanice je zajištění elektrické energie a záměsové, ošetřovací i pitné vody problematické. Proto v případě těchto ploch se počítá s dovozem vody, zajištění elektrické energie se předpokládá především pomocí elektrocentrál. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrného místa. Betonová směs bude na stavbu dovážena.

Využití stávajících objektů

V železničních stanicích jsou v provozu telefony ČD, které však zpravidla mají pouze místní spojení a tyto linky jsou používány pro potřeby dopravy. Proto nejlepší telefonické spojení je pomocí mobilních telefonů a vysílaček.

Pro speciální práce profesí sdělovací, zabezpečovací, trakce i silnoproudu se předpokládá dodavatelské zajištění drážními firmami, které jsou zavedeny pro liniové stavby a mají vybudovány dílny a sklady v jednotlivých žst. a využijí je pro stavbu.

Předpokládané lhůty výstavby

Lhůta výstavby vychází z termínů přípravy stavby a stavebních postupů. Viz příložený časový harmonogram.

1.2. Společné objekty a sdružené zařízení staveniště

S vybudováním společných objektů pro účely zařízení staveniště se neuvažuje. Každý další případný dodavatel si zřizuje své vlastní zařízení staveniště dle vlastního uvážení na výše uvedených plochách. Umístění hlavního vedení stavby se uvažuje v prostorách žst. Havířov.

1.3. Elektrická energie

V železničních stanicích jsou možnosti připojení se na stávající rozvody elektrické energie. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrného místa. Pokud bude zařízení staveniště v železničních stanicích v průběhu výstavby připojeno na stávající rozvody elektrické energie LDSŽ, je nutno dodržet následující postup:

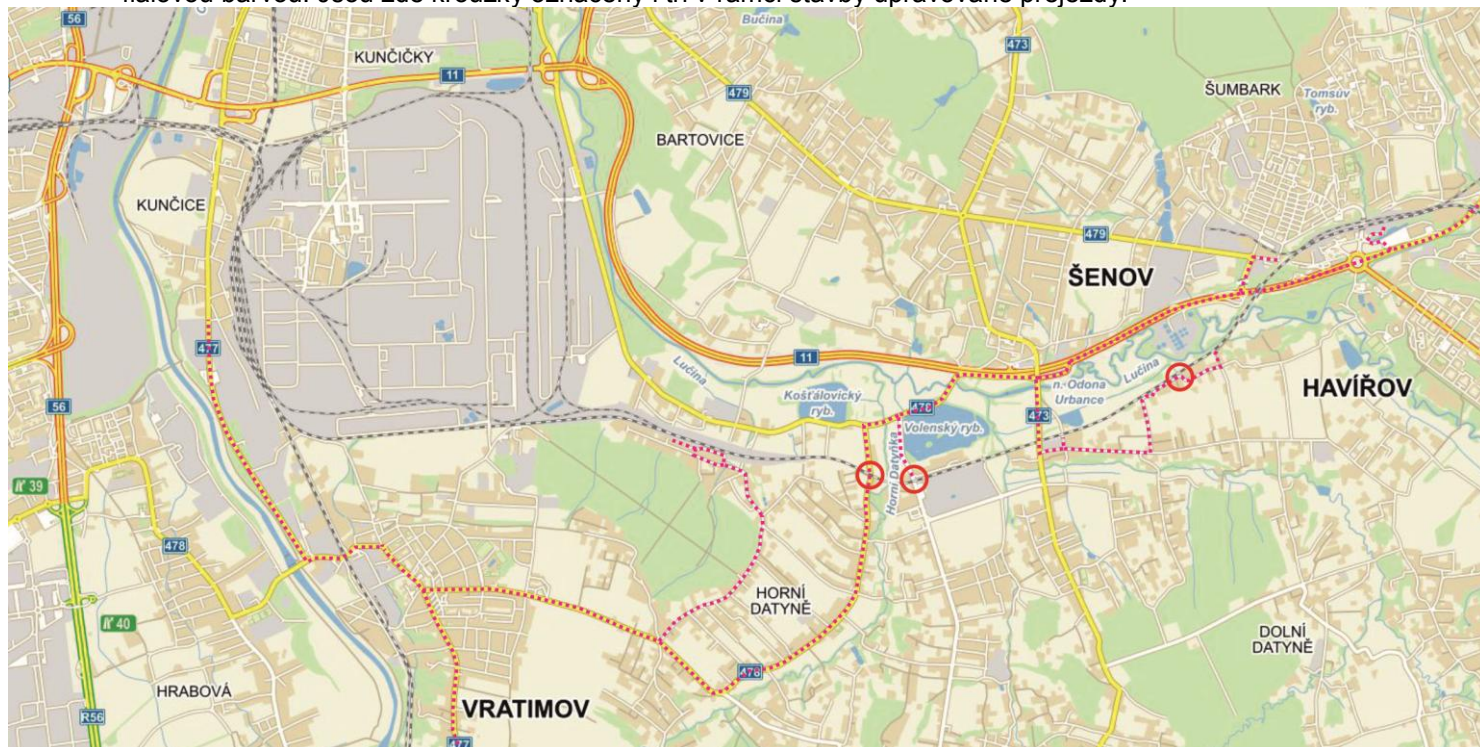
Podmínky připojení odběrného místa je nutno projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa.

1.4. Dopravní trasy

Převážná část materiálu pro stavbu, zejména kolejová pole, výhybky, materiál pro montáž kabelového vedení, vnější prvky sděl. a zab. zař., veškeré prefabrikáty pro propustky, budou přepravovány na stavbu přímo po železnici. Plochy ZS v železničních stanicích jsou přístupny silničním motorovým vozidlům ze silniční sítě.

Štěrkové lože bude sejmuto v úsecích trati dotčených kolejovými úpravami. Vzhledem k tomu, že stavba neřeší rekonstrukci tělesa železničního spodku, nebude materiál v rámci stavby recyklován ani dále využit. Veškeré vytěžené množství bude odvezeno k recyklaci a na skládky mimo území stavby v prostoru ostravské aglomerace.

Dopravní trasy pro stavbu jsou uvedeny na přiloženém přehledném výkresu a zakresleny čárkovanou fialovou barvou. Jsou zde kroužky označeny i tři v rámci stavby upravované přejezdy:



Tyto dopravní trasy byly rovněž zakresleny do situací 1 : 10 000 a rozeslány k odsouhlasení všem správcům komunikací.

Stavba bude používat silnici I/11, silnice II. a III. třídy, které jsou vedeny v blízkosti dotčeného traťového úseku – č. 478, 477.

Při nutnosti uzavírání silničního provozu na dvou železničních přejezdech tohoto traťového úseku (km 23,504 a km 23,154 v zastavbě městské části Šenov) budou tyto přejezdy podle vyjádření Odboru dopravy Magistrátu města Ostravy ze dne 21.5.2015 uzavírány v době, kdy se v zastavbě místních částí Horní Datyně a Václavovice budou v komunikacích ulic Vratimovská – Datyňská a dalších přilehlých ulic realizovat práce na uložení kanalizace a živničního krytu komunikací. Silniční provoz zde bude částečně omezen, nebo úplně uzavřen. Z tohoto důvodu nebude možné použít tyto komunikace pro vedení objížděk. Současně nebude možné pro objížděné trasy použít ulici Frýdeckou (II/473), kde se v této době bude opravovat most přes Datyňku a ulice Frýdecká bude proto uzavřena. Níže jsou navržena dopravní opatření při realizaci těchto přejezdů.

Jeden upravovaný přejezd vedoucí do polností, km 20,940, bude uzavřen bez možnosti objížděky po dohodě s uživatelem tohoto přejezdu tak, aby byly splněny agrotechnické lhůty pěstovaných zemědělských kultur.

Přejezdy u všech stavebních postupů budou vylučovány ze silničního provozu v několika výlukách v závislosti na průběhu prací v délce trvání v řádu dnů:

- První výlukou přejezdu je rozebrání přejezdové konstrukce, vytržení a odvoz kolejového pole v koleji č. 1. Vzniklý otvor v koruně silnice se dosype štěrkem a zahutní, aby přejezd byl pro následující období sjízdný pro silniční dopravu se snížením rychlosti na 30 km/h. V této době se v celém traťovém úseku pracuje na železničním svršku a štěrkovém loži v koleji č. 1, propustcích a nástupištích v zastávkách.
- Druhou výlukou přejezdu je položení nové koleje č. 1 po vytěžení provizorního zašterkování otvoru, dále podbití koleje č. 1, zřízení přejezdové konstrukce v koleji č. 1 a nové silniční konstrukce vně koleje č. 1 a provizorní zašterkování v prostoru silničního povrchu mezi opravenou kolejí č. 1 a stávající kolejí č. 2.

- Třetí výlukou přejezdu je rozebrání přejezdové konstrukce, vytržení a odvoz kolejového pole v koleji č. 2. Vzniklý otvor v koruně silnice se opět dosype štěrkem a zahutní, aby přejezd byl pro následující období sjízdný pro silniční dopravu se snížením rychlosti na 30 km/h. V této době se v celém traťovém úseku pracuje na železničním svršku a štěrkovém loži v koleji č. 2, mostech, propustcích a nástupištích v zastávkách.
- Čtvrtou výlukou přejezdu je položení nové koleje č. 2 po vytěžení provizorního zašterkování otvoru, dále podbití koleje č. 2, zřízení přejezdové konstrukce v koleji č. 2 a nové silniční konstrukce vně koleje č. 2 a v prostoru mezi novou kolejí č. 1 a opravovanou kolejí č. 2.

Přehledná situační schémata možných objízdných tras pro obsluhu území při současné uzavěře tří severojižních komunikací přes železniční trať jsou uvedena níže. Pro příjezd a opravní obsluhu Vratimova, Horních Datyní a Václavovic ve směru od Šenova a severu Ostravy bude vytýčena objízdná trasa: I/11 (souběžně s ní ulice Šenovská – I/11 Rudná – Frýdecká – Buničtá – Datyňská – Vratimovská. (viz obr. 1). Do lokalit Šimška, Skrbeň a lokality průmyslové i obytné zástavby přilehlé k ulici Volenské bude moci být dopravní obsluha vedena po ulici Frýdecké (III/473) z Frýdku – Místku a po ulici Volenské. (viz obr. 2).

Obdobných tras bude využito pro dopravní obsluhu Šenova a polností a rybníků podél toku Lučiny ve směru od jihu. **Dopravní značení vypracuje pro konkrétní objížd'ky a dopravní značení projedná zhotovitel stavby s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace.**

Obr. 1:



Obr. 2:



Trvalé dopravní značení (místní úprava provozu), které bude v rozporu s přechodným dopravním značením (přechodnou úpravou provozu) bude dočasně zneplatněno, tj. zakryto, nebo přeškrtnuto páskou s oranžovo-černým pruhem.

Minimálně 7 dní před realizací úplné uzavírky budou účastníci provozu na dotčených pozemních komunikacích informováni o uzavření těchto pozemních komunikací, resp. železničních přejezdů, a to prostřednictvím dopravního značení (např. DZ č. IP22 „Změna místní úpravy“).

Za snížené viditelnosti bude dopravní zařízení č. Z2 „Zábrana pro označení uzavírky“, umístěné na pozemních komunikacích, vždy doplněné o soustavu výstražných světel.

Grafické provedení svislého dopravního značení č. IS 11a „Návěst před objížděkou“ musí odpovídat skutečnému vedení pozemních komunikací, musí být vyznačeny čísla silnic, čísla železničních přejezdů a názvy cílů.

O případných technologických přestávkách budou účastníci provozu na pozemních komunikacích informováni prostřednictvím DZ č. E13 „Text“ či „informačních tabulí“ s textem – PROBÍHÁ TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA.

Na stavbě budou dodrženy další podmínky uvedené ve Stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích.

Na pozemních komunikacích a v jejich bezprostřední blízkosti se budou nacházet otevřené výkopy a jámy. Tyto musí být zabezpečeny vhodným opatřením tak, aby byl zajištěn bezpečný pohyb chodců (označení a oplocení výkopu, provizorní láva pro pěší apod) viz příklad na fotografii.



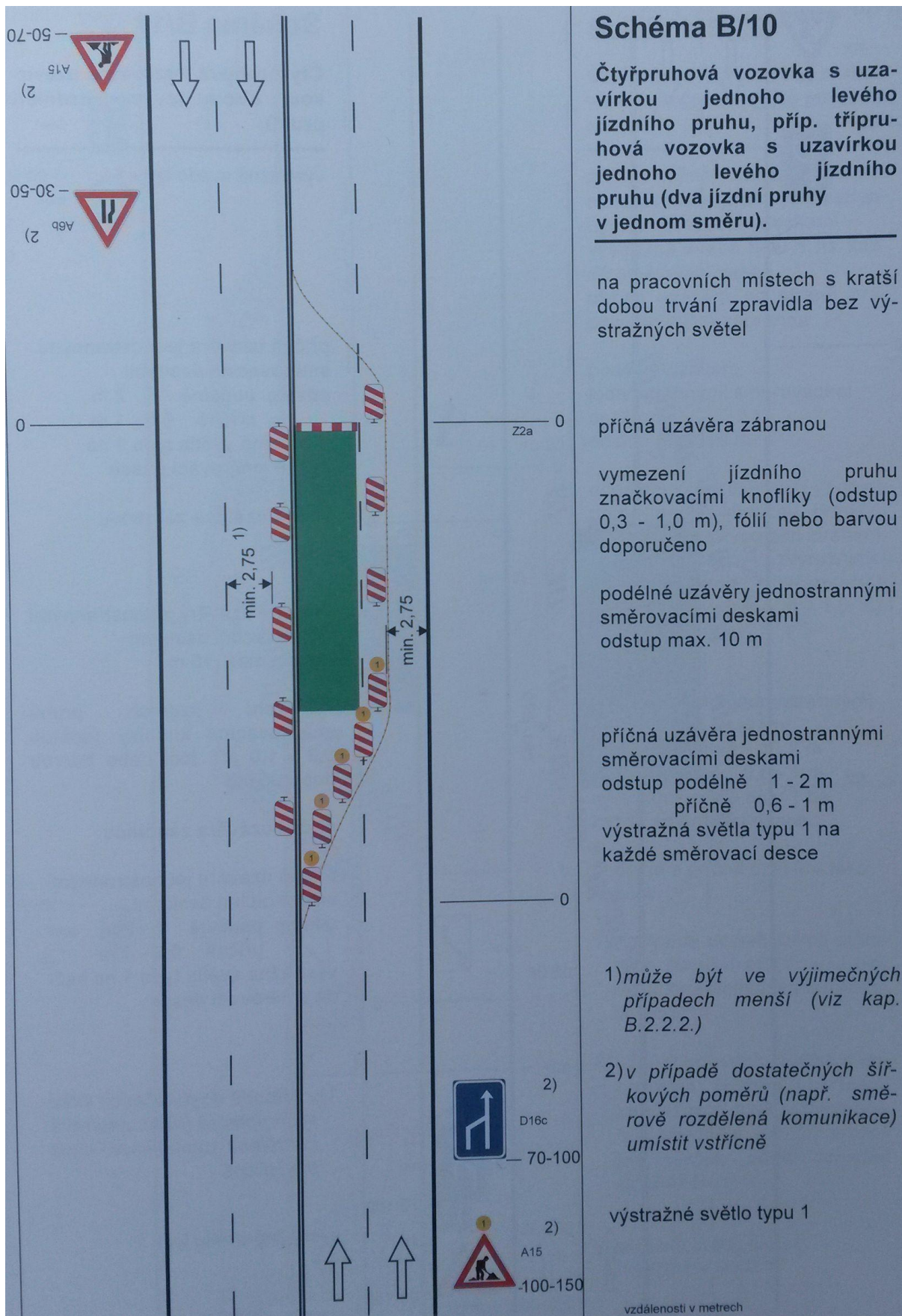
Plochy ZS a komunikace (polní, účelové a místní komunikace) budou po dokončení modernizace uvedeny do původního stavu, v případě zemního povrchu se urovnají, zkyprí a osejí travním semenem.

SO 06-14-01 most v km 19,992

Seznam prací prováděných na mostě:

- Nová protikoroziční ochrana bude provedena na 100% nosné ocelové konstrukce
- Zavaření všech prasklin přímého upevnění koleje, doplnění chybějících upevňovadel, výměna izolačních prvků přímého upevnění
- Doplnění chybějících upevňovacích prvků pojistných úhelníků, výměna pozednic
- Zřízení ZKPP

Pro realizaci popsaných prací bude v průběhu stavby potřeba postupně vyloučit vždy jeden jízdní pruh pod mostem a silniční dopravu svést do jednoho jízdního pruhu. Při stavbě tak dojde ke čtyřem těmto dopravním stavům. Příklad dopravního značení podle „Zásad pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích“ – schéma B/10:



Dopravní značení vypracuje pro tato zúžení komunikací a dopravní značení projedná opět zhotovitel stavby s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace.

SO 06-14-10 T. ú. Havířov - Ostrava-Bartovice, most v km 22,583 – za zast. Šenov

V rámci opravy mostu bude provedena výměna nosné konstrukce, jelikož stávající vykazuje značné poruchy. Bude zhotovena ze zabetonovaných ocelových nosníků. Stávající spodní stavba zůstane ponechána, provedou se pouze úpravy pro osazení nosné konstrukce, tj. betonáž úložných prahů. Pro omezení délky výluk bude nosná konstrukce vybetonována jako staveništní prefabrikát zvlášť pod každou kolejí a po betonáži úložných prahů na ně bude přenesena jeřábem. Po usazení nosné konstrukce do otvoru se provede její izolace. Mimo výluky bude provedena sanace spodní stavby. Část mostu mimo rozsah koleje č. 1 a 2 nebude stavebními pracemi dotčena. Bez úprav také zůstane zídka vedle schodiště a také samotné schodiště.

Tento most je neoficiálně využíván pěší veřejností. Po celou dobu stavby bude most pro průchod pěších uzavřen a pro pěší bude vytýčena obchozí trasa. Na následujícím vyobrazení je vlevo vzor informační tabule, které budou umístěny podle situace viz níže, vpravo je vzor tabulí umístěných v pravidelných intervalech na obchozí trase:



Mapa obchozí trasy vyznačená oranžovou tečkovanou čarou:



Dopravní značení vypracuje pro tuto trasu a dopravní značení projedná zhotovitel stavby s Úřadem městského obvodu Radvanice a Bartovice.

Pro úsek km 21,4 – 22,4, kde se bude realizovat železniční spodek, jsou navrženy obslužné trasy dle vyobrazení na následujícím obr. V těsné blízkosti tohoto úseku je plánovaná i plocha zařízení staveniště km 22,0.



1.5. Pracovníci, jejich počet a sociální zabezpečení

Počet pracovníků na stavbě je věcí dodavatelů, jejich sociální zabezpečení si zajišťují dodavatelé svými kapacitami.

1.6. Údaje o zvláštních opatřeních po dobu stavby

Realizace jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů bude prováděna různými dodavateli stavebních a montážních prací. Souběh prací těchto dodavatelů a vzájemná koordinace postupu prací bude věcí vyššího dodavatele a stavebního dozoru investora.

Provádění stavby a zejména pak výstavba trakčního vedení bude prováděna za částečně nebo úplně vyloučeného železničního provozu.

Rozsah výlukové činnosti pro stavební a montážní práce je uveden v části Dopravní technologie.

Při realizaci stavby, zejména při provádění výkopových prací pro základy trakčního vedení a pro kabelové trasy, je nutné brát zřetel na stávající pozemní sítě a tyto je nutné před předáním staveniště řádně vytyčit.

Při výstavbě je nutné rovněž respektovat ochranná pásma spojů, plynovodů, vodovodů, kabelových vedení, vodních toků, pozemních komunikací, apod.

Při provádění stavebních prací platí předpis SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, který je platný od 01. 10. 2013. Všichni pracovníci stavby musí být prokazatelně proškoleni a přezkoušeni. Veškeré práce musí provádět pracovníci, kteří mají patřičná oprávnění a proškolení. Svářeči státní svářečskou zkoušku, řidiči a strojníci mechanismů příslušná oprávnění, totéž strojníci posunujících lokomotiv, strojníci kolejových jeřábů a mechanismů i s poznáním trati.

Stavební objekty a provozní soubory mají v projektové dokumentaci stanoveny technologické postupy výstavby, které je nutno dodržovat, i specifické požadavky na bezpečnost práce. Důležitá je požární bezpečnost při svařování kovů i PVC, či jiných izolací a podobně. Při výkopech rýh je třeba dbát na kvalitu bednění, pažení a průběžnou kontrolu jejich stavu.

Všichni pracovníci na stavbě budou vybaveni ochrannými a pracovními pomůckami, jako jsou bezpečnostní přilby, ochranné vesty, rukavice, nákolenníky, obuv s kovovými špičkami apod. dle charakteru jednotlivých prací.

Na každém pracovišti vždy bude stanovena bezpečnostní hlídka, která bude vizuálně střežit pohyb pracovníků a železniční, silniční či strojní techniky.

Realizace jednotlivých PS a SO bude prováděna různými dodavateli stavebních a montážních prací. Při souběhu prací těchto dodavatelů není nutné provádět z hlediska bezpečnosti práce zvláštní opatření, kromě zapínání elektrického vedení do provozu. Zde je nutná vzájemná koordinace postupu prací.

Práce v blízkosti TV je možno provádět pouze za proudové výluky tohoto trakčního vedení.

Rozsah výlukové činnosti pro stavební a montážní činnost je popsán v dopravní technologii. U mostních objektů je výluková činnost a způsob provádění zmíněn v technických zprávách jednotlivých stavebních objektů.

Při realizaci stavby, zejména při provádění výkopových prací je nutné brát zřetel na stávající podzemní inženýrské sítě.

S velkou odpovědností je nutné zabezpečit při předávání stavenišť vytyčení všech podzemních inženýrských sítí. Bez vytyčení nesmí být zahájeny jakékoliv zemní práce. Vzhledem k tomu, že existující podzemní řády většinou nejsou u správců řádně výškopisně a polohopisně zdokumentovány, je nutné před zahájením stavby, nejpозději při předávání staveniště, tyto vytyčit.

Při výstavbě je nutné respektovat ochranná pásma:

- organizací spojů
- vodáren, kanalizací
- energetických podniků
- pozemních komunikací
- vodních toků
- pozorovacích objektů ČHMÚ

Při manipulaci s jeřábem v blízkosti silnoproudých elektrických vedení je třeba důsledně dbát příslušných předpisů. Je zakázáno pracovat v ochranném pásmu vedení 22 kV a 110 kV bez předchozího souhlasu rozvodného závodu. Při manipulaci v ochranném pásmu je nutné zabezpečit vypnutí těchto vedení. Vypnutí zabezpečí příslušný RZ na požádání dodavatele.

Ochrana pásma el. vedení (venkovních) od krajního vodiče na každou stranu:

- do 35 kV – 10m
- do 110kV – 15m
- do 220kV – 20m.

Souběh prací a vzájemná koordinace postupu prací bude věcí zhotovitele a stavebního dozoru investora.

Při realizaci stavby, je nutné brát zřetel na stávající pozemní sítě a tyto je nutné před předáním staveniště řádně vytyčit.

Při výstavbě je nutné rovněž respektovat ochranná pásma spojů, plynovodů, vodovodů, kabelových vedení, vodních toků, pozemních komunikací, apod.

Při provádění stavebních a montážních prací je nutno dodržovat zejména tyto bezpečnostní předpisy:

Bezpečnostní předpisy ve stavebnictví B1 – B6

předpis SŽDC Bp1 s účinností od 1.10.2013

zákon č. 458/2000 Sb. (energetický zákon)

silniční zákon, zákon o drahách a zákon o telekomunikacích.

Všichni pracovníci na stavbě budou vybaveni ochrannými a pracovními pomůckami, jako jsou bezpečnostní přilby, ochranné vesty, rukavice, nákoleníky, obuv s kovovými špičkami apod. dle charakteru jednotlivých prací.

Současně jsou pracovníci dodavatelských organizací povinni dodržovat veškeré podnikové instrukce a nařízení související s bezpečností práce.

Stavba probíhá v některých úsecích za současného provozu v sousední koleji, která bude pojížděna rychlostí 50 km/hod. Proto musí být prokazatelně postavena bezpečnostní hlídka zajišťující pracovní místo po dobu výkonu prací. Práce, kdy v době mimo výluky pojížděné koleje mohou mechanizační prostředky zasahovat do průjezdného průřezu této koleje, musí být sjednány s výpravčími sousedních železničních stanic. Protože práce budou probíhat i pod trakčním vedením, je nutno zajistit dohled jmenovaného pracovníka ČD a SŽDC. V žádném případě nesmí dojít k narušení systému trakčních opěr při provádění prací.

Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽDC, musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC. Zhotovitel musí před započítím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu Zam1a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů.

Zemní těleso, které bude odtěžováno, obsahuje množství podzemních sítí, podélných i příčných. Situování souběhů a křížení je zřejmé z koordinační situace stavby. Jakékoli práce prováděné v blízkosti provozované sítě lze provádět pouze po prověření její prostorové polohy – vypískání a sondy budou provedeny na náklad zhotovitele stavebních prací a jsou podkladem pro zahájení prací. Výstavbou nesmí být narušeny nově zbudované sítě jakéhokoliv charakteru.

Sociální náležitosti

-lékařská služba v Ostravě

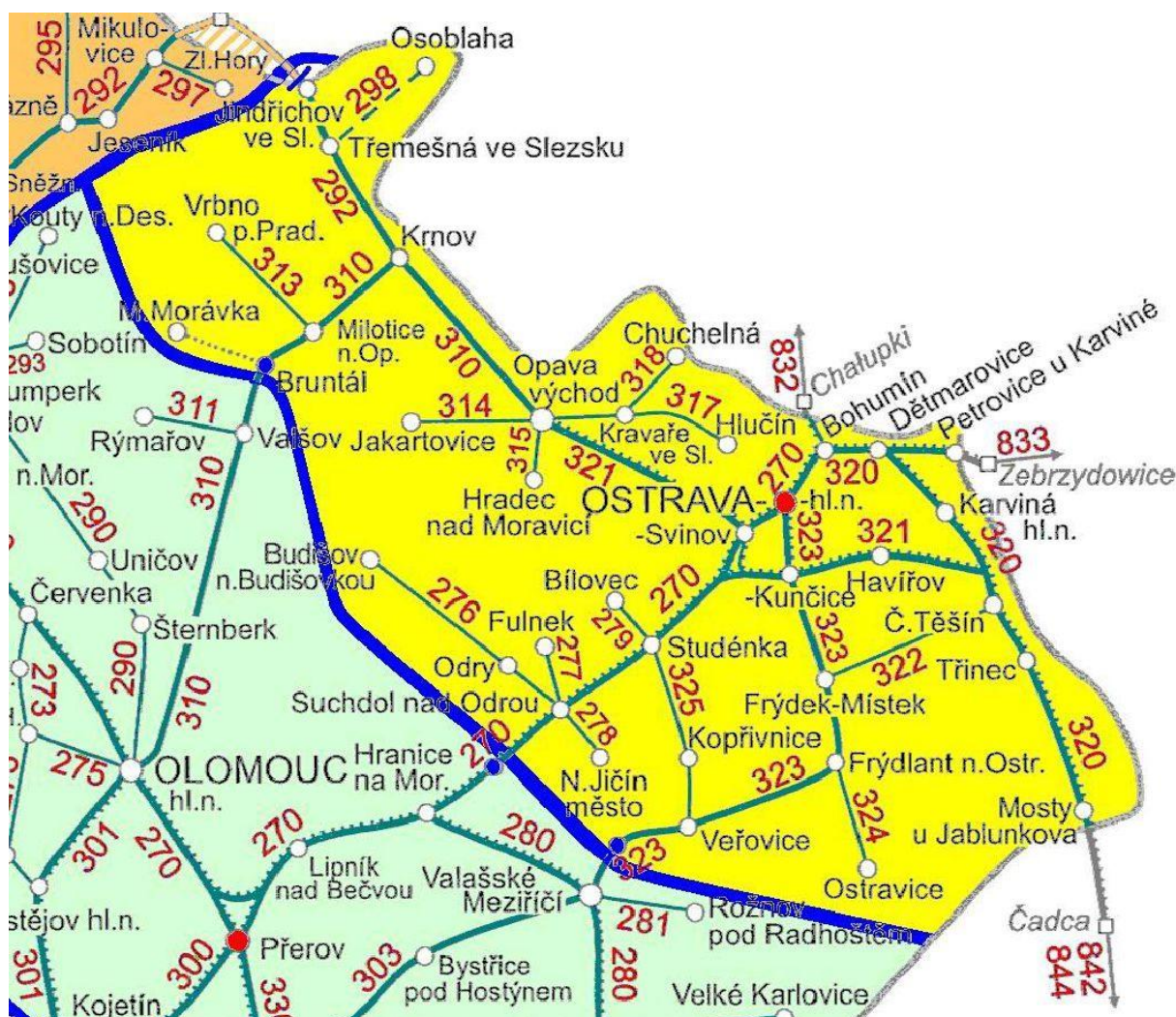
-policejní stanice v Ostravě

-hasičská záchranná stanice v Ostravě

Požární bezpečnost

Z hlediska požární ochrany se jedná o stavbu, která nezvyšuje požární nebezpečí dotčeného území. U stávajících objektů nedotčených stavbou zůstává systém zásahu požární techniky dle dosavadního stavu. Všechny areály zařízení staveniště jsou přístupny silničními vozidly a stejné přístupové cesty jsou i pro zásahovou hasičskou techniku.

Zahájení a ukončení prací na stavbě je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZSP SŽDC – JPO v Ostravě v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce. Mapa zásahových obvodů JPO HZS SŽDC je uvedena níže:



Dojde-li v souvislosti s výkonem stavebních prací v okolí plynového vedení popř. v jeho blízkosti k úniku plynu, je stavebník/zhotovitel stavby povinen zejména:

- ihned kontaktovat pohotovostní službu provozovatele plynového zařízení na lince 1239
- informovat územně příslušné operační a informační středisko hasičského záchranného sboru č. tel. 112
- informovat prostřednictvím operačního střediska HZSP SŽDC - JPO Ostrava provozního dispečera pro řízení provozu Centrálního dispečerského pracoviště, který řídí provoz v předmětných traťových úsecích
- zastavit práce, vypnout motory strojů
- neužívat otevřený oheň, elektrické spotřebiče a jiné iniciační zdroje (zejména mobilní telefony, radiostanice, fotoaparáty) v místě vzniku výbušné atmosféry (nebezpečí zapálení výbušné směsi)
- zabránit přístupu nepovolaným osobám na staveniště s únikem plynu
- vyrozumět uživatele bezprostředně ohrožených – přilehlých nemovitostí o úniku plynu

Hasičský záchranný sbor musí dostat situaci se zákresem stavby a jednotlivými zařízeními staveniště s přístupovými trasami.

Na každém pracovišti musí být sevcívěna požární hlídka a bude zde vedena požární kniha, kde budou vedeny veškeré informace o stavu a kontrolách hasebních prostředků a veškerých hasebních zásazích. Knihu kontroluje Technický dozor investora a musí být vždy k dispozici kontrolám ze strany požárních orgánů. Na každém pracovišti musí být vypracován evakuační plán a pracoviště musí být vybaveno hasicími přístroji a soupravou ručních hasebních prostředků. K vytápění kancelářských a šatnových buněk v období nepříznivé počasí se doporučuje vytápění elektrické, které je z hlediska požárního nejbezpečnější. Staveniště bude vybaveno požárními informačními značkami:



Požární hadice

Požární žebřík

Hasicí přístroj

Ohlašovna požáru

Požární výtah



Směrovka(dolů, vlevo, vpravo nahoru)
k zařízení požární ochrany
(lze použít s dodatkovou tabulkou)

Stavba je z hlediska zabezpečení požární ochrany posuzována podle platných norem a předpisů PO, zejména ČSN EN 50110-1, ČSN 73 0802, ČSN 73 0834, TNŽ 34 2612 Ochrana zabezpečovacích zařízení před požárem, ČSN 73 0873, ČSN 65 0201. Dále je postupováno dle „Opatření MV ČSR HSPO“ ze dne 3.1.1984.

1.7. Vliv stavby na životní prostředí

Stavba přinese během vlastní realizace řadu negativních vlivů na životní prostředí. Zejména lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace, zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky.

Pro eliminaci těchto vlivů je nutno dbát na dodržování základních požadavků, stanovených např. protipožárními předpisy, bezpečnostními předpisy, havarijním řádem a podobnými materiály, jakož i následujícími zásadami:

Při stavbě bude použita běžná mechanizace s využitím naftových motorů. Omezení nežádoucích vlivů se musí dosáhnout dobrou údržbou mechanizace a dobrou organizací práce. Seřízené motory musí mít normové hodnoty kouřivosti (seřízením vstřikovacích čerpadel), nulové hodnoty úkapů olejů, seřízené brzdy produkující minimum prachového azbestu. Proto o použití vozidel na stavbě musí dodavatelé požádat stavební dozor investora na stavbě po předložení dokladu o garanční prohlídce vozidla. O těchto dokladech bude na stavbě vedena kniha, která může být veřejně kontrolovatelná. Parkování vozidel a mechanizace musí být prováděno s dodržováním všech zásad ochrany přírodního a životního prostředí a to na zpevněných plochách zařízení staveniště viz předchozí kapitoly, zajištěné proti úniku olejů a pohonných hmot nádobami. Tyto parkovací plochy budou dodavatelům smluvně určeny a stavební dozor investora bude dbát na jejich dodržování. Zaparkovaná vozidla budou uzamčena a střežena proti možnosti zcizení, ale i poškození z hlediska možného úniku ropných látek.

Každý areál zařízení staveniště bude vybaven kontejnery ke shromažďování a separaci odpadů. Pro jízdy silničních vozidel je nutné co nejméně využívat volného terénu, při jízdě v uliční síti udržovat čistotu komunikací k tomu vyčleněnými pracovníky a při jízdě dodržovat stanovenou rychlost.

K likvidaci hořlavého odpadu se nesmí využívat jejich pálení, ale odvoz na řízenou skládku.

Při výjezdech automobilů a mechanismů ze staveniště na veřejné komunikace je nutné zajistit čištění veřejných komunikací od spadané zeminy, bláta či prachu shrnováním mechanismy, zametáním, smýváním, či skrápěním, aby nedocházelo ke znečišťování životního prostředí, ani ohrožení bezpečnosti silniční dopravy.

Náklad na automobilech je nutno ukládat a zabezpečovat tak, aby nemohlo dojít k jejich uvolnění či spadnutí a k ohrožení obyvatel či pracovníků stavby, nebo úletům obalů, odpadu či jemných částíček do volného terénu při jízdě.

Dobrou organizací práce je možné zajistit, aby se v časných ranních hodinách, či pozdních večerních hodinách neprováděly hlukově náročné práce, jako používání pneumatických kladiv či řezání na okružní pile. Rovněž je nutné pomocí vytěžování vozidel a organizací práce maximálně snižovat četnost jízd nákladních automobilů, zejména průjezdů zástavbou.

Z prostorů ZS nebude stavba produkovat žádné škodlivé odpady (pohonné hmoty, maziva, cement a přísady z betonových směsí, hmoty a látky pro izolace objektů apod.), které by v oblasti vodotečí a zvodnělého terénu mohly zapříčinit ekologickou havárii. Technologie a stavební postupy budou v tomto ohledu pro budoucí dodavatele podmiňující.

Veškerý odpad, zemina a stavební materiál, budou likvidovány dle zákona č. 185/2001 Sb. na náklady stavebníka. Pozemek musí být náležitě upraven a přebytečný materiál odvezen na určenou skládku. Pokud dojde ke kontaminaci pozemku ropnými deriváty z používané mechanizace, provede investor na vlastní náklady okamžitou dekontaminaci. Povrch terénu bude po ukončení prací uveden do souladu s PD, budou odstraněna veškerá pomocná zařízení stavby.

1.8. Rizikové práce a činnosti

Na stavbě bude celá řada rizik z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

- 1) Zejména se jedná o pracoviště, kde se od začátku stavby až po ukončení stavby budou pracovníci pohybovat v kolejišti, kde se budou pohybovat železniční kolejová vozidla – a to jak trakční prostředky s vagóny osobních, nákladních i pracovních vlaků, tak také železniční technika. Všichni pracovníci na stavbě musí před zahájením prací absolvovat školení a prozkoušení z bezpečnostních předpisů a musí důsledně dodržovat veškerá ustanovení tohoto předpisu. Na staveništi při práci musí být všichni pracovníci vybaveni potřebnými osobními ochrannými prostředky s reflexními prvky, zejména reflexními vestami a přilbami. U každé pracovní skupiny musí být vždy vyčleněn nejméně jeden pracovník jako **bezpečnostní hlídka a předsunutá bezpečnostní hlídka** na obou stranách traťového úseku od místa pracoviště, který neustále kontroluje, zda se nepřibližuje železniční kolejová technika k místu pracoviště. Bezpečnostní hlídka je vybavena dvouhlasou trubkou, na jejíž signál musí všichni pracovníci opustit pracovní místo a odejít do bezpečného prostoru, se kterým musí být seznámeni ještě před zahájením práce. Bezpečnostní hlídka i stavbyvedoucí jsou rovněž varováni staničním rozhlasem, případně radiopojítky. Práce není možné provádět bez platného Rozkazu o výluce (ROV).
- 2) Dalšími riziky na této stavbě jsou ohrožení automobilní a technikou a stroji pro zemní práce při jejich nakládání, vykládání i pracovní činnosti, ohrožení padajícími, nebo vymrštěnými předměty nebo materiály při práci těchto mechanismů. Pracovníci se opět pohybují v blízkosti strojů s osobními ochrannými prostředky s reflexními prvky, zejména reflexními vestami a přilbami, vyčlení si bezpečnostní hlídku, která vizuálně střeží pohyb pracovníků a techniky. K dorozumívání strojníků a řidičů s pracovníky jsou tito vybaveni radiopojítky a předem jsou na školení BOZP seznámeni s varovnými a dorozumívacími signály.

Kódované signály

Význam	Popis	Vyobrazení
A. Všeobecné signály		
START Pozor Začátek povelu	Obě paže jsou rozpaženy, dlaně obráceny kupředu	
STŮJ Přerušení Konec řízeného pohybu	Pravá paže směřuje vzhůru, s dlaní obrácenou dopředu	
KONEC operace	Obě paže složeny ve výši prsou	
B. Svislé přemísťování		
NAHORU	Pravá paže směřuje vzhůru s dlaní obrácenou dopředu a pomalu krouží	
STOP Přerušení Konec řízeného pohybu	Pravá paže směřuje dolů s dlaní obrácenou k tělu a pomalu krouží	
SVISLÁ VZDÁLENOST	Ruce udávají příslušnou vzdálenost	

Význam	Popis	Vyobrazení
C. Vodorovné přemísťování		
POHYB VPŘED	Obě paže jsou ohnuty s dlaněmi obrácenými vzhůru a předloktí se pomalu pohybuje směrem k tělu	
POHYB VZAD	Obě paže jsou ohnuty s dlaněmi obrácenými dolů a předloktí se pomalu pohybuje směrem od těla	
VPRAVO od signalisty	Pravá paže je vodorovně upažena s dlaní obrácenou dolů a pohybuje se pomalými pohyby vpravo	
VLEVO od signalisty	Levá paže je vodorovně upažena s dlaní obrácenou dolů a pohybuje se pomalými pohyby vlevo	
VODOROVNÁ VZDÁLENOST	Ruce udávají příslušnou vzdálenost	
D. Nebezpečí		
STOP Nouzové zastavení	Obě paže směřují vzhůru s dlaněmi obrácenými kupředu	
RYCHLE	Všechny pohyby rychleji	
POMALU	Všechny pohyby pomaleji	

- Pracovníci na této stavbě se pohybují v nerovném terénu, mohou být ohroženi pádem, zřícením, nebo uklouznutím na nerovném povrchu. Případné provizorní dřevěné schodiště i pracoviště musí být opatřeno pevným zábradlím s vizuálními výstražnými prvky.
- Dalším rizikem je riziko elektrické – možný kontakt s elektrickými kabely, nebo elektrickým zařízením.
- Riziko tepelné – při svařování ocelových prvků železničního svršku, práci se živici.
- Riziko prašnosti jemných částeczek materiálů – na celé stavbě.
- Riziko nevhodných klimatických podmínek. Stavba může prováděna během celého kalendářního roku, tedy i za extrémního chladu, tepla a vlhkosti.
- Riziko hluku, vibrací při práci se speciálními mechanismy.
- Riziko požární je na této stavbě méně významné, přesto je nutné jej nepodceňovat.
- Práce v noci a zhoršené viditelnosti - po dobu těchto prací musí být pracoviště osvětleno mobilními osvětlovacími soupravami.
- Práce vystavující riziku poškození zdraví, nebo života sesuvem uvolněné zeminy ve výkopu o – pažení výkopů dle technologických postupů, střežení pracovníků, proškolení, OOPP.

Před zahájením jakýchkoliv prací na stavbě je stavbyvedoucí povinen všechna rizika se všemi pracovníky vyhodnotit, učinit opatření k minimalizaci těchto rizik, vybavit pracovníky potřebnými OOPP a během prací navržená opatření kontrolovat.

1 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE BĚHEM VÝSTAVBY

1.1 Základní informace o průběhu výstavby

1.1.1 Termíny zahájení a ukončení stavby

Zahájení stavby:	23. 9. 2015
Zahájení stavební činnosti spojené s výlukami:	1. 10. 2015 / 14. 3. 2016
Konec stavebních činností spojených s výlukami:	15. 12. 2015 / 24. 4. 2016
Ukončení stavby:	24. 4. 2016
Doba výstavby:	215 dní, z toho práce spojené s výlukami 118 dní

1.1.2 Členění stavebních prací

Stavební práce budou probíhat v kalendářních letech 2015 i 2016 a z hlediska stavebních postupů jsou členěny do pěti etap.

Stavba je rozdělena do následujících stavebních postupů:

- SP0 – přípravné práce
- SP1 – železniční svršek a spodek traťové koleje č. 2 v úseku Havířov (mimo) – Ostrava-Bartovice (včetně)
- SP2 – železniční svršek a spodek traťové koleje č. 1 v úseku Havířov (mimo) – Ostrava-Bartovice (včetně)
- SP3 – železniční svršek a spodek traťové koleje č. 2 v úseku Ostrava-Bartovice (mimo) – Ostrava-Kunčice (mimo)
- SP4 – železniční svršek a spodek traťové koleje č. 1 v úseku Ostrava-Bartovice (mimo) – Ostrava-Kunčice (mimo)

1.2 Přehled stavebních postupů

1.2.1 Stavební postup SP0.1

1. Místo:

Mezistaniční úseky Havířov – Ostrava-Bartovice, Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice a obvod ŽST Ostrava-Bartovice.

2. Rozsah prací:

Bezprostředně před začátkem prací se zřídí areál staveniště (oplocení, buňky, zábradlí), vytyčí inženýrské sítě, provedou geodetické práce, průzkumné sondy a rýhy u křížení sítí, naveze materiál, stroje apod. Dále bude nutné provést přípravu kabelizace zabezpečovacího zařízení. U mostů a propustků v km 20,259; 20,401; 20,443; 21,723; 22,499; 22,583; 23,352; 24,528; 24,944 dojde k úpravě kabelizace tak, aby nepřekážela plánovaným pracím. Kabely se nejprve naspojkují a poté budou po dobu stavby přeloženy.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 8 dnů, od 23. 9. 2015 do 30. 9. 2015.

4. Výluky:

Kolejové a napěťové výluky:

Bez požadavků na výluky.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

- Výluka Z1 – opakovaná noční výluka traťového zabezpečovacího zařízení v mezistaničním úseku Havířov – Ostrava-Bartovice. Doba trvání 8 x 7 h.

5. Odstavení mechanismů:

Bez požadavků na odstavení mechanismů.

6. Přístup ke staveništi:

Kolovými vozidly po místních a účelových komunikacích.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Spojování proběhne za úplného vyloučení TZZ, které proběhne mimo dopravní špičku v mezistaničním úseku Havířov – Ostrava-Bartovice. K tomuto se doporučuje čas v nočních hodinách (vždy 22 h – 5 h), kdy je traťový úsek minimálně využit. Při vyloučení TZZ budou jízdy vlaků řízeny telefonickým dorozumíváním.

8. Omezení rychlosti:

Během výluky Z1 bude provoz po obou traťových kolejích v mezistaničním úseku Havířov – Ostrava-Bartovice možný pouze sníženou rychlostí 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Bez požadavků na dopravní a přepravní opatření.

1.2.2 Stavební postup SP0.2

1. Místo:

Mezistaniční úsek Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice.

2. Rozsah prací:

Před začátkem činností ve druhé stavební sezóně bude nutné provést kácení zeleně tak, aby porosty v bezprostřední blízkosti dráhy nijak nepřekážely plánovaným pracím.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 60 dnů, od 1. 1. 2016 do 29. 2. 2016.

4. Výluky:

Kolejové a napěťové výluky:

Bez požadavků na výluky.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Bez požadavků na výluky.

5. Odstavení mechanismů:

Bez požadavků na odstavení mechanismů.

6. Přístup ke staveništi:

Kolovými vozidly po místních a účelových komunikacích.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Bez omezení činnosti.

8. Omezení rychlosti:

Bez omezení.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Bez požadavků na dopravní a přepravní opatření.

1.2.3 Stavební postup SP1

1. Místo:

Mezistaniční úsek Havířov – Ostrava-Bartovice a obvod ŽST Ostrava-Bartovice.

2. Rozsah prací:

Budou realizovány práce na železničním svršku, spodku, odvodnění, propustcích, mostech, přejezdech, nástupištích, trakčním vedení, přeložkách kabelu 6 kV a další související činnosti v celém jmenovaném úseku.

Jako první činnost, v době dokud bude vyloučená traťová kolej č. 2 a staniční kolej č. 2 v Ostravě-Bartovicích ještě sjíždna, bude nutno realizovat pomocí kolejové techniky odtěžení zeminy ze zanesených drážních příkopů a provést jejich reprofilaci. Finální úprava příkopů může probíhat následně během celého stavebního postupu menší kolovou mechanizací a ručním nářadím.

Na začátku trvalé výluky se bude po traťové koleji č. 2 pohybovat mechanizace z důvodu výkopu a betonáže základů trakčního vedení.

Ihned od začátku výluky započnou také přípravné práce na mostech a propustcích, jenž ještě nebudou nárokovat snesení koleje.

Po uvolnění koleje od železniční mechanizace budou vytržena kolejová pole na mostech a přejezdech tak, aby mohly být realizovány práce předepsané na těchto objektech. Koleje budou z tohoto traťového úseku odvezeny do příslušné stanice (Ostrava-Kunčice nebo Havířov). Pro beranění pažení se využijí noční vlakové přestávky.

Objízdné trasy pro silniční dopravu jsou popsány u dvou ze tří dotčených přejezdů v předešlé části této dokumentace s tím, aby práce byly realizovány tak, že vždy jeden z těchto dvou přejezdů bude v provozu a převede se na něj doprava i z přejezdu upravovaného. Poslední přejezd se uzavře bez náhrady, neboť slouží pouze k obsluze polností.

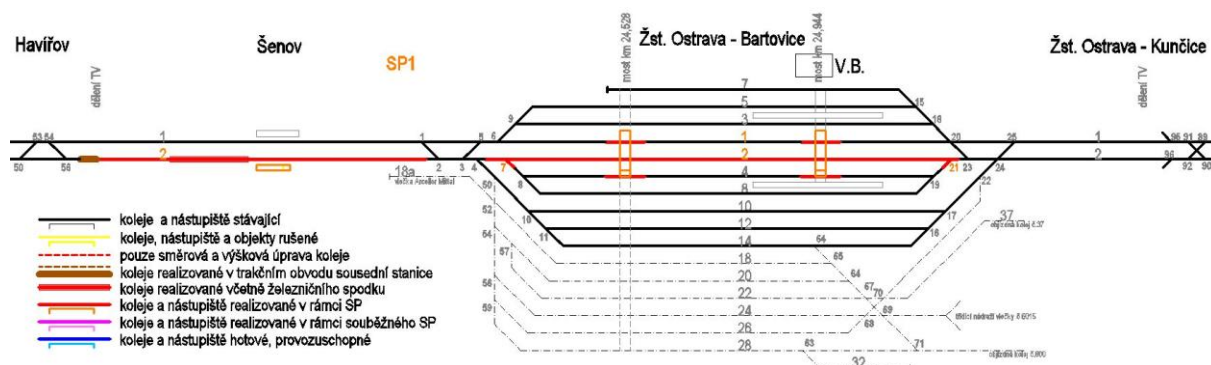
Specifickým úsekem je část trati mezi km 21,4 – 22,4, kde se upravuje rovněž železniční spodek. Na s tím související práce jako odtěžování zeminy, navážení materiálu a hutnění bude použita automobilová kolová technika s příjezdem na stanoviště dle vyobrazení na straně č. 17 dokumentace F.1 Stavební postupy výstavby. Někde v těchto místech (přibližně km 22,0) se proto navrhuje umístit plochu zařízení staveniště.

Technologicky náročné práce se budou realizovat také v souvislosti s mostními objekty v km 24,528 a 24,944. Jelikož nová hydroizolace musí být v ŽST Ostrava-Bartovice realizována kontinuálně bez spáry pod oběma hlavními staničními kolejemi č. 1 a 2. Tato hydroizolace se provádí a nechává vyzrát během celého stavebního postupu.

Po ukončení prací na objektech a položení kolejových polí se dokončí také práce na železničním svršku koleje č. 2 v celém úseku. Předpokládá se přitom s použitím kontinuálně pracujících strojů v pořadí čistička kolejového lože, trhač kolejových polí, buldozer, bagr, zhutňovač, pokladač, došterkování, podbíječka a svařování.

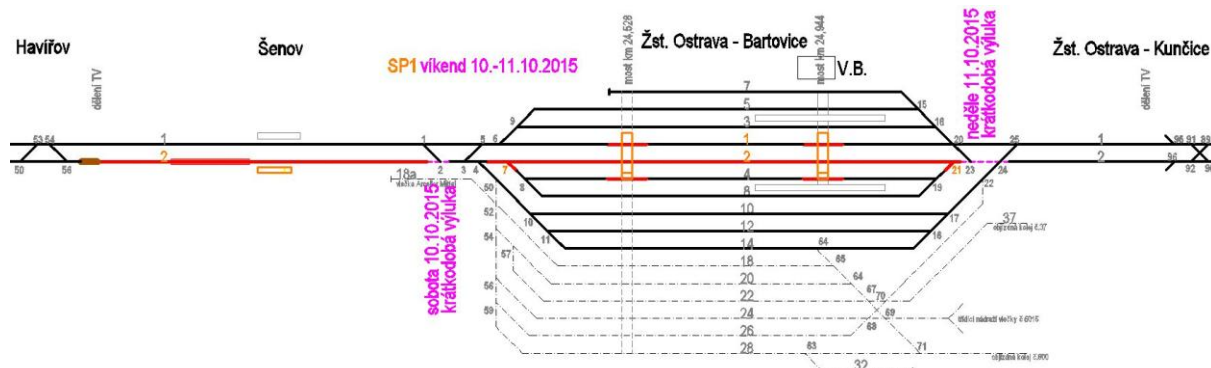
Budou vymontovány stykové transformátory ve druhé koleji, jenž překážejí výstavbě. Po skončení stavebních prací na železničním svršku a spodku se uskuteční montáž těchto transformátorů a jejich opětovné připojení. Následně bude provedeno přezkoušení, regulace kolejových obvodů a jednotlivých závislostí TZZ.

Budou se provádět rovněž práce na úpravách trakčního vedení.



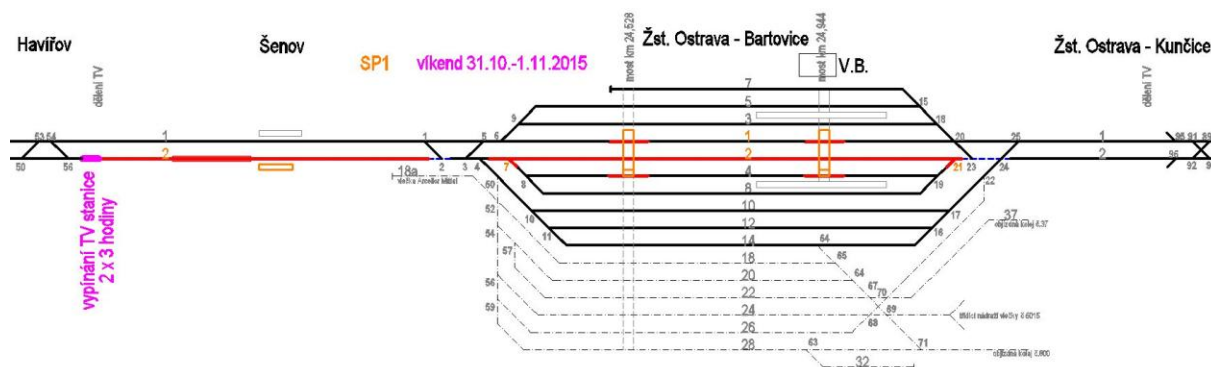
Víkend 10. – 11. 10. 2015

O tomto víkendu se provede podbití výhybek v ŽST Ostrava-Bartovice. První den (10. 10. 2015) budou probíhat práce na výhybce č. 2 a druhý den (11. 10. 2015) na výhybkách č. 23 a 24. Tyto práce se realizují v krátkodobých výlukách mimo pracovní dny z důvodu minimalizace zásahů do organizace železniční dopravy.



Víkend 31. 10. – 1. 11. 2015

O tomto víkendu se provede práce na železničním svršku a spodku na výběžích traťové koleje č. 2, které zasahují do trakčního obvodu ŽST Havířov a je proto nutné vypnutí trakce sudé kolejové skupiny v této stanici.



3. Délka stavebního postupu:

Doba trvání 38 dnů, od 1. 10. 2015 do 6. 11. 2015.

4. Výluky:

V rámci stavebního postupu proběhnou následující výluky:

Kolejové a napěťové výluky:

- Výluka A2 – nepřetržitá výluka traťové koleje č. 2 a trakčního vedení nad traťovou kolejí č. 2 v mezistaničním úseku Ostrava-Bartovice – Havířov. Doba trvání 38 dní.
- Výluka B2 – nepřetržitá výluka staničních kolejí č. 1, 2, 4 a trakčního vedení nad kolejemi č. 2, 4 v ŽST Ostrava-Bartovice. Doba trvání 38 dní.
- Výluka B4 – denní kolejová výluka výhybky č. 2 v ŽST Ostrava-Bartovice. Doba trvání 1 den.
- Výluka B6 – denní kolejová výluka výhybek č. 23 a 24 v ŽST Ostrava-Bartovice. Doba trvání 1 den.
- Výluka N1 – opakovaná noční výluka trakčního vedení nad kolejí č. 3 v ŽST Ostrava-Bartovice. Bude probíhat v souběhu s výlukou B2. Doba trvání 2 x 3 h.
- Výluka N2 – opakovaná noční výluka trakčního vedení traťové koleje č. 2 na záhlaví v Havířově ve směru na Ostravu-Bartovice a sudé kolejové skupiny (koleje č. 2, 6, 8, 10) v ŽST Havířov. Bude probíhat v souběhu s výlukou A2. Doba trvání 2 x 3 h.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

- Vyloučení TZZ ve 2. koleji mezistaničního úseku Havířov – Ostrava-Bartovice.

Železniční stanice Ostrava-Bartovice musí zůstat po celou dobu stavby volná pro průjezd a křižování vlaků osobní i nákladní dopravy.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavků na odstavení kolejových mechanismů a souprav pracovních vlaků v obvodech stanic Havířov, Ostrava-Bartovice nebo Ostrava-Kunčice budou vhodné koleje vytipovány po dohodě s přednosty PO Ostrava a Český Těšín.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.

Drážními vozidly a pracovními vlaky po vyloučených traťových a staničních kolejích.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

V ŽST Havířov budou znemožněny jízdy vlaků na 2. traťovou kolej ve směru na Ostravu-Bartovice. Proto se provede uzamčení výhybek č. 54 a 56. Jinak bude činnost SZZ probíhat v plném rozsahu.

V ŽST Ostrava-Bartovice budou znemožněny jízdy vlaků na 2. traťovou kolej (v obou směrech). Proto se provede uzamčení výhybek č. 3, 5, 20 a 23. Ve stanici budou vyloučeny koleje č. 1, 2, 4, 8. Činnost SZZ zde probíhá pouze v omezeném rozsahu. Využitelné pro dopravu tak zůstanou jenom koleje č. 3, 5, 10, 11, 12.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po 1. staniční koleji, případně i po dalších kolejích v obvodu ŽST Ostrava-Bartovice, jenž sousedí s místem stavby, bude možný pouze sníženou rychlostí 50 km/h.

Provoz po 1. traťové koleji v mezistaničním úseku Havířov – Ostrava-Bartovice bude možný pouze sníženou rychlostí 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Během výluky A2:

Bude zcela vyloučena 2. traťová kolej v mezistaničních úsecích Havířov – Ostrava-Bartovice. Provoz po této části trati tak bude probíhat pouze po 1. traťové koleji navíc za snížené rychlosti 50 km/h.

Vybrané spoje budou na trase Havířov – Ostrava-Kunčice z důvodu snížené výlukové propustnosti nahrazeny NAD.

Pro tuto výluku platí, že snížení traťové rychlosti prodlouží jízdní doby vlaků natolik, že vypočtená propustnost nám dovolí provést pouze určité spoje a z tohoto důvodu bude nutné přijmout opatření v osobní i nákladní dopravě. Po dobu trvání výluky tak bude sestaven výlukový jízdní řád, který zpracuje provozovatel dráhy.

Během výluky B2:

Bude zcela vyloučena 1., 2. a 4. kolej v ŽST Ostrava-Bartovice. Provoz ve stanici tak bude možný pouze po kolejích liché skupiny (č. 3, 5). Vybrané spoje zde budou nahrazeny NAD.

Během výluky B4:

Z provozu bude zcela vyloučena výhybka č. 2 v ŽST Ostrava-Bartovice, čímž se zamezí dostupnosti dopravních kolejí (10, 12, 14) a na vlečku Arcelor Mittal ze směru od Havířova.

Během výluky B6:

Z provozu budou zcela vyloučeny výhybky č. 23 a 24 v ŽST Ostrava-Bartovice, čímž se zamezí dostupnosti dopravních kolejí (10, 12, 14) a na vlečku Arcelor Mittal ze směru od Ostravy-Kunčic.

Během výluky B2+N1:

Dojde k přerušení napájení trakčního vedení nad staniční kolejí č. 3 v ŽST Ostrava-Bartovice.

Během výluky A2+N2:

Dojde k přerušení napájení trakčního vedení traťové koleje č. 2 na záhlaví v Havířově ve směru na Ostravu-Bartovice a staničních kolejí sudé skupiny (č. 2, 6, 8, 10) v ŽST Havířov.

1.2.4 Stavební postup SP2

1. Místo:

Mezistaniční úsek Havířov – Ostrava-Bartovice a obvod ŽST Ostrava-Bartovice.

2. Rozsah prací:

Budou realizovány práce na železničním svršku, spodku, odvodnění, propustcích, mostech, přejezdech, nástupištích, trakčním vedení, přeložkách kabelu 6 kV a další související činnosti v celém jmenovaném úseku.

Jako první činnost, v době dokud bude vyloučená traťová kolej č. 1 a staniční kolej č. 1 v Ostravě-Bartovicích ještě sjízdná, bude nutno realizovat pomocí kolejové techniky odtěžení zeminy ze zanesených drážních příkopů a provést jejich reprofilaci. Finální úprava příkopů může probíhat následně během celého stavebního postupu menší kolovou mechanizací a ručním nářadím.

Na začátku trvalé výluky se bude po traťové koleji č. 1 pohybovat mechanizace z důvodu výkopu a betonáže základů trakčního vedení.

Ihned od začátku výluky započnou také přípravné práce na mostech a propustcích, jenž ještě nebudou nárokovat snesení koleje.

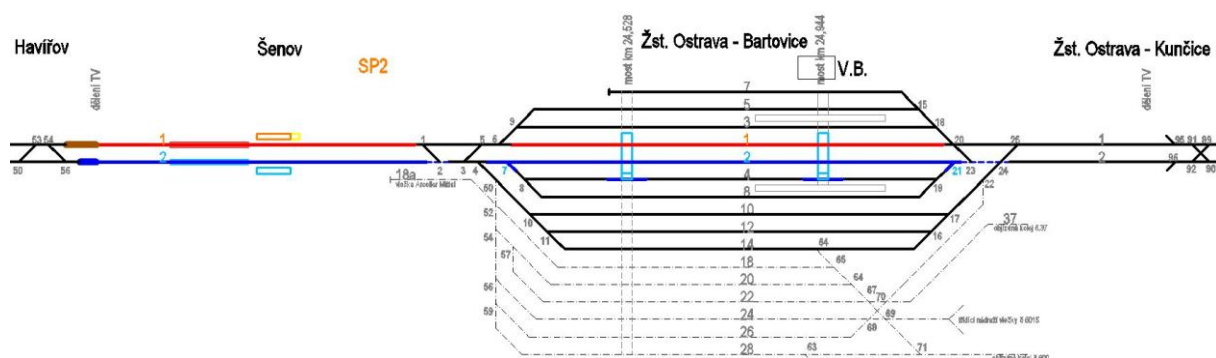
Po uvolnění koleje od železniční mechanizace budou vytržena kolejová pole na mostech a přejezdech tak, aby mohly být realizovány práce předepsané na těchto objektech. Koleje budou z tohoto traťového úseku odvezeny do příslušné stanice (Ostrava-Kunčice nebo Havířov).

Objízdné trasy pro silniční dopravu jsou popsány u dvou ze tří dotčených přejezdů v předešlé části této dokumentace s tím, aby práce byly realizovány tak, že vždy jeden z těchto dvou přejezdů bude v provozu a převede se na něj doprava i z přejezdu upravovaného. Poslední přejezd se uzavře bez náhrady, neboť slouží pouze k obsluze polností.

Specifickým úsekem je část trati mezi km 21,4 – 22,4, kde se upravuje rovněž železniční spodek. Na s tím související práce jako odtěžování zeminy, navážení materiálu a hutnění bude použita automobilová kolová technika s příjezdem na stanoviště dle vyobrazení na straně č. 17 dokumentace F.1 Stavební postupy výstavby. Někde v těchto místech (přibližně km 22,0) se proto navrhuje umístit plochu zařízení staveniště.

Po ukončení prací na objektech a položení kolejových polí se dokončí také práce na železničním svršku koleje č. 1 v celém úseku. Předpokládá se přitom s použitím kontinuálně pracujících strojů v pořadí čistička kolejového lože, trhač kolejových polí, buldozer, bagr, zhutňovač, pokladač, došterkování, podbíječka a svařování.

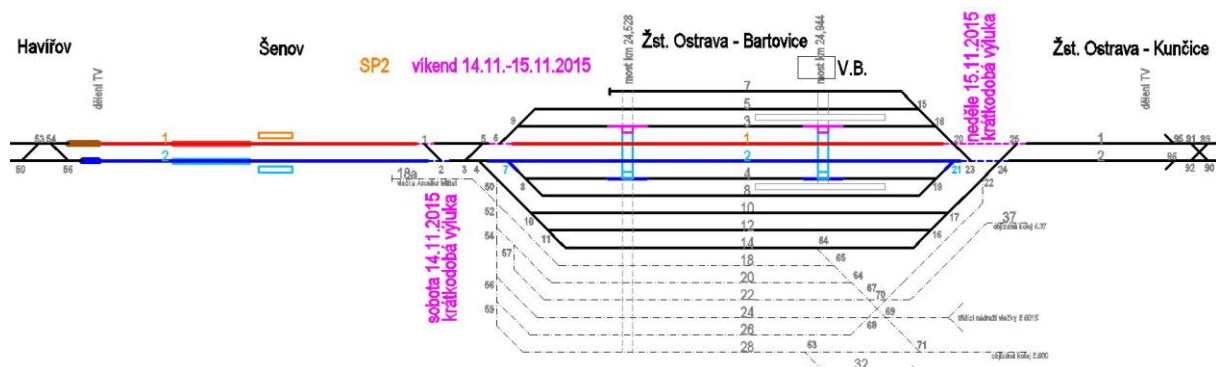
Budou se provádět rovněž práce na montáži trakčního vedení.



Víkend 14. – 15. 11. 2015

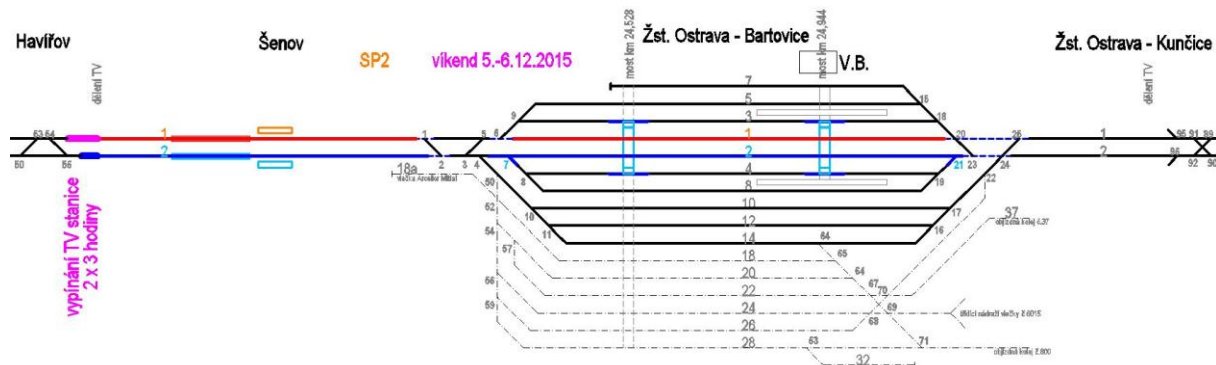
O tomto víkendu se provede podbití výhybek v ŽST Ostrava-Bartovice. První den (14. 11. 2015) budou probíhat práce na výhybkách č. 1, 6 a druhý den (15. 11. 2015) na výhybkách č. 20, 25. Tyto práce se realizují v krátkodobých výlukách mimo pracovní dny z důvodu minimalizace zásahů do organizace železniční dopravy.

Navíc proběhnou další práce na realizaci hydroizolace u mostních objektů v km 24,528 a 24,944. Konkrétně pak na navázání hydroizolace pod kolejí č. 3.



Víkend 5. – 6. 12. 2015

O tomto víkendu se provede práce na železničním svršku a spodku na výběžích traťové koleje č. 1, které zasahují do trakčního obvodu ŽST Havířov a je proto nutné vypnutí trakce liché kolejové skupiny v této stanici.



3. Délka stavebního postupu:

Doba trvání 39 dnů, od 7. 11. 2015 do 16. 12. 2015.

4. Výluky:

V rámci stavebního postupu proběhnou následující výluky:

Kolejové a napětové výluky:

- Výluka A1 – nepřetržitá výluka traťové koleje č. 1 a trakčního vedení nad traťovou kolejí č. 1 v mezistaničním úseku Ostrava-Bartovice – Havířov. Doba trvání 39 dní.
- Výluka B1 – nepřetržitá výluka staniční koleje č. 1 a trakčního vedení nad kolejemi č. 1, 3 v ŽST Ostrava-Bartovice. Doba trvání 39 dní.
- Výluka B3 – denní kolejová výluka výhybek č. 1 a 6 v ŽST Ostrava-Bartovice. Doba trvání 1 den.
- Výluka B5 – denní kolejová výluka výhybek č. 20 a 25 v ŽST Ostrava-Bartovice. Doba trvání 1 den.
- Výluka N3 – opakovaná noční výluka trakčního vedení traťové koleje č. 1 na záhlaví v Havířově ve směru na Ostravu-Bartovice a liché kolejové skupiny (koleje č. 1, 3, 5) v ŽST Havířov. Bude probíhat v souběhu s výlukou A1. Doba trvání 2 x 3 h.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

- Vyloučení TZZ v 1. koleji mezistaničního úseku Havířov – Ostrava-Bartovice.

Železniční stanice Ostrava-Bartovice musí zůstat po celou dobu stavby volná pro průjezd a křižování vlaků osobní i nákladní dopravy.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavků na odstavení kolejových mechanismů a souprav pracovních vlaků v obvodech stanic Havířov, Ostrava-Bartovice nebo Ostrava-Kunčice budou vhodné koleje vytipovány po dohodě s předností PO Ostrava a Český Těšín.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.

Drážními vozidly a pracovními vlaky po vyloučených traťových a staničních kolejích.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

V ŽST Havířov budou znemožněny jízdy vlaků na 1. traťovou kolej ve směru na Ostravu-Bartovice. Proto se provede uzamčení výhybek č. 50 a 53. Jinak bude činnost SZZ probíhat v plném rozsahu.

V ŽST Ostrava-Bartovice budou znemožněny jízdy vlaků na 1. traťovou kolej (v obou směrech). Proto se provede uzamčení výhybek č. 1, 2, 24 a 25. Ve stanici bude vyloučena kolej č. 1. Činnost SZZ zde probíhá pouze v omezeném rozsahu. Využitelné pro dopravu tak zůstanou jenom koleje č. 2, 4, 8, 10, 12, 14. Ve výjimečných případech je možné použít také koleje č. 3, 5, 7.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po 2. staniční koleji, případně i po dalších kolejích v obvodu ŽST Ostrava-Bartovice, jenž sousedí s místem stavby, bude možný pouze sníženou rychlostí 50 km/h.

Provoz po 2. traťové koleji v mezistaničním úseku Havířov – Ostrava-Bartovice bude možný pouze sníženou rychlostí 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Během výluky A1:

Bude zcela vyloučena 1. traťová kolej v mezistaničním úseku Havířov – Ostrava-Bartovice. Provoz po této části trati tak bude probíhat pouze po 2. traťové koleji navíc ještě za snížené rychlosti 50 km/h.

Vybrané spoje budou na trase Havířov – Ostrava-Kunčice z důvodu snížené výlukové propustnosti nahrazeny NAD.

Pro tuto výluku platí, že snížení traťové rychlosti prodlouží jízdní doby vlaků natolik, že vypočtená propustnost nám dovolí provézt pouze určité spoje a z tohoto důvodu bude nutné přijmout opatření v osobní i nákladní dopravě. Po dobu trvání výluky tak bude sestaven výlukový jízdní řád, který zpracuje provozovatel dráhy.

Během výluky B1:

Bude zcela vyloučena 1. kolej v ŽST Ostrava-Bartovice. Provoz tak bude ve stanici možný pouze po kolejích sudé skupiny (2, 4, 8), případně také po koleji č. 5. Vybrané spoje zde budou nahrazeny NAD.

Během výluky B3:

Z provozu budou zcela vyloučeny výhybky č. 1 a 6 v ŽST Ostrava-Bartovice, čímž se zamezí dostupnosti kolejí liché skupiny (1, 3, 5) ze směru od Havířova.

Během výluky B5:

Z provozu budou zcela vyloučeny výhybky č. 20 a 25 v ŽST Ostrava-Bartovice, čímž se zamezí dostupnosti kolejí liché skupiny (1, 3, 5, 7) ze směru od Ostravy-Kunčic.

Během výluky A1+N3:

Dojde k přerušení napájení trakčního vedení traťové koleje č. 1 na záhlaví v Havířově ve směru na Ostravu-Bartovice a staničních kolejí liché skupiny (č. 1, 3, 5) v ŽST Havířov.

1.2.5 Stavební postup SP3

1. Místo:

Mezistaniční úsek Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice.

2. Rozsah prací:

Budou realizovány práce na železničním svršku, spodku (mimo konstrukčních vrstev), odvodnění, trakčním vedení, přeložkách kabelu 6 kV a další související činnosti v celém jmenovaném úseku.

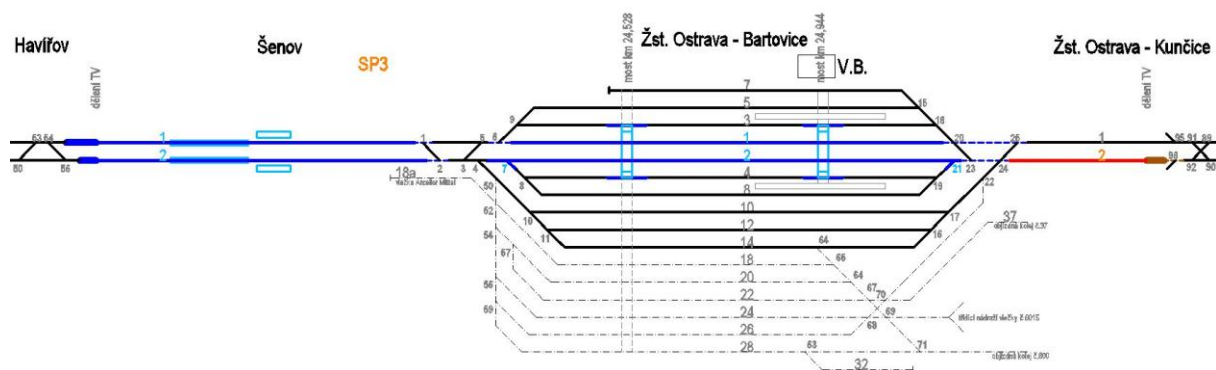
Jako první činnost, v době vyloučení traťové koleje č. 2 bude nutno realizovat pomocí kolejové techniky odtěžení zeminy ze zanesených drážních příkopů a provést jejich reprofilaci. Finální úprava příkopů může probíhat následně během celého stavebního postupu menší kolovou mechanizací a ručním nářadím.

Na začátku trvalé výluky se bude po traťové koleji č. 2 pohybovat mechanizace z důvodu výkopu a betonáže základů trakčního vedení.

Poté se dokončí práce na železničním svršku koleje č. 2 v celém úseku. Předpokládá se přitom s použitím kontinuálně pracujících strojů v pořadí čistička kolejového lože, trhač kolejových polí, buldozer, bagr, zhutňovač, pokladač, doštěrkování, podbíječka a svařování.

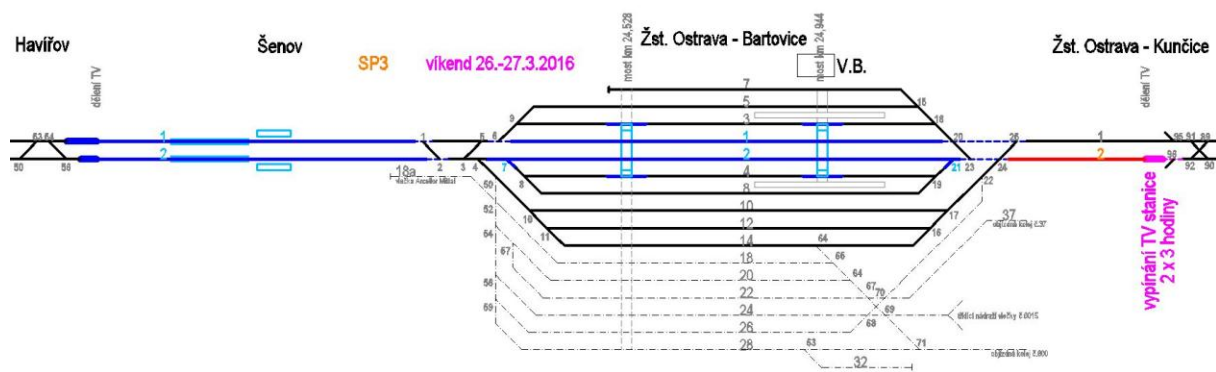
Budou vymontovány stykové transformátory ve druhé koleji, jenž překáží výstavbě. Po skončení stavebních prací na železničním svršku a spodku se uskuteční montáž těchto transformátorů a jejich opětovné připojení. Následně bude provedeno přezkoušení, regulace kolejových obvodů a jednotlivých závislostí TZZ.

Budou se provádět rovněž práce na úpravách trakčního vedení.



Vikend 26. – 27. 3. 2016

O tomto víkendu se provede práce na železničním svršku a spodku na výběžích traťové koleje č. 2, které zasahují do trakčního obvodu ŽST Ostrava-Kunčice a bude proto nutné vypnutí trakce dotčené koleje také v této stanici (kolej č. 5).



3. Délka stavebního postupu:

Doba trvání 21 dnů, od 14. 3. 2016 do 3. 4. 2016.

4. Výluky:

V rámci stavebního postupu proběhnou následující výluky:

Kolejové a napět'ové výluky:

- Výluka C2 – nepřetržitá výluka traťové koleje č. 2 a trakčního vedení nad traťovou kolejí č. 2 v mezistaničním úseku Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice. Doba trvání 21 dní.
- Výluka N4 – opakovaná noční výluka trakčního vedení traťové koleje č. 2 na záhlaví v Ostravě-Kunčicích ve směru na Ostravu-Bartovice a staničních kolejí č. 5, 7, 9 v ŽST Ostrava-Kunčice. Bude probíhat v souběhu s výlukou C2. Doba trvání 2 x 3 h.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

- Vyloučení TZZ ve 2. koleji mezistaničního úseku Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavků na odstavení kolejových mechanismů a souprav pracovních vlaků v obvodech stanic Havířov, Ostrava-Bartovice nebo Ostrava-Kunčice budou vhodné koleje vytipovány po dohodě s předností PO Ostrava a Český Těšín.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.

Drážními vozidly a pracovními vlaky po vyloučených traťových a staničních kolejích.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

V ŽST Ostrava-Bartovice budou znemožněny jízdy vlaků na 2. traťovou kolej ve směru na Ostravu-Kunčice. Proto se provede uzamčení výhybek č. 20 a 23. Jinak zde bude činnost SZZ probíhat v plném rozsahu.

V ŽST Ostrava-Kunčice budou znemožněny jízdy vlaků na 2. traťovou kolej ve směru na Ostravu-Bartovice. Proto se provede uzamčení výhybek č. 89 a 92. Jinak zde bude činnost SZZ probíhat v plném rozsahu.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po 1. traťové koleji v mezistaničním úseku Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice bude možný pouze sníženou rychlostí 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Během výluky C2:

Bude zcela vyloučena 2. traťová kolej v mezistaničním úseku Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice. Provoz po této části trati tak bude probíhat pouze po 1. traťové koleji navíc za snížené rychlosti 50 km/h.

Pro tuto výluky platí, že snížení traťové rychlosti prodlouží jízdní doby vlaků tak, že vypočtená propustnost nám dovolí provézt pouze jejich omezený počet. Z tohoto důvodu bude tedy nutné přijmout opatření v osobní i nákladní dopravě, jenž jsou popsána v následující samostatné kapitole.

Po dobu trvání výluky tak bude sestaven výlukový jízdní řád, který zpracuje provozovatel dráhy.

Během výluky C2+N4:

Dojde k přerušení napájení trakčního vedení traťové koleje č. 2 na záhlaví v Ostravě-Kunčicích ve směru na Ostravu-Bartovice a staničních kolejí č. 5, 7, 9 v ŽST Ostrava- Kunčice.

1.2.6 Stavební postup SP4

1. Místo:

Mezistaniční úsek Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice.

2. Rozsah prací:

Budou realizovány práce na železničním svršku, spodku (mimo konstrukčních vrstev), odvodnění, trakčním vedení, přeložkách kabelu 6 kV a další související činnosti v celém jmenovaném úseku.

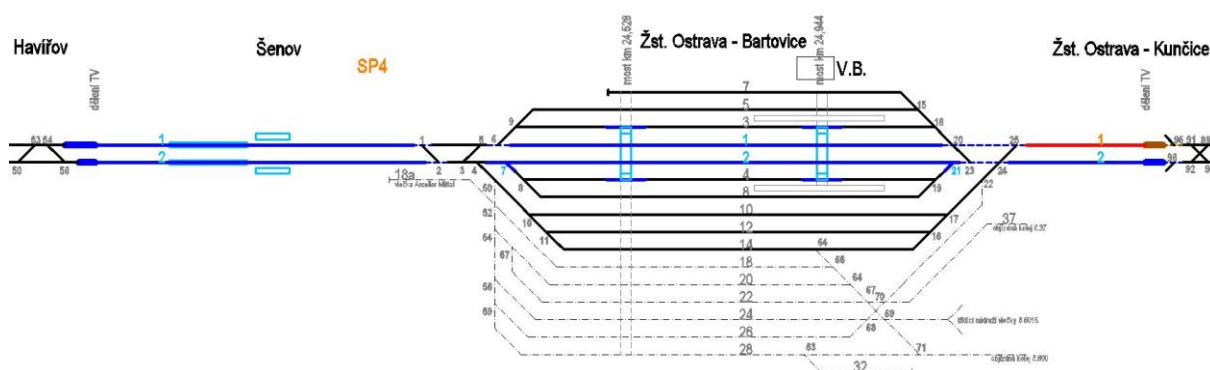
Jako první činnost, v době vyloučení traťové koleje č. 1 bude nutno realizovat pomocí kolejové techniky odtěžení zeminy ze zanesených drážních příkopů a provést jejich reprofilaci. Finální úprava příkopů může probíhat následně během celého stavebního postupu menší kolovou mechanizací a ručním nářadím.

Na začátku trvalé výluky se bude po traťové koleji č. 1 pohybovat mechanizace z důvodu výkopu a betonáže základů trakčního vedení.

Poté se dokončí práce na železničním svršku koleje č. 1 v celém úseku. Předpokládá se přitom s použitím kontinuálně pracujících strojů v pořadí čistička kolejového lože, trhač kolejových polí, buldozer, bagr, zhutňovač, pokladač, došterkování, podbíječka a svařování.

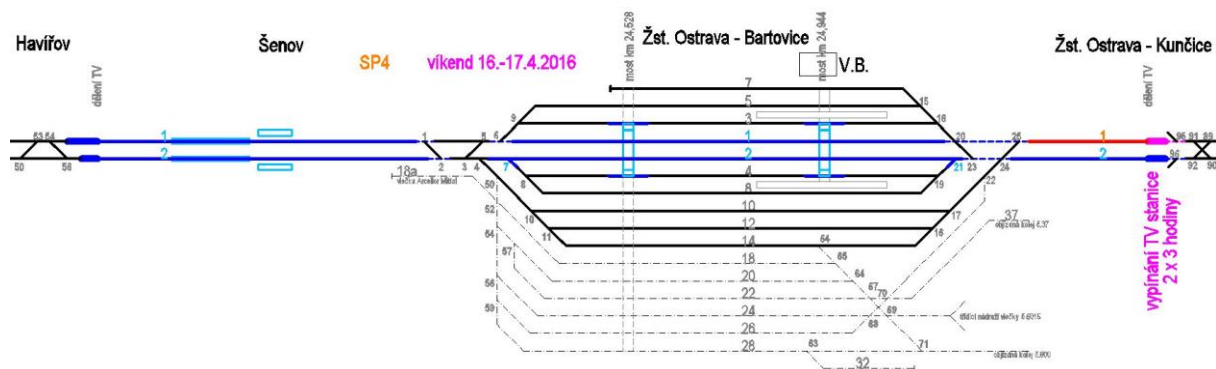
Budou vymontovány stykové transformátory v první koleji, jenž překáží výstavbě. Po skončení stavebních prací na železničním svršku a spodku se uskuteční montáž těchto transformátorů a jejich opětovné připojení. Následně bude provedeno přezkoušení, regulace kolejových obvodů a jednotlivých závislostí TZZ.

Budou se provádět rovněž práce na úpravách trakčního vedení.



Víkend 16. – 17. 4. 2016

O tomto víkendu se provede práce na železničním svršku a spodku na výběžích traťové koleje č. 1, které zasahují do trakčního obvodu ŽST Ostrava-Kunčice a bude proto nutné vypnutí trakce dotčené koleje také v této stanici (kolej č. 3).



3. Délka stavebního postupu:

Doba trvání 21 dnů, od 4. 4. 2016 do 24. 4. 2016.

4. Výluky:

V rámci stavebního postupu proběhnou následující výluky:

Kolejové a napěťové výluky:

- Výluka C1 – nepřetržitá výluka traťové koleje č. 1 a trakčního vedení nad traťovou kolejí č. 1 v mezistaničním úseku Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice. Doba trvání 21 dní.
- Výluka N5 – opakovaná noční výluka trakčního vedení traťové koleje č. 1 na záhlaví v Ostravě-Kunčicích ve směru na Ostravu-Bartovice a staniční koleje č. 3 v ŽST Ostrava-Kunčice. Bude probíhat v souběhu s výlukou C1. Doba trvání 2 x 3 h.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

- Vyloučení TZZ v 1. koleji mezistaničního úseku Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavků na odstavení kolejových mechanismů a souprav pracovních vlaků v obvodech stanic Havířov, Ostrava-Bartovice nebo Ostrava-Kunčice budou vhodné koleje vytipovány po dohodě s přednosty PO Ostrava a Český Těšín.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.

Drážními vozidly a pracovními vlaky po vyloučených traťových a staničních kolejích.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

V ŽST Ostrava-Bartovice budou znemožněny jízdy vlaků na 1. traťovou kolej ve směru na Ostravu-Kunčice. Proto se provede uzamčení výhybek č. 24 a 25. Jinak zde bude činnost SZZ probíhat v plném rozsahu.

V ŽST Ostrava-Kunčice budou znemožněny jízdy vlaků na 1. traťovou kolej ve směru na Ostravu-Bartovice. Proto se provede uzamčení výhybek č. 90 a 91. Jinak zde bude činnost SZZ probíhat v plném rozsahu.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po 1. traťové koleji v mezistaničním úseku Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice bude možný pouze sníženou rychlostí 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Během výluky C1:

Bude zcela vyloučena 1. traťová kolej v mezistaničním úseku Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice. Provoz po této části trati tak bude probíhat pouze po 2. traťové koleji navíc za snížené rychlosti 50 km/h.

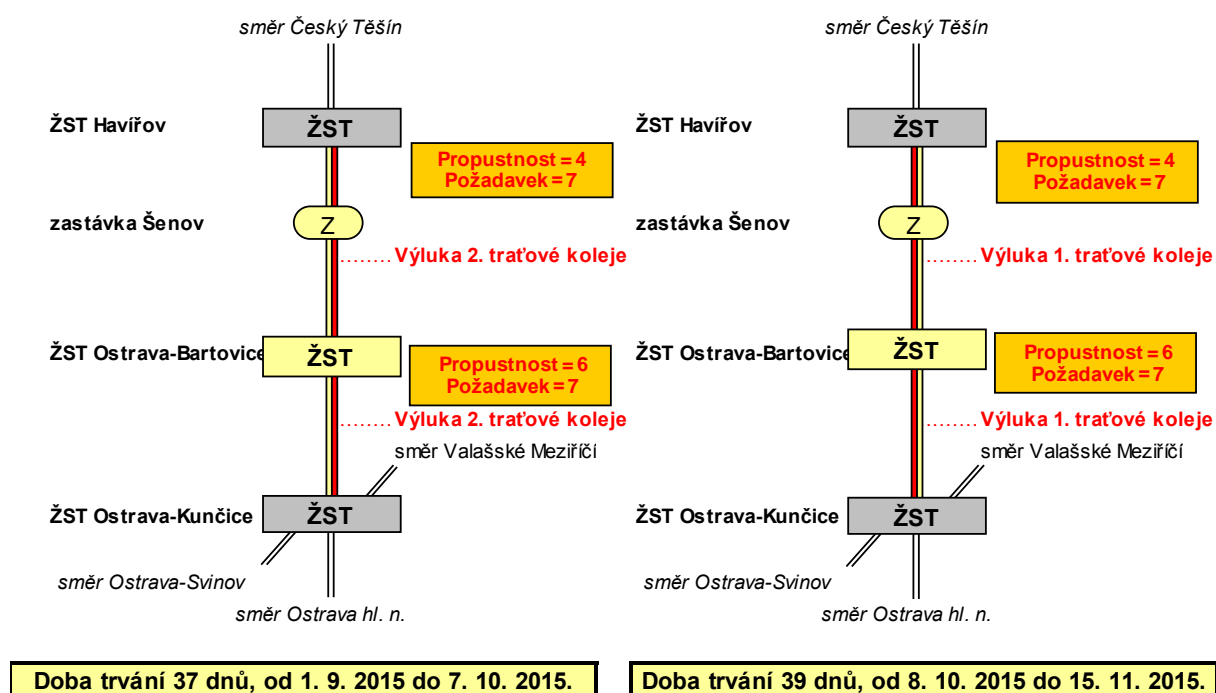
Pro tuto výluku platí, že snížení traťové rychlosti prodlouží jízdní doby vlaků tak, že vypočtená propustnost nám dovolí provést pouze jejich omezený počet. Z tohoto důvodu bude tedy nutné přijmout opatření v osobní i nákladní dopravě, jenž jsou popsána v následující samostatné kapitole.

Po dobu trvání výluky tak bude sestaven výlukový jízdní řád, který zpracuje provozovatel dráhy.

Během výluky C1+N5:

Dojde k přerušení napájení trakčního vedení traťové koleje č. 1 na záhlaví v Ostravě-Kunčicích ve směru na Ostravu-Bartovice a staniční koleje č. 3 v ŽST Ostrava-Kunčice.

Grafické znázornění stavebních postupů



1.3 Přehled dopravních a přepravních opatření

1.3.1 Tabulka kolejových a napěťových výluk a výluk zabezpečovacího zařízení

Stavební postup	Výluka	Termín výluky	Délka trvání	Popis výluky
SP0 - přípravné práce	Z1	24. - 31. 8. 2015	8 x 7 h	Opakovaná noční výluka traťového zabezpečovacího zařízení v mezistaničním úseku Havířov - Ostrava-Bartovice.
SP1 – práce na železničním svršku a spodku koleje č. 2 v úseku Ostrava-Kunčice (mimo) – Ostrava-Bartovice – Havířov (mimo)	A2	1. 9 - 7. 10. 2015	37 dní	Nepřetržitá výluka trakčního vedení a traťové koleje č. 2 v mezistaničním úseku Havířov – Ostrava-Bartovice.
	B2			Nepřetržitá výluka staničních kolejí č. 1, 2, 4 a trakčního vedení nad kolejemi č. 2, 4 v ŽST Ostrava-Bartovice.
	C2			Nepřetržitá výluka trakčního vedení a traťové koleje č. 2 v mezistaničním úseku Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice.
	N1	2. - 3. 9. 2015	2 x 3 h	Opakovaná noční výluka trakčního vedení nad kolejí č. 3 v ŽST Ostrava-Bartovice.
	B4	5. 9. 2015	1 den	Denní kolejová výluka výhybky č. 2 v ŽST Ostrava-Bartovice.
	B6	6. 9. 2015	1 den	Denní kolejová výluka výhybek č. 23 a 24 v ŽST Ostrava-Bartovice.
	N2	26. - 28. 9. 2015	3 x 3 h	Opakovaná noční výluka trakčního vedení traťové koleje č. 2 na záhlaví v Ostravě-Kunčicích ve směru na Ostravu-Bartovice a staničních kolejí č. 5, 7, 9 v ŽST Ostrava-Kunčice.
	N3	3. - 4. 10. 2015	2 x 3 h	Opakovaná noční výluka trakčního vedení traťové koleje č. 2 na záhlaví v Havířově ve směru na Ostravu-Bartovice a staničních kolejí č. 2, 6, 8, 10 v ŽST Havířov.
SP2 – práce na železničním svršku a spodku koleje č. 1 v úseku Ostrava-Kunčice (mimo) – Ostrava-Bartovice – Havířov (mimo)	A1	8. 10 - 15. 11. 2015	39 dní	Nepřetržitá výluka trakčního vedení a traťové koleje č. 1 v mezistaničním úseku Havířov – Ostrava-Bartovice.
	B1			Nepřetržitá výluka staniční koleje č. 1 a trakčního vedení nad kolejemi č. 1, 3 v ŽST Ostrava-Bartovice
	C1			Nepřetržitá výluka trakčního vedení a traťové koleje č. 1 v mezistaničním úseku Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice.
	B3	24.10.2015	1 den	Denní kolejová výluka výhybek č. 1 a 6 v ŽST Ostrava-Bartovice.
	B5	25.10.2015	1 den	Denní kolejová výluka výhybek č. 20 a 25 v ŽST Ostrava-Bartovice.
	N4	31. 10. - 1. 11. 2015	2 x 3 h	Opakovaná noční výluka trakčního vedení traťové koleje č. 1 na záhlaví v Ostravě-Kunčicích ve směru na Ostravu-Bartovice a staniční koleje č. 3 v ŽST Ostrava-Kunčice.
	N5	7. - 8. 11. 2015	2 x 3 h	Opakovaná noční výluka trakčního vedení traťové koleje č. 1 na záhlaví v Havířově ve směru na Ostravu-Bartovice a staničních kolejí č. 1, 3, 5 v ŽST Havířov.

1.3.2 Návrh výlukových grafikonů

Stavební postupy SP1 a SP2

Během stavebních postupů SP1 a SP2 se předpokládá zpracování výlukového grafikonu, který zohlední výlukovou činnost (jedenokolejný provoz) a pomalé jízdy (průjezd sníženou rychlostí 50 km/h) na celém traťovém úseku Havířov – Ostrava-Kunčice.

V závislosti na technických možnostech trati během stavebních postupů je pro SP1 a SP2 projektantem navržena jediná alternativa organizace dopravy. V navrženém fragmentu grafikonu je primárně zohledněna snaha o provedení veškeré regionální dopravy ve zhruba stávajících časových polohách.

Pro dálkovou dopravu, která je zastoupena dopravcem RegioJet (základní dvouhodinový takt) a LEO Express (jediný spoj denně) jsou navržena dopravní a přepravní opatření.

Pro dopravce Leo Express (jediný spoj denně) je navržena odklonová trasa přes Bohumín – Karviná hl. n. – Český Těšín a pak dále pokračovat ve své původní trase. Z hlediska úspory jízdních dob je odklonová trasa srovnatelná s kmenovou trasou přes Havířov. Z hlediska přepravního není třeba přijímat opatření, neboť žádná z mezilehlých stanic a zastávek na rameni Ostrava hl. n. – Český Těšín není vlaky Leo Express obsluhována.

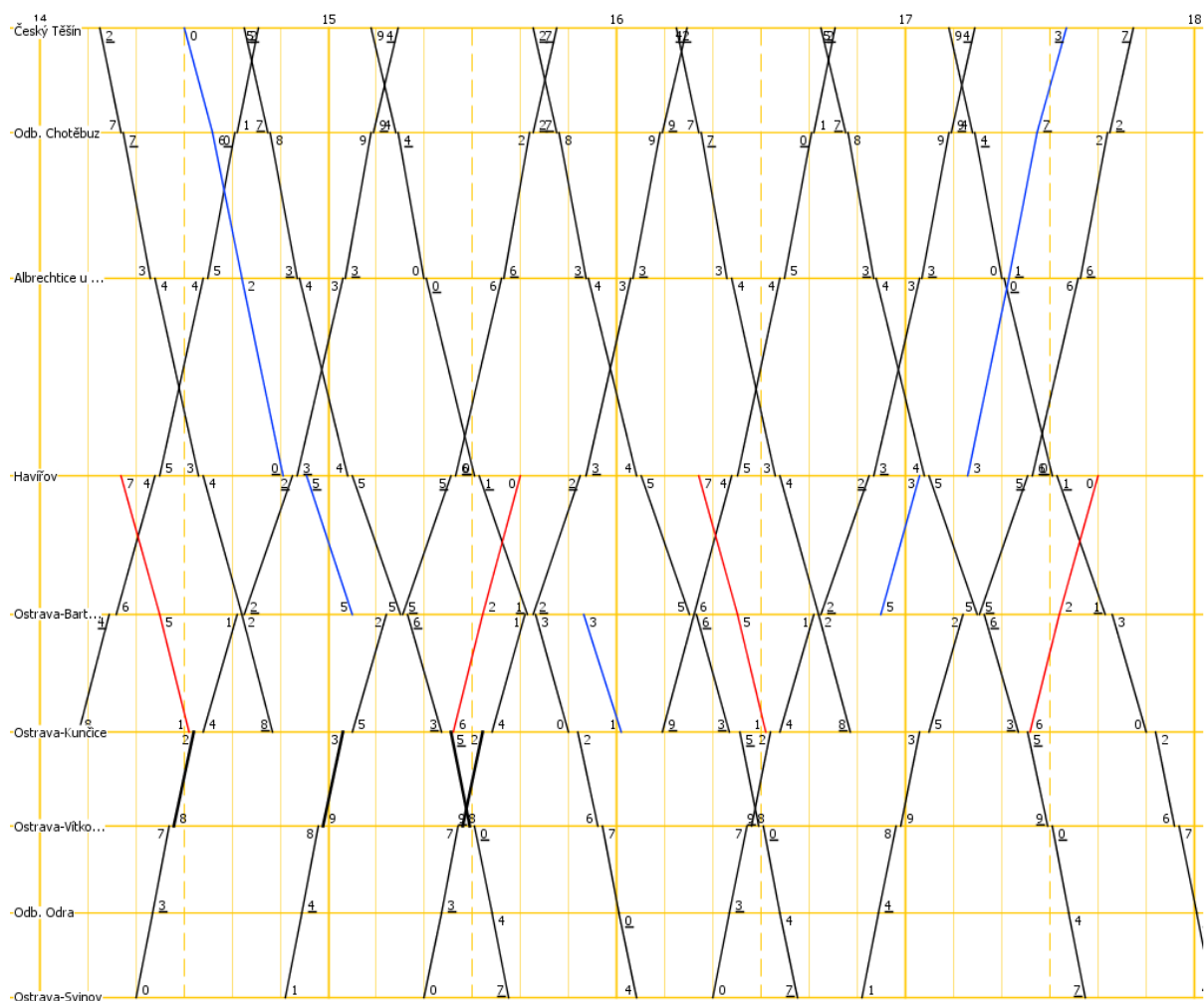
Dopravce RegioJet zajišťuje ve vztahu k dotčené trati dvě základní relace. Jednak tranzitní spoje pokračující z Havířova do Českého Těšína a Třince, případně dále na Slovensko. Za druhé pak vnitrostátní spoje končící již v Havířově.

Pro spoje první skupiny se doporučuje odklonová trasa přes Bohumín – Karviná hl. n. – Český Těšín a pak dále pokračovat ve své původní trase. Z hlediska jízdních dob je odklonová trasa srovnatelná s trasou kmenovou přes Havířov. Z hlediska přepravního by vlaky neobsloužily tarifní body Ostrava-Stodolní a Havířov. Obsluha stanice Havířov by byla zajištěna autobusy NAD v relaci Ostrava-Svinov – Havířov s přípoji od vlaků a na vlaky dopravce RJ v Ostravě-Svinově. Obsluha zastávky Ostrava-Stodolní bude dle rozhodnutí dopravce zajištěna autobusem NAD (minibus) z ŽST Ostrava hl. n., resp. bude cestujícím na hlavní nádraží doporučeno využívat pravidelné spoje MHD.

Pro vlaky končící a výchozí ze stanice Havířov se navrhuje jako výchozí stanice všech vlaků Ostrava hl. n. (alternativně Ostrava-Kunčice), kde bude uskutečněn obrat na párové vlaky ve směru Praha hl. n. Obsluha tarifních bodů Havířov a Ostrava-Stodolní bude probíhat náhradním způsobem, obdobně jako u spojů první skupiny.

K problematice výlukových opatření a zpracování výlukového jízdního řádu je nutné konstatovat, že definitivní podobu si v rámci svých opatření definuje zpracovatel výlukových opatření – tj. provozovatel dráhy, a to po projednání s koordinátorem KODIS a dotčenými dopravci.

Navrhovaný grafikon pro stavební postupy SP1 a SP2:



V navrženém grafikonu jsou zachovány všechny regionální vlaky, a to jak osobní, tak spěšné vlaky. Spěšné vlaky budou vyjíždět přibližně ve stejnou dobu jako za současného stavu a dojedou budou mírným zpožděním způsobeným pomalou jízdou v úseku Havířov – Ostrava-Kunčice. Pravidelné osobní vlaky budou ze směru Český Těšín jezdit s předstihem 6 min. Ze směru Ostrava-Svinov s předstihem 1 min.

Výše uvedený koncept je jedním z možných, nikoliv však jedinými možnostmi na organizaci provozu drážní osobní dopravy na traťovém úseku, který je předmětem této dokumentace. Limitující však vždy zůstane kapacita mezistaničního úseku Havířov – Ostrava-Bartovice, který díky jednokolejnému provozu a pomalým jízdám kapacitně umožní pouze jízdu 4 vlaků za období 60 minut. Této hodnoty je dosaženo při zachování provozu vlaků linek R1, S1 (černá barva). Lze konstatovat, že i přes takto zásadní omezení je i během výluk zajistit rozsah regionální dopravy i přípojové vazby MS taktu v uzlech Ostrava-Svinov, Ostrava-Kunčice, případně Český Těšín.

Při mírném překročení optimálních hodnot traťové výlukové propustnosti je možné uvažovat i vložení vlaku pátého, předpokladem je trasa vlaku nákladní dopravy (modrá barva), která by zajišťoval přepravy ve vztahu k vlečce ArcelorMittal, a. s. (přípojová stanice Ostrava-Bartovice).

Pokud by byl ze strany provozovatele dráhy požadavek na upřednostnění vlaků dálkové dopravy (RegioJet – červená barva – v grafikonu uvedeny jako vlaky rušící), byly by dopady jejich vedení zásadní na všechny ostatní vlaky, neboť by došlo k rozpadu sítě regionální dopravy na trati Ostrava-Svinov – Český Těšín s dopadem na celou síť Moravskoslezského kraje. Tj. bylo by nutné zásadně upravit časovou polohu všech spojů linek regionální dopravy linek R1 a S1, došlo by k rozvázání přípojů v uzlech Ostrava-Svinov, Ostrava-Kunčice, případně Český Těšín a stejně by bylo nutné vybrané spoje regionální dopravy redukovat a nahradit autobusy.

Pro vlaky RJ by navíc bylo nutné uvažovat s požadavkem na fixní časovou polohu na průjezdu Ostravy-Kunčicemi, aby nedošlo ke změnám časové polohy na navazující síti. To by v důsledku přineslo pozdější příjezd a dřívejší odjezd ve vztahu k tarifnímu bodu Havířov. V tom případě by se krátil čas na obrat v Havířově končících/výchozích spojů, což by v souvislosti s možným přenosem zpoždění končících vlaků přijíždějících z Čech dále redukovalo časy na technologické úkony končících/výchozích vlaků a zvyšovalo riziko zpoždění odjezdu výchozích vlaků a tím dále narušovalo grafikon na výlukou dotčeném úseku.

Z výše uvedeného se proto ze strany projektanta, zpracovatele dopravních opatření, doporučuje provozovateli dráhy preferovat provoz vlaků regionální dopravy a pro vlaky dálkové opatření přijmout opatření ve formě odklonové vozby, resp. ukončení vlaků již v Ostravě hl. n., jak bylo uvedeno výše.

1.3.3 Omezení osobní drážní dopravy s nutností zavést náhradní autobusovou dopravu

Výluka A1, A2, C1, C2

V celém dotčeném úseku trati Havířov (mimo) – Ostrava-Kunčice (mimo) bude většina osobní dopravy odbavena po zbývajících sjízdných traťových kolejích, avšak za snížené rychlosti 50 km/h dle sestaveného výlukového jízdního řádu.

Pro dálkovou dopravu, která je zastoupena soukromými dopravci RegioJet a LEO Express jsou po dobu zmíněných výluk navržena dopravní a přepravní opatření. Tranzitní spoje těchto společností mířící do Českého Těšína, Trince, případně až na Slovensko budou vedeny po odklonové trase Bohumín – Karviná hl. n. – Český Těšín.

Spoje RegioJetu končící nebo výchozí z Havířova budou mít jako výchozí/končící stanici Ostravu hl. n. Z přepravního hlediska by tyto vlaky, stejně jako spoje vedené odklonem nemohly obsloužit původně plánované tarifní body Havířov a Ostrava-Stodolní, což si vyžádá objednávku NAD.

Pro potřeby orientačního vyčíslení nákladů na výlukovou činnost se předpokládá průměrné nasazení 3 autobusů za jeden vlakový spoj. NAD bude vedena mezi stanicemi Havířov – Ostrava-Svinov s přípoji od a na vlaky dopravce RegioJet v Ostravě-Svinově. Obsluha zastávky Ostrava-Stodolní bude dle rozhodnutí dopravce zajištěna rovněž autobusy (minibus) v relaci Ostrava hl. n. – Ostrava-Stodolní, nebo bude cestujícím na hlavním nádraží doporučeno využívat pro cesty po krajském městě pravidelně jezdící spoje MHD.

Výluka B1

Z provozu bude zcela vyloučena 1. kolej a trakční vedení nad kolejemi č. 1, 3 v ŽST Ostrava-Bartovice. Jízda vlaků ve stanici bude tedy možná jenom po kolejích sudé skupiny (č. 2, 4, 8, 10, 12, 14), případně také po koleji č. 5, 7. Kolej č. 3 pak zůstane sjízdná pouze v nezávislé trakci. Vzhledem k dostatečnému počtu plně funkčních dopravních kolejí s nástupišti se nedoporučuje přijímat jakákoliv další opatření či omezení.

Výluka B2

Z provozu budou zcela vyloučeny koleje č. 1, 2, 4, 8 a trakční vedení nad kolejemi č. 2, 4 v ŽST Ostrava-Bartovice. Jízda vlaků ve stanici bude tedy možná jenom po kolejích č. 3, 5, 7, 10, 12, 14. Vzhledem k dostatečnému počtu plně funkčních dopravních kolejí s nástupišti se nedoporučuje přijímat jakákoliv další opatření či omezení.

Výluka B3

Po dobu jednoho dne (24. 10. 2015) budou zcela vyloučeny výhybky č. 1 a 6, což zapříčiní, že provoz ve stanici Ostrava-Bartovice bude možný jenom po kolejích sudé skupiny (č. 2, 4, 8, 10, 12, 14), pří-

padně také po kolejích č. 3, 5, 7, avšak pouze ze směru od Ostravy-Kunčic. Vzhledem k dostatečnému počtu plně funkčních dopravních kolejí s nástupišti se nedoporučuje přijímat jakákoliv další opatření či omezení.

Výluka B4

Po dobu jednoho dne (5. 9. 2015) bude zcela vyloučena výhybka č. 2, což zapříčiní, že provoz ve stanici Ostrava-Bartovice bude možný jenom po kolejích liché skupiny (č. 3, 5, 7), případně také po kolejích č. 10, 12, 14 avšak pouze ze směru od Ostravy-Kunčic. Vzhledem k dostatečnému počtu plně funkčních dopravních kolejí s nástupišti se nedoporučuje přijímat jakákoliv další opatření či omezení.

Výluka B5

Po dobu jednoho dne (25. 10. 2015) budou zcela vyloučeny výhybky č. 20 a 25, což zapříčiní, že provoz ve stanici bude možný jenom po kolejích sudé skupiny (č. 2, 4, 8, 10, 12, 14), případně také po kolejích č. 3, 5 avšak pouze ze směru od Havířova. Vzhledem k dostatečnému počtu plně funkčních dopravních kolejí s nástupišti se nedoporučuje přijímat jakákoliv další opatření či omezení.

Výluka B6

Po dobu jednoho dne (6. 9. 2015) budou zcela vyloučeny výhybky č. 23 a 24, což zapříčiní, že provoz ve stanici Ostrava-Bartovice bude možný jenom po kolejích liché skupiny (č. 3, 5), případně také po kolejích č. 10, 12, 14 avšak pouze ze směru od Havířova. Vzhledem k dostatečnému počtu plně funkčních dopravních kolejí s nástupišti se nedoporučuje přijímat jakákoliv další opatření či omezení.

Výluka A1+N5

Dle požadavků stavebních prací bude za souběžně probíhající kolejové výluky A1 probíhat také napěťová výluka N5, jenž si navíc vyžádá přerušení napájení trakčního vedení traťové koleje č. 1 na záhlaví v Havířově směr Ostrava-Bartovice a staničních kolejí liché skupiny (koleje č. 1, 3, 5) přímo v ŽST Havířov. Jedná se o opakovanou noční výluku, která se bude konat záměrně mimo období dopravní špičky, konkrétně pak vždy v době mezi 0:30 – 3:30 (ve dnech 7. – 8. 11. 2015), kdy se dotčená trať nevyužívá vlaky osobní dopravy. Není proto nutné zavádět NAD ani přijímat opatření pro období, kdy bude vypnuto trakční vedení.

Výluka A2+N3

Dle požadavků stavebních prací bude za souběžně probíhající kolejové výluky A2 probíhat také napěťová výluka N3, jenž si navíc vyžádá přerušení napájení trakčního vedení traťové koleje č. 2 na záhlaví v Havířově směr Ostrava-Bartovice a staničních kolejí sudé skupiny (koleje č. 2, 6, 8, 10) přímo v ŽST Havířov. Jedná se o opakovanou noční výluku, která se bude konat záměrně mimo období dopravní špičky, konkrétně pak vždy v době mezi 0:30 – 3:30 (ve dnech 3. – 4. 10. 2015), kdy se dotčená trať nevyužívá vlaky osobní dopravy. Není proto nutné zavádět NAD ani přijímat opatření pro období, kdy bude vypnuto trakční vedení.

Výluka B2+N1

Dle požadavků stavebních prací bude za souběžně probíhající kolejové výluky B2 probíhat také napěťová výluka N1, jenž si navíc vyžádá přerušení napájení trakčního vedení staniční koleje č. 3 v Ostravě-Bartovicích. Jedná se o opakovanou noční výluku, která se bude konat záměrně mimo období dopravní špičky, konkrétně pak vždy v době mezi 0:30 – 3:30 (ve dnech 2. – 3. 9. 2015), kdy se dotčená stanice nevyužívá vlaky osobní dopravy. Není proto nutné zavádět NAD ani přijímat opatření pro období, kdy bude vypnuto trakční vedení.

Výluka C1+N4

Dle požadavků stavebních prací bude za souběžně probíhající kolejové výluky C1 probíhat také napěťová výluka N4, jenž si navíc vyžádá přerušení napájení trakčního vedení traťové koleje č. 1 na záhlaví v Ostravě-Kunčicích směr Ostrava-Bartovice a staniční koleje č. 3 přímo v ŽST Ostrava-Kunčice. Jedná se o opakovanou noční výluku, která se bude konat záměrně mimo období dopravní špičky, konkrétně pak vždy v době mezi 0:30 – 3:30 (ve dnech 31. 10. – 1. 11. 2015), kdy se dotčená trať nevyužívá vlaky osobní dopravy. Není proto nutné zavádět NAD ani přijímat opatření pro období, kdy bude vypnuto trakční vedení.

Výluka C2+N2

Dle požadavků stavebních prací bude za souběžně probíhající kolejové výluky C2 probíhat také napěťová výluka N2, jenž si navíc vyžádá přerušení napájení trakčního vedení traťové koleje č. 2 na záhlaví v Ostravě-Kunčicích směr Ostrava-Bartovice a staničních kolejí č. 5, 7, 9 přímo v ŽST Ostrava-Kunčice. Jedná se o opakovanou noční výluku, která se bude konat záměrně mimo období dopravní špičky, konkrétně pak vždy v době mezi 0:30 – 3:30 (ve dnech 26. – 28. 9. 2015), kdy se dotčená trať nevyužívá vlaky osobní dopravy. Není proto nutné zavádět NAD ani přijímat opatření pro období, kdy bude vypnuto trakční vedení.

Tabulka opatření osobní dopravy a přepravy

Stavební postup	Výluka	Termín výluky	Délka trvání	Popis výluky
SP1 – práce na železničním svršku a spodku koleje č. 2 v úseku Ostrava-Kunčice (mimo) – Ostrava-Bartovice – Havířov (mimo)	A2	1. 9. - 7. 10. 2015	37 dní	V celém dotčeném úseku trati Havířov (mimo) - Ostrava-Bartovice bude většina osobní dopravy odbavena po sjezdové traťové koleji č. 1 sníženou rychlostí 50 km/h. Tranzitní spoje dálkové dopravy soukromých dopravců RegioJet a LEO Express budou vedeny odklonem přes Bohumín a Český Těšín. Soupravy těchto vlaků končící nebo výchozí z Havířova budou mít jako výchozí/končící stanici Ostravu hl. n. Obsluha ŽST Havířov a zastávky Ostrava-Stodolní si vyžádá objednávku NAD.
	B2			Bez výrazných omezení osobní dopravy v ŽST Ostrava-Bartovice.
	C2			V celém dotčeném úseku trati Ostrava-Bartovice - Ostrava-Kunčice (mimo) bude většina osobní dopravy odbavena po sjezdové traťové koleji č. 1 sníženou rychlostí 50 km/h. Tranzitní spoje dálkové dopravy soukromých dopravců RegioJet a LEO Express budou vedeny odklonem přes Bohumín a Český Těšín. Soupravy těchto vlaků končící nebo výchozí z Havířova budou mít jako výchozí/končící stanici Ostravu hl. n. Obsluha ŽST Havířov a zastávky Ostrava-Stodolní si vyžádá objednávku NAD.
	B4	5. 9. 2015	1 den	Bez výrazných omezení osobní dopravy v ŽST Ostrava-Bartovice.
	B6	6. 9. 2015	1 den	
	A2+N3	3. - 4. 10. 2015	2 x 3 h	Jedná se o opakované noční výluky konané záměrně mimo období dopravní špičky (vždy v době 0:30 - 3:30), kdy se dotčené mezistaniční úseky či stanice nevyužívají vlaky osobní dopravy.
	B2+N1	2. - 3. 9. 2015	2 x 3 h	
	C2+N2	26. - 28. 9. 2015	3 x 3 h	
SP2 – práce na železničním svršku a spodku koleje č. 1 v úseku Ostrava-Kunčice (mimo) – Ostrava-Bartovice – Havířov (mimo)	A1	8. 10 - 15. 11. 2015	39 dní	V celém dotčeném úseku trati Havířov (mimo) - Ostrava-Bartovice bude většina osobní dopravy odbavena po sjezdové traťové koleji č. 2 sníženou rychlostí 50 km/h. Tranzitní spoje dálkové dopravy soukromých dopravců RegioJet a LEO Express budou vedeny odklonem přes Bohumín a Český Těšín. Soupravy těchto vlaků končící nebo výchozí z Havířova budou mít jako výchozí/končící stanici Ostravu hl. n. Obsluha ŽST Havířov a zastávky Ostrava-Stodolní si vyžádá objednávku NAD.
	B1			Bez výrazných omezení osobní dopravy v ŽST Ostrava-Bartovice.
	C1			V celém dotčeném úseku trati Ostrava-Bartovice - Ostrava-Kunčice (mimo) bude většina osobní dopravy odbavena po sjezdové traťové koleji č. 2 sníženou rychlostí 50 km/h. Tranzitní spoje dálkové dopravy soukromých dopravců RegioJet a LEO Express budou vedeny odklonem přes Bohumín a Český Těšín. Soupravy těchto vlaků končící nebo výchozí z Havířova budou mít jako výchozí/končící stanici Ostravu hl. n. Obsluha ŽST Havířov a zastávky Ostrava-Stodolní si vyžádá objednávku NAD.
	B3	24.10.2015	1 den	Bez výrazných omezení osobní dopravy v ŽST Ostrava-Bartovice.
	B5	25.10.2015	1 den	
	A1+N5	7. - 8. 11. 2015	2 x 3 h	Jedná se o opakované noční výluky konané záměrně mimo období dopravní špičky (vždy v době 0:30 - 3:30), kdy se dotčené mezistaniční úseky nevyužívají vlaky osobní dopravy.
	C1+N4	31. 10. - 1. 11. 2015	2 x 3 h	

Hrubé vyčíslení požadavků na náhradní dopravu

Dle navržených termínů a rozsahu stavebních prací na konkrétních mezistaničních úsecích vzniká požadavek na zavedení náhradní autobusové dopravy. Přehled požadavků na NAD udává následující tabulka.

Vlak	Z	do	spojů v X	spojů v 6, +	Autobusů	Vzdálenost	Čas čekání	Doba trvání výluky		Celkem	
					za vlak	(ujkm)	(min)	X (dny)	6, + (dny)	(ujkm)	(hodin)
IC RJ	Ostrava-Svinov	Havířov	9	9	3	22	20	52	24	45 144	684
IC RJ	Havířov	Ostrava-Svinov	9	9	3	22	20	52	24	45 144	684
Celkem										90 288	1 368

1.3.4 Omezení a přerušení nákladní drážní dopravy s nutností zavést opatření

Výluka A1, A2, C1, C2

V průběhu těchto výluk je v celém dotčeném úseku trati Havířov (mimo) – Ostrava-Kunčice (mimo) možná obsluha veškerých tarifních bodů, ale i jízda všech nákladních vlaků po zbývajících sjízdných traťových koleji, avšak sníženou rychlostí 50 km/h dle sestaveného jízdního řádu.

Vzhledem k výrazně omezené kapacitě traťového úseku Havířov – Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice je nutné nákladní dopravu v denním období redukovat. Tranzitní nákladní vlaky budou v denním období vedeny odklonem přes Český Těšín a Bohumín, obdobně jako vlaky výchozí a končící v Havířově (ve vztahu k vlečce AWT, terminálu METRANS).

Vlaky přecházející na a z vlečky ArcelorMittal, a. s. (přípojová stanice Ostrava-Bartovice) mohou být vedeny v omezeném rozsahu z Havířova do Ostravy-Bartovic (lze vložit dvě vlakové trasy za 120 minut), avšak za cenu překročení výlukové propustnosti v mezistaničním úseku Havířov – Ostrava-Bartovice.

Příznivější je situace na mezistaničním úseku Ostrava-Kunčice – Ostrava-Bartovice, kde lze trasy vložit jak z pohledu sestavy grafikonu, tak dostatečné výlukové propustnosti. Obsluhu přípojové stanice Ostrava-Bartovice se proto doporučuje v denním období preferovat vlaky trasovanými ve směru od Ostrava-Kunčic, případně zajistit přechod části zátěže na vlečku ArcelorMittal, a. s., přímo z přípojové stanice Ostrava-Kunčice.

V nočním období není kapacita dráhy nárokována vlaky osobní dopravy v takové míře jako během dne, proto je možné zajistit provoz nákladních vlaků v širším rozsahu, avšak při zohlednění snížené kapacity dráhy a současném požadavku na průjezd rychlostí 50 km/h v celém traťovém úseku Havířov – Ostrava-Kunčice.

Výluky B1, B2, B3, B5

Bez výrazných omezení nákladní dopravy v ŽST Ostrava-Bartovice.

Jízda vlaků na předávkové kolejiště vlečky ArcelorMittal, a. s., bude možná bez omezení v závislé trakci. Obsluha vlečky bude možná bez omezení. Časy příjezdů a odjezdů nákladních vlaků je nutné přizpůsobit výlukovému jízdnímu řádu a omezené propustnosti mezistaničního úseku Havířov- Ostrava-Bartovice. Tj. nákladní vlaky je nutné trasovat zejména ve směru od Ostravy-Kunčic.

Výluka B4

Během této denní výluky (5. 9. 2015) bude sice možná jízda nákladních vlaků i obsluha tarifních bodů v celém dotčeném úseku, ale vzhledem k vyloučení výhybky č. 2 ŽST Ostrava-Bartovice nastane v této stanici nemožnost dostupnosti vlečky Arcelor Mittal ze směru od Havířova. Ve směru od Ostravy-Kunčic bude jízda na předávkové kolejiště vlečky možná bez omezení.

Výluka B6

Během této denní výluky (6. 9. 2015) bude sice možná jízda nákladních vlaků i obsluha tarifních bodů v celém dotčeném úseku, ale vzhledem k vyloučení výhybek č. 23 a 24 ŽST Ostrava-Bartovice nastane v této stanici nemožnost dostupnosti vlečky Arcelor Mittal ze směru od Ostravy-Kunčic. Ve směru od Havířova bude jízda na předávkové kolejiště vlečky možná bez omezení. Vzhledem k souběhu s výlukami traťové koleje mezistaničního úseku Havířov – Ostrava-Bartovice bude možná jízda vlaků ve směru od Havířova v denním období pouze v omezené míře. Obsluhu vlečky v denních hodinách se doporučuje zajistit přes přípojovou stanici Ostrava-Kunčice. Vedení nákladních vlaků ve směru od Havířova do Ostravy-Bartovic totiž bude možné až v nočním období, kdy nebude trať nárokována vlaky osobní dopravy.

Výluka A1+N5

Během této noční výluky bude kolejově sjízdna celá ŽST Havířov. V závislé trakci budou sjízdné pouze koleje sudé kolejové skupiny. Nákladní vlaky vedené v závislé trakci budou vedeny výhradně na koleje sudé kolejové skupiny.

Výluka A2+N3

Během této noční výluky bude kolejově sjízdna celá ŽST Havířov. V závislé trakci budou sjízdné koleje liché kolejové skupiny a koleje 12 až 22 na sudé kolejové skupině. Nákladní vlaky vedené v závislé trakci budou vedeny výhradně na výše uvedené koleje.

Výluka B2+N1

Během této noční výluky bude kolejově sjízdne koleje č. 3 a 5 na liché kolejové skupině a 10 až 24 na sudé kolejové skupině ŽST Ostrava-Bartovice. V závislé trakci budou sjízdné pouze koleje č. 5 a 10 až 24 na sudé kolejové skupině. Nákladní vlaky vedené v závislé trakci budou vedeny výhradně na výše uvedené koleje.

Výluka C1+N4

Během této noční výluky budou kolejově sjízdne všechny staniční koleje ŽST Ostrava-Kunčice. V závislé trakci budou sjízdne všechny staniční koleje s výjimkou koleje č. 3. Nákladní vlaky vedené v závislé trakci budou vedeny výhradně na elektricky sjízdne koleje.

Výluka C2+N2

Během této noční výluky budou kolejově sjízdne všechny staniční koleje ŽST Ostrava-Kunčice. V závislé trakci budou sjízdne všechny staniční koleje s výjimkou kolejí č. 5, 7, 9. Nákladní vlaky vedené v závislé trakci budou vedeny výhradně na elektricky sjízdne koleje.

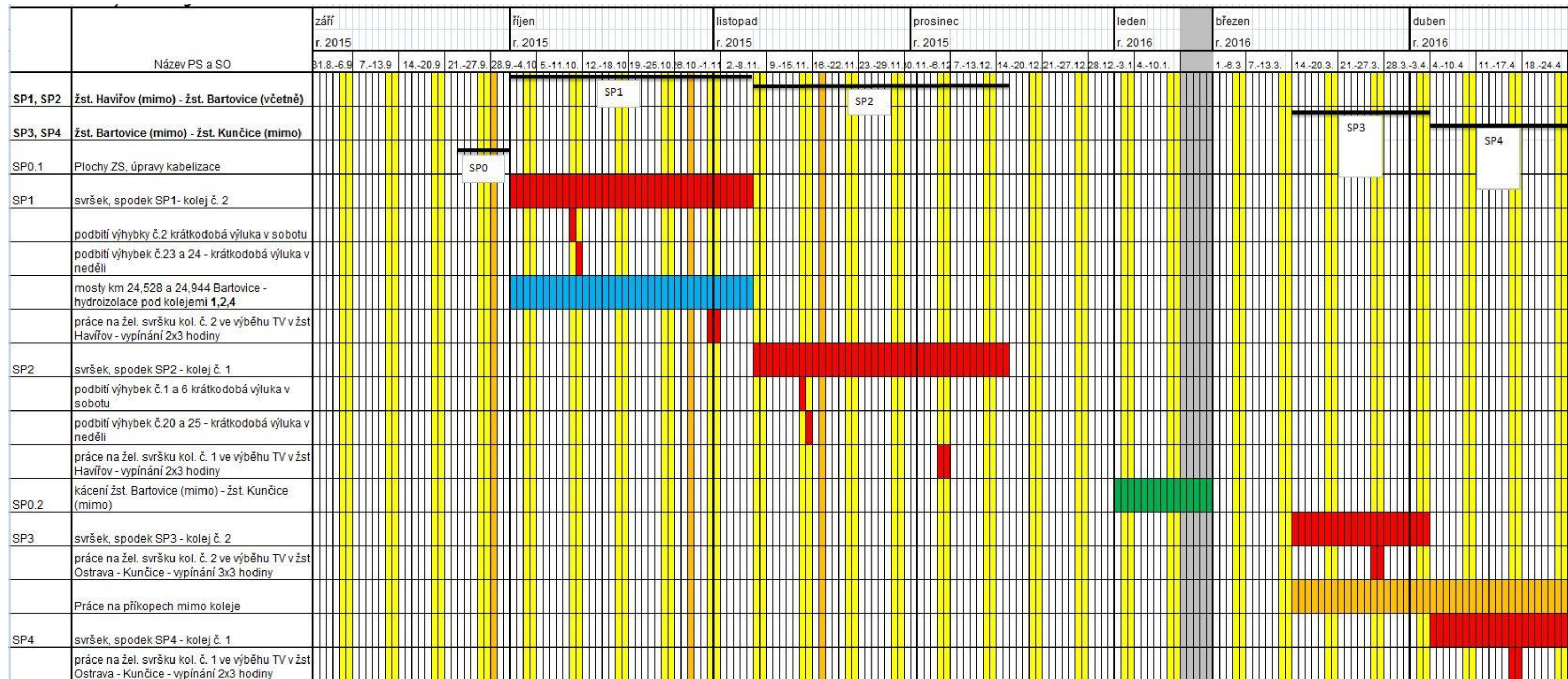
Tabulka opatření nákladní dopravy a přepravy

Stavební postup	Výluka	Termín výluky	Délka trvání	Popis výluky
SP1 – práce na železničním svršku a spodku koleje č. 2 v úseku Ostrava-Kunčice (mimo) – Ostrava-Bartovice – Havířov (mimo)	A2	1. 9. - 7. 10. 2015	37 dní	V celém dotčeném úseku trati Havířov (mimo) - Ostrava-Bartovice je možná obsluha veškerých tarifních bodů i jízda nákladních vlaků po sjezdové traťové koleji č. 1 sníženou rychlostí 50 km/h. V denním období je však třeba nákladní dopravu redukovat. Transzitní soupravy budou tedy vedeny odklonem přes Bohumín a Český Těšín.
	B2			Bez výrazných omezení nákladní dopravy v ŽST Ostrava-Bartovice.
	C2			V celém dotčeném úseku trati Ostrava-Bartovice - Ostrava-Kunčice (mimo) je možná obsluha veškerých tarifních bodů i jízda nákladních vlaků po sjezdové traťové koleji č. 1 sníženou rychlostí 50 km/h. V denním období je však třeba nákladní dopravu redukovat. Transzitní soupravy budou tedy vedeny odklonem přes Bohumín a Český Těšín.
	B4	5. 9. 2015	1 den	Vzhledem k vyloučení výhybky č. 2 nastane v ŽST Ostrava-Bartovice nemožnost dostupnosti vlečky Arcelor Mittal ze směru od Havířova.
	B6	6. 9. 2015	1 den	Vzhledem k vyloučení výhybek č. 23 a 24 nastane v ŽST Ostrava-Bartovice nemožnost dostupnosti vlečky Arcelor Mittal ze směru od Ostravy-Kunčic.
	A2+N3	3. - 4. 10. 2015	2 x 3 h	Vyžadá si opatření ve formě jízdy vlaků výhradně po plně sjezdových kolejích.
	B2+N1	2. - 3. 9. 2015	2 x 3 h	
	C2+N2	26. - 28. 9. 2015	3 x 3 h	
SP2 – práce na železničním svršku a spodku koleje č. 1 v úseku Ostrava-Kunčice (mimo) – Ostrava-Bartovice – Havířov (mimo)	A1	8. 10 - 15. 11. 2015	39 dní	V celém dotčeném úseku trati Havířov (mimo) - Ostrava-Bartovice je možná obsluha veškerých tarifních bodů i jízda nákladních vlaků po sjezdové traťové koleji č. 2 sníženou rychlostí 50 km/h. V denním období je však třeba nákladní dopravu redukovat. Transzitní soupravy budou tedy vedeny odklonem přes Bohumín a Český Těšín.
	B1			Bez výrazných omezení nákladní dopravy v ŽST Ostrava-Bartovice.
	C1			V celém dotčeném úseku trati Ostrava-Bartovice - Ostrava-Kunčice (mimo) je možná obsluha veškerých tarifních bodů i jízda nákladních vlaků po sjezdové traťové koleji č. 2 sníženou rychlostí 50 km/h. V denním období je však třeba nákladní dopravu redukovat. Transzitní soupravy budou tedy vedeny odklonem přes Bohumín a Český Těšín.
	B3	24.10.2015	1 den	Bez výrazných omezení nákladní dopravy v ŽST Ostrava-Bartovice.
	B5	25.10.2015	1 den	
	A1+N5	7. - 8. 11. 2015	2 x 3 h	Vyžadá si opatření ve formě jízdy vlaků výhradně po plně sjezdových kolejích.
	C1+N4	31. 10. - 1. 11. 2015	2 x 3 h	

1.3.5 Dočasné zvýšení personální potřeby

Potřeba zvýšené personální potřeby nevzniká.

1.3.6 Časový harmonogram stavby



1.4 Posouzení kapacity tratí v době výluky

1.4.1 Postup při stanovení výlukové propustnosti

V rámci stanovení výlukové propustnosti je třeba posoudit následující mezistaniční úseky:

- Jednokolejný provoz bude zaveden z nároku výluky A2/A1 v úseku Ostrava-Bartovice – Havířov. Vlaky budou vedeny pouze po 1./2. traťové koleji.
- Jednokolejný provoz bude zaveden z nároku výluky C2/C1 v úseku Ostrava-Kunčice – Ostrava-Bartovice. Vlaky budou vedeny pouze po 1./2. traťové koleji.

Pro potřeby hodnocení se u všech řešených mezistaničních úseků uvažuje shodná propustnost obou traťových kolejí v obou úsecích je zabezpečovací zařízení 3. kategorie obousměrný trojznaký automatický blok.

1.4.2 Mezistaniční úsek Havířov – Ostrava-Bartovice

Výluková propustnost celodenní

Výluková propustnost pro úsek Havířov – Ostrava-Bartovice byla vypočtena dle metodiky předpisů SŽDC D24 a D7/2 a je stanovena pro nepřetržitou výlukou s výpočetní dobou 1 440 min. Výsledná výluková propustnost, včetně návrhu počtu vlaků do opatření, je uvedena v tabulce.

Trat' 321 Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín, úsek Ostrava-Kunčice - Havířov

Návrh provázení vlaků ve 120-minutové špičce

Sled vlaků číslo	Doba obsazení jízdou vlaku (min)	Příslušný interval (min)
3424	10	0,5
2843	10	0,5
2838	10	0,5
3421	10	0,5
3426	10	0,5
1615	8	0,5
1612	8	0,5
3423	10	0,5
49775	8	4
Celková doba obsazení T_{obs} (min)		92
Průměrná doba obsazení jedním vlakem t_{obs}		10,22

Výluková propustnost

Pravidelné vlaky (GVD 2014/2015)	
Osobní vlaky	86
Nákladní vlaky	46
Celkem vlaková doprava (bez Lv)	132
Výluková propustnost denní ($T = 1\,440$ min)	
T (min)	1 440
Provázení T_{obs} (min)	92
Počet vlaků v periodě (vlak)	9
Průměrná doba obsazení jedním vlakem t_{obs} (min)	10,22
Maximální propustnost n_m ve vlacích za den	140
Záloha podle D7/2 (%)	19
Výluková propustnost n ve vlacích za den se zálohou dle D7/2	113
Celkem pravidelná vlaková doprava bez Lv	132
Návrh opatření z celodenního hlediska	nutná opatření!

Je zřejmé, že výluková propustnost z celodenního hlediska nestačí k provezení všech vlaků osobní dopravy. Je nutné v tomto mezistaničním úseku zavedení NAD nebo jiných opatření (jízda odklonem) aby byly splněny požadavky na propustnost. Uvedené maximální počty spojů jsou uvažovány pro pracovní den.

Výluková propustnost v hodinovém členění

Hodinová propustnost

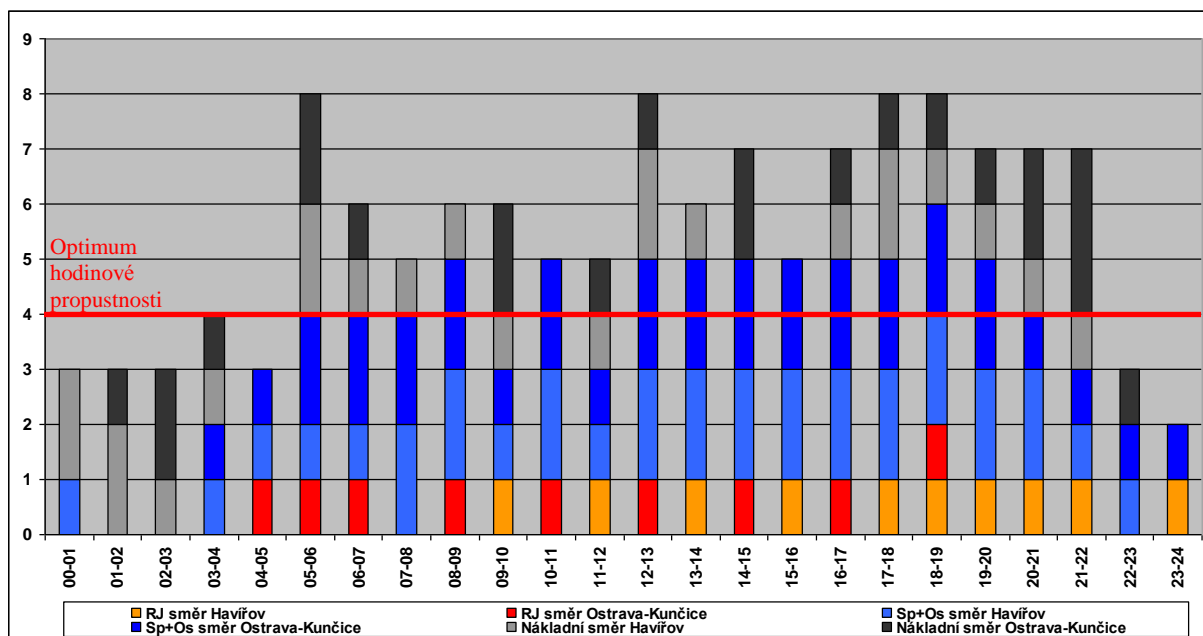
Maximální hodinová propustnost n_m	5,83
Požadovaná záloha podle D7/2	19,00%
Provozní záloha při provázení	5 vlaků je 14,81%
Provozní záloha při provázení	4 vlaků je 31,85%
Provozní záloha při provázení	3 vlaků je 48,89%
Provozní záloha při provázení	2 vlaků je 65,93%

Maximální hodinová propustnost se zohledněním požadovaných mezer dosahuje 5 vlaků. Má-li být zajištěna při výluce o době trvání 24 hodin požadovaná provozní záloha z maximální propustnosti ve výši 19 %, jeví se optimální hodinově provázet v úseku Havířov – Ostrava-Bartovice 4 vlaky po 1., resp. 2. traťové koleji.

Trat' 321 Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín, úsek Ostrava-Kunčice - Havířov

Počet vlaků během dne se mění, proto je dále posouzen rozsah dopravy v jednotlivých hodinách dne s hodinovou výlukovou propustností. Do rozsahu dopravy jsou zahrnuty jen pravidelné vlaky, nejsou tedy zahrnuty vlaky rušící, lokomotivní vlaky a vlaky podle potřeby.

Konání výlukové činnosti v pracovní dny:



Je zřejmé, že v období dopravních špiček pracovních dní musí dojít k omezení vlakové dopravy. Provázet nákladní dopravu je možné pouze v omezeném počtu nebo v mimošpičkovém období (v nočních hodinách), počet osobních vlaků je nutné redukovat v období denních špiček, buď zavedením NAD, nebo jízdou odklonem.

V případě mimopracovních dní dojde ke snížení vlakové dopravy. Nebude se ale jednat o takový pokles, aby vyhovoval požadovaným 4 vlakům dle stanovené propustnosti v tomto mezistaničním úseku. Opatření se budou týkat převážně nákladní dopravy.

1.4.3 Mezistaniční úsek Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice

Výluková propustnost celodenní

Výluková propustnost pro úsek Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice byla vypočtena dle metodiky předpisů SŽDC D24 a D7/2 a je stanovena pro nepřetržitou výlukou s výpočetní dobou 1 440 min. Výsledná výluková propustnost, včetně návrhu počtu vlaků do opatření, je uvedena v tabulce.

Trat' 321 Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín, úsek Ostrava-Kunčice - Havířov

Návrh provázení vlaků ve 120-minutové špičce

Sled vlaků číslo	Doba obsazení jízdou vlaku (min)	Příslušný interval (min)
2843	7	0,5
3424	7	0,5
3421	7	0,5
2838	7	4
49702	8	0,5
3426	6,5	0,5
1615	7	0,5
3423	7	0,5
1612	6,5	0,5
Celková doba obsazení T_{obs} (min)		71
Průměrná doba obsazení jedním vlakem t_{obs}		7,89

Výluková propustnost

Pravidelné vlaky (GVD 2014/2015)	
Osobní vlaky	86
Nákladní vlaky	42
Celkem vlaková doprava (bez Lv)	128
Výluková propustnost denní ($T = 1\,440$ min)	
T (min)	1 440
Provázení T_{obs} (min)	71
Počet vlaků v periodě (vlak)	9
Průměrná doba obsazení jedním vlakem t_{obs} (min)	7,89
Maximální propustnost n_m ve vlacích za den	182
Záloha podle D7/2 (%)	19
Výluková propustnost n ve vlacích za den se zálohou dle D7/2	147
Celkem pravidelná vlaková doprava bez Lv	128
Návrh opatření z celodenního hlediska	bez opatření

Je zřejmé, že výluková propustnost z celodenního hlediska postačí k provezení všech vlaků osobní dopravy. Uvedené maximální počty spojů jsou uvažovány pro pracovní den.

Výluková propustnost v hodinovém členění

Hodinová propustnost

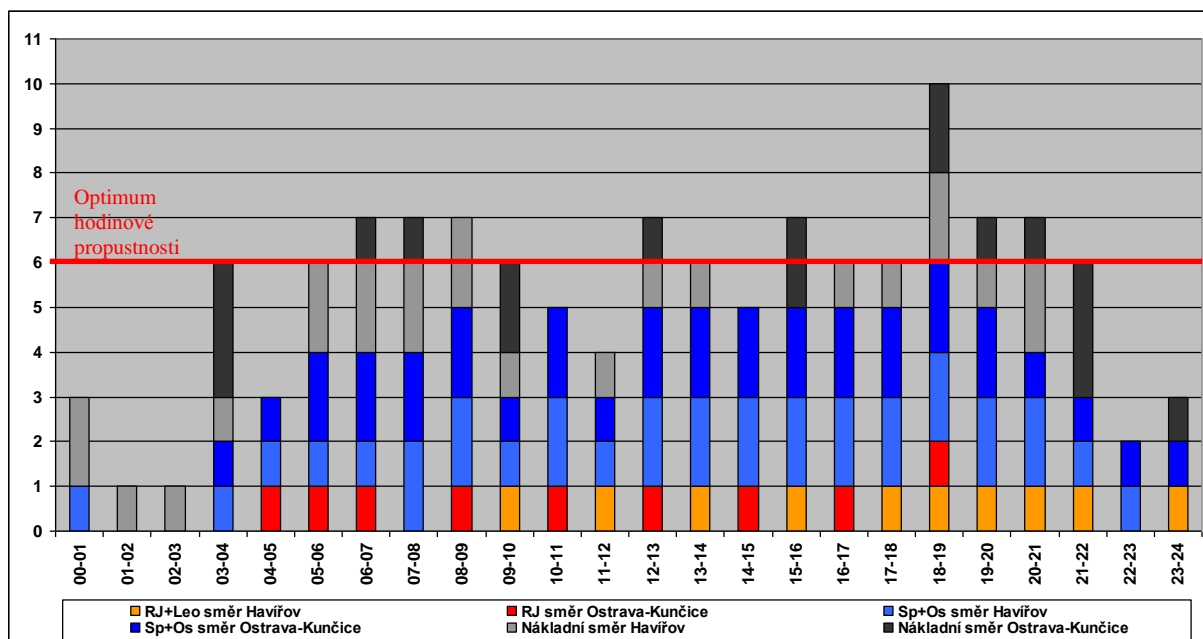
Maximální hodinová propustnost n_m	7,58
Požadovaná záloha podle D7/2	19,00%
Provozní záloha při provázení	7 vlaků je 7,96%
Provozní záloha při provázení	6 vlaků je 21,11%
Provozní záloha při provázení	5 vlaků je 34,26%
Provozní záloha při provázení	4 vlaků je 47,41%

Maximální hodinová propustnost se zohledněním požadovaných mezer dosahuje 7 vlaků. Má-li být zajištěna při výluce o době trvání 24 hodin požadovaná provozní záloha z maximální propustnosti ve výši 19 %, jeví se optimální hodinově provážet v úseku Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice 6 vlaků po 1., resp. 2. traťové koleji.

Trat' 321 Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín, úsek Ostrava-Kunčice - Havířov

Počet vlaků během dne se mění, proto je dále posouzen rozsah dopravy v jednotlivých hodinách dne s hodinovou výlukovou propustností. Do rozsahu dopravy jsou zahrnuty jen pravidelné vlaky, nejsou tedy zahrnuty vlaky rušící, lokomotivní vlaky a vlaky podle potřeby.

Konání výlukové činnosti v pracovní dny:



Je zřejmé, že v období dopravních špiček pracovních dní nemusí dojít k zásadnímu omezení vlakové dopravy. Provážet nákladní dopravu bude možné pouze v omezeném počtu nebo v mimošpičkovém období (v nočních hodinách), počet osobních vlaků není nutné redukovat ani zavádět NAD.

V případě mimopracovních dní dojde k snížení hodinové vlakové dopravy a propustnost v tomto mezistaničním úseku bude dostačující. Bude třeba upravit polohu nákladních vlaků, aby byly splněny požadavky na požadovanou hodinovou propustnost.

Lepší výsledky traťové propustnosti mezistaničního úseku Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice se doporučuje využívat pro vedení vlaků končících/výchozích v ŽST Ostrava-Bartovice, která je přípojovou stanicí vlečky ArcelorMittal, a. s. Provoz tranzitních nákladních vlaků se doporučuje zajistit po odklonové trase přes Bohumín a Český Těšín.

Vaše značka: 10/769/15
Ze dne: 21. 5. 2015
Č. j.: SMO/189468/15/OD/Šev
Sp. zn.: SMO/184910/15/OD

- dle rozdělovníku -

Vyřizuje: Ing. Ševčák
Telefon: +420 599 44 2031
Fax: +420 599 44 2034
E-mail: vsevcak@ostrava.cz

Datum: 27. 5. 2015

Vyjádření ke stavební akci

Odbor dopravy Magistrátu města Ostravy jako úřad obce s rozšířenou působností (dále v textu jen „úřad“) věcně příslušný podle § 40 odstavce 4 písmene a) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále v textu jen „silniční zákon“) a místně příslušný podle § 2 zákona č. 314/2002 Sb. a § 19 vyhl. č. 388/2002 Sb. pro silnice II. a III. třídy a jako příslušný úřad podle § 77 odstavce 1 písmene c) a podle § 124 odstavce 5 písmene m) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, je silničním správním úřadem pro silnice II. a III. třídy ve svém správním území obdržel žádost o vyjádření ke stavbě:

„Trať 321 Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín, úsek Ostrava-Kunčice – Havířov“.

Tato stavba se dotýká přejezdu č. 23,504 na silnici II/478 a přejezdu č. 23,154 na silnici III/4701 v Šenově, předpokládaná realizace v termínu 1. 9. 2015 – 15. 11. 2015, k tomu úřad sděluje následující skutečnosti:

- vedení objízdné trasy po silnici III/47310 je výrazně delší, než po MK Volenské, která je navíc stavebně technickými parametry vhodnější pro veškerou silniční dopravu,
- v současné době probíhají práce na uložení kanalizace v silnici II/478 v Horních Datyních a v termínu červenec – srpen 2015 se bude provádět pokládání živičného krytu za částečné nebo úplné uzavírky II/478,
- na silnici II/473 ulici Frýdecké, která je navržena na vedení objízdných tras výše uvedené akce, bude z důvodu rekonstrukce mostu přes Datynku úplná uzavírka této silnice v době 1. 6. 2015 – 28. 9. 2015,
- projednání navrhovaných uzavření přejezdů na silnicích II/478 a III/4701 se navíc dotkne i linek hromadné dopravy, které je třeba projednat s dopravními úřady (linky DPO č. 29 s dopravním úřadem na MMO a linky ARRIVA MORAVA, a.s. č. 387 s dopravním úřadem na Krajském úřadě MSK), během uzavírky II/478 zde navíc budou jezdit i další linky hromadné dopravy,
- samozřejmě je třeba mít k dispozici stanovisko obce v místě stavby – města Šenov z hlediska jejich zájmů, popř. kolize s nějakou jejich akcí.

Vyjádření úřadu nenahrazuje rozhodnutí, popřípadě jiné opatření dotčeného orgánu státní správy vyžadované zvláštním předpisem, nenahrazuje povolení vydávaná podle silničního zákona, není rozhodnutím dle předpisů o správním řízení a neřeší majetkoprávní vztahy.

otisk úředního razítka

Ing. Břetislav Glumbík
vedoucí odboru dopravy
Ing. Milan Halenčák, v.r.
v době nepřítomnosti zastupuje vedoucího odboru dopravy

Za správnost vyhotovení:

Ing. Vladislav Ševčák
referent odboru dopravy

Rozdělovník:

- SUDOP BRNO, spol. s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno
- Město Šenov, Radniční nám. 300, 739 34 Šenov – na vědomí