



ODBOR STAVEB DRAH

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1
územní pracoviště Olomouc, Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc

SPIS. ZN.: SZ DESU/008918/24
Č.J.: DESU/122/012469/24
VYŘIZUJE: Ing. Kateřina Žižková
TEL.: 601 208 467
E-MAIL: katerina.zizkova@desu.gov.cz
DATUM: 12.8.2024

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA VYROZUMĚNÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

Statutární město Ostrava, IČO 00845451, Prokešovo náměstí 1803/8, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava 2, které zastupuje **DOPRAVOPROJEKT Ostrava a.s., IČO 42767377, Masarykovo náměstí č.p. 5/5, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava 2** (dále jen "stavebník") dne 21.6.2024 podal žádost o povolení záměru:

Most na ul. Závodní přes železniční a tramvajovou trať v Ostravě - Vítkovicích

(dále jen "záměr") na pozemku parc. č. 192/6, 192/13, 192/37, 192/38, 197/4, 197/5, 206/2, 206/3, 206/5, 1187/1, 1278/1, 1330, 1332/1, 1332/2, 1332/3, 1367/2, 1367/3, 1378, 1390, 1391, 1393, 1438/1, 1438/2, 1438/3, 1439, 1440/1, 1440/3, 1440/4, 1441/1, 1442/1, 1442/3, 1442/4, 1442/5, 1442/6, 1444, 1445 v katastrálním území Vítkovice, parc. č. 556/142, 566/139, 566/289, 566/290, 566/298, 566/299, 566/300, 1028/1, 1028/2, 1028/3, 1028/4, 1028/5, 1149/6, 1149/10, 1226/1, 1226/10, 3001 v katastrálním území Zábřeh nad Odrou. Řízení o povolení záměru bylo zahájeno dnem podání žádosti.

Záměr obsahuje:

Účelem výstavby nových mostů je odstranění velmi špatného stavebně technického stavu stávajících mostů. Nový návrh mostů respektuje požadavek objednatele na oddělení tramvajové a silniční dopravy. Projektová dokumentace nových mostů je zpracována tak, aby bylo možné pod tímto mostem umístit novou přípojnou kolej vysokorychlostní tratě (dále jen kolej VRT).

- SO 000 Příprava území
- SO 001 Demolice východního mostu
- SO 002 Demolice tramvajového mostu
- SO 003 Demolice západního mostu
- SO 101 Úprava MK ul. Závodní
- SO 111 Chodníky
- SO 193 Dopravní značení
- SO 201 Most na ul. Závodní přes železniční a tramvajovou trať v Ostravě - Vítkovicích -východní
- SO 202 Most na ul. Závodní přes železniční a tramvajovou trať v Ostravě - Vítkovicích -západní
- SO 203 Most na ul. Závodní přes železniční a tramvajovou trať v Ostravě - Vítkovicích -tramvajový
- SO 240 Opěrná zeď u OPI
- SO 241 Opěrná zeď u OP3
- SO 301 Silniční kanalizace na ul. Závodní
- SO 302 Přeložky jednotné kanalizace
- SO 303 Zrušení jednotné kanalizace
- SO 304 Přípojky odvodnění tramvajové trati
- SO 401 Přeložka kabelů V.N.

- SO 451 Veřejné osvětlení
- SO 461 Přeložka sdělovacích kabelů T-Mobile
- SO 462 Přeložka kabelů Quantcom
- SO 463 Přeložka sdělovacího vedení SITEL
- SO 464 Přeložka sdělovacího vedení OPTILINE
- SO 465 - Přeložka sdělovacího vedení VDF CZ
- SO 466 Přeložka sdělovacího vedení SilesNet
- SO 467 Přeložka sdělovacího vedení Nej
- SO 468 Přeložka sdělovacího vedení Ova.net
- SO 470 Přeložka sdělovacího vedení Telco
- SO 471 Přeložka PODA
- SO 501 Přeložka plynovodu
- SO 661 Tramvajová trať-železniční svršek
- SO 662 Tramvajová trať-železniční spodek
- SO 663 Tramvajová trať-provizoria během výstavby
- SO 664 Přeložka tramvajových trakčních kabelů
- SO 665 Tramvajové trolejové vedení
- SO 666 Signalizace provizorního jednokolejného úseku
- SO 668 Přeložka sdělovacích kabelů ČD Telematika
- SO 669 Přeložka sdělovacích kabelů SŽ
- SO 670 Přeložka kabelu 6kV SŽ
- SO 671 Izolace trakce dráhy
- SO 673 Úprava tramvajových zastávek
- SO 676 Ukolejnění mostů
- SO 677 Provizorní přejezd tramvajové tratě
- SO 801 Úprava území

Popis jednotlivých objektů:

SO 000 Příprava území

- Jednotlivé práce budou probíhat v návaznosti na fázi výstavby a mohou probíhat v podstatě téměř v celé době výstavby.

SO 001 Demolice východního mostu , SO 002 Demolice tramvajového mostu , SO 003 Demolice západního mostu

Před zahájením bouracích prací bude:

- Provedeno vytýčení všech inženýrských sítí výškově i směrově
- Provedeny přeložky a ochrany sítí, které budou chráněny po dobu výstavby, dle požadavků správce
- Zajištěno statického podepření pilířů proti překlopení během demontáže nosné konstrukce
- Zřízena izolace trakce dráhy na železniční trati
- Zavedeny výluky na železniční a tramvajové trati.
- *Bourací práce budou provedeny následovně:*
- Bourání příslušenství (zábradlí, ocelové zábrany, vozovka, koleje)
- Bourání nosné konstrukce a spodní stavby (předepjaté nosníky, pilíře, horní části opěr, opěry)

POSTUP BOURACÍCH PRACÍ -SO 001 Demolice východního mostu, SO 002 Demolice tramvajového mostu, SO 003 Demolice západního mostu

- Frézování vozovek, vybourání tramvajového lože, tramvajového svršku, chodníků a obrub
- Odstranění mostní izolace,
- Odstranění říms, zábradlí a oplocení
- Úprava nosníků na snesení jeřábem – probourání konstrukce nosníků – trať v traťových výlukách
- Demolice závěrné zidky opěr
- Příprava plochy pro jeřáb pro snesení nosníků
- Snesení nosníků autojeřábu v traťových výlukách na dráze a tramvajové trati. Snesení krajních nosníků u mostu bude provedeno mimo jízdy tramvají na sousedním mostě, dle jízdních řádů. Demolice bude provedena pod dohledem oprávněného pracovníka.
- Nosníky budou rozděleny na odvozní délky, jednotlivé celky budou naloženy a odvezeny k recyklaci na recyklační dvůr zhotovitele mimo stavbu
- Odvoz nosníků a sutí na recyklační dvůr
- Demolice spodní stavby a základů

- Suť spodní stavby a základů bude naložena a odvezena k recyklaci na recyklační dvůr zhotovitele mimo stavbu
- Po odstranění mostních objektů nad železniční tratí (SO 001, SO 002 a SO 003) bude plocha sloužit jako staveniště pro výstavbu nových objektů SO 201, SO 202 a SO 203.
- Demolice mostních objektů a výkopy kolem základů budou prováděny zejména pomocí mobilní techniky (nákladní automobily pro odvoz suti, jeřáby a jiná zvedací zařízení, strojní mechanismy a agregáty). Na stavbě bude používána mobilní technika.

SO 101 Úprava MK ul. Závodní

- Dojde k úpravě stávající místní komunikace obslužné ul. Závodní.
- Niveleta stavebního objektu výškově navazuje na stávající místní komunikaci ul. Závodní na začátku a konci úseku. Niveleta jízdních pásů respektuje niveletu přilehlé tramvajové koleje.
- Podélný sklon trasy neklesá pod hodnotu 0,50 ‰ a nepřekračuje hodnotu 3,90 ‰. Výsledný sklon trasy jízdních pásů neklesne pod 0,50 ‰.
- Klopení vozovky je prováděno vždy v hraně jízdního pásu, která je přilehlá k tramvajové trati. Základní příčný sklon je střechovitý 2,50%, pravý jízdní pás se následně překlápí na délce přechodnice koleje K1 do levostranného sklonu 2,50 ‰.
- Kategorie místní komunikace je MO2Ta 26,4/21,9/50, přičemž v oblasti zastávky MHD Most Čs. armády mají jízdní pásy proměnnou šířku v závislosti na stávajícím šířkovém uspořádání. V oblasti křižovatky s ul. Rudnou je zachována stávající šířka jízdních pásů.
- Začátek úseku se nachází v km 8,504 75 koleje K1 (resp. V km 8,507 02 koleje K2) staničení tramvajové tratě (v místě stávajícího ochranného ostrůvku zastávky městské hromadné dopravy Most Čs. armády) a konec úseku v km 8,889 60 koleji K1 i K2 téhož staničení před přechodem pro chodce v křížení ul. Závodní a ul. Rudné.

Šířkové řešení:

- Šířka jízdního pruhu a $2 \times 3,75 + 1,45 =$	10,40
- Šířka vozovky v $2 \times 0,25 =$	0,50
- Šířka vyhrazeného pruhu pro cyklisty cp $2 \times 1,50 =$	3,00
- Šířka tramvajového pásu aT =	7,01
- Šířka bezpečnostního odstupu bO $2 \times 0,50 =$	1,00
- Šířka chodníku bez bezp. odstupu bPD $1,50 + 3,00 =$	4,50
- Celkem	26,41 m

V průběhu trasy je šířkové uspořádání následující:

- ZÚ – cca km 8,600 => proměnná šířka jízdních pásů přilehlých k budovanému nástupišti zastávky MHD Most Čs. armády (SO 673);
- cca km 8,600 – cca km 8,615 => prostor pro přejíždění tramvajové tratě nekolejovými vozidly MHD – výsledná šířka jízdního pásu 7,00 m, nájezdová obruba součástí SO 661;
- cca km 8,615 – cca km 8,658 => šířka jízdního pásu 5,50 m, dělicí ostrůvek šířky 1,65 m mezi vozovkou a tramvajovým pásem;
- cca km 8,733 – cca km 8,747 => šířka jízdního pásu 5,50 m, dělicí ostrůvek šířky 1,65 m mezi vozovkou a tramvajovým pásem;
- cca km 8,747 – cca km 8,857 => šířka jízdního pásu 6,95 m, obruba oddělující prostor tramvajového pásu a vozovku součástí SO 661;
- cca km 8,857 – KÚ => šířka jízdního pásu dle stávajícího šířkového uspořádání, dělicí ostrůvek šířky 1,65 m mezi vozovkou a tramvajovým pásem.
- Vozovka bude s krytem z asfaltového koberce mastixového, konstrukce komunikace v celkové tloušťce min. 610 mm. Veškeré navržené obruby a dvojřádek budou uloženy do betonového lože z betonu C20/25n XF3 minimální tloušťky 0,10 m. Dvojřádky z žulové kostky budou vyspárovány cementovou maltou XF4.

SO 111 Chodníky

- Tento stavební objekt řeší návrh komunikací pro pěší v zájmové lokalitě. Chodníky jsou navrženy po obou stranách místní komunikace ul. Závodní, a to v prostoru od zastávky MHD Most Čs. armády pro křížení s ul. Rudnou.

- Chodníky přiléhají k vozovce a jsou od ní odděleny kamenným krajníkem OP3 o výšce 0,15 m nad hranou vozovky. Na vnějším okraji jsou chodníky lemovány chodníkovou betonovou obrubou vyvýšenou o 0,07 m nad hranu chodníku. V prostoru, kde levý chodník přiléhá k opěrné zdi SO 241, bude vodící linie suplována ocelovým dvoumadlovým zábradlím, které je součástí SO 241.
- V prostoru přechodů pro chodce jsou obruby oddělující vozovku a chodník sníženy na 0,02 m. Chodníky jsou opatřeny varovnými a signálními pásy, podélný sklon max. 8,33 %.
- Sdružená stezka pro chodce a cyklisty v prostoru pod nově budovanými mosty má základní šířku 3,50 m, přičemž vnitřní hrana směrového oblouku bezprostředně před mostem je rozšířena o dalších 0,25 m z důvodů malého poloměru směrového oblouku (16,75 m). V prostoru před a za mostem se nově budovaná sdružená stezka pro chodce a cyklisty směrově, výškově i šířkově napojuje na stávající stav. V případě porušení konstrukčních vrstev stezky staveništní dopravou bude nutno po ukončení stavebních prací stezku uvést do původního stavu. Základní šířka chodníku u levého jízdního pásu je 2,00 m, u pravého jízdního pásu 3,50 m. Příčný sklon chodníků je navržen jako jednostranný 2,00 % směrem k vozovce SO 101.

Konstrukce komunikace pro pěší je navržena následující – D2-D-1-O-PIII modifikovaná:

- | | |
|---------------------------------------|--------------------|
| - Betonová zámková dlažba DL | 80 mm |
| - lože ze štěrkopísku frakce 4/8 L | 40 mm |
| - štěrkoдрť frakce 0/32 min. ŠDB min. | 250 mm |
| - Celkem | min. 370 mm |
- Součástí tohoto SO je také přeložka stávající sdružené stezky pro chodce a cyklisty v oblasti nově budovaných mostů. Délka úpravy bude cca 130,00 m, přičemž výškově bude přeložka respektovat nově vzniklý prostor pod mosty a stávající stav mimo mosty. Šířkově přeložka respektuje stávající stav.

Konstrukce sdružené stezky pro chodce a cyklisty je navržena následující – D2-N-3-VI-PIII:

- | | |
|---|--------------------|
| - Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 8 | 50 mm |
| - recyklovaný materiál vyzískaný v rámci stavby R-MAT | 50 mm |
| - štěrkoдрť frakce 0/32 min. ŠDB min. | 200 mm |
| - Celkem | min. 300 mm |

SO 193 Dopravní značení

Nově navržené svislé dopravní značení

- Všechny nové svislé dopravní značky budou umístěny min. 1,20 m nad úrovní vozovky, min. 0,5 m od hrany vozovky. V pravém jízdním pruhu osazeny značky na nové sloupky trakčního vedení. Důvodem je šířka přilehlého chodníku 3,00 m, vzdálenost líce značky od vozovky max. 2,00 m. Minimální výška osazení značek 2,20 m nad úrovní chodníku.

Činná plocha - Pozemní komunikace

- Během výstavby bude osazeno provizorní dopravní značení.

Nově navržené vodorovné dopravní značení

- Bude provedeno vodorovné dopravní značení - vyznačení vodící čáry š. 250 mm, dělicích čar š. 125 mm, dopravních stínů a směrových šipek.

SO 201 Most na ul. Závodní přes železniční a tramvajovou trať v Ostravě - Vítkovicích -východní

- Je navržen jako dvoupolový most rozpětí kolmo 34,0+38,0 m. Překračovanou překážkou je čtyřkolejná elektrifikovaná železniční trať „Polanecká spojka“, stávající dvoukolejná tramvajová trať DPO a stezka pro pěší a cyklisty. Na mostě je volná šířka 10,05 m. Komunikace je v místě mostu vedena v vrcholovém oblouku o poloměru R=2000,0 m. Směrově je komunikace vedena v oblouku R=500,0 m. Příčný sklon je navržen jednostranný 2,5%. Chodník na pravé římse je vyspárován směrem do vozovky ve sklonu 2,0%. Minimální podjezdná výška nad dráhou je 7,2 m. Minimální podjezdná výška nad tratí DOP je 4,6 m, po odpočtu ochranné konstrukce 4,3 m. Minimální průchozí výška v místě stezky je 2,5 m. Déle pak je návrh proveden s ohledem na nezbytné vedení tramvajové trati DPO na mostě a s ohledem na umístění dilatačních zařízení na mostě. Nivelety obou silničních mostů budou korespondovat s nově navrženým podélným řešením tramvajové trati. Založení mostu se předpokládá plošné, materiál opěr a pilířů železobeton. Je navržena ocelová nosná konstrukce se spráhující deskou.

SO201 Šířkové uspořádání na pravém silničním mostě je následující:

- levá římsa 1 x 0,8 m	0,8 m
- jízdní pruh 1 x 3,75 m	3,75 m
- vyhrazený pruh pro cyklisty 1 x 1,5+0,25 m	1,75 m
- pravá římsa 1 x 4,1 m	4,1 m
- šířka mostu	10,4 m

- Do závěrné zídky a křídla opěry 1 a 3 bude osazena chránička DN 300 pro vedení sdělovacích kabelů, která bude na konci zaslepena zavíčkovaním. Součástí chráničky bude i vložení ocelového lanka na možné pozdější zatažení kabelů. Osazení chrániček musí být v souladu s PPK-KAB.
- Mostovka je odvodněna podélným a příčným spádem do úžlabí mostu. Úžlabí je 0,075 m od římsy.
- Rozhraní vozovek je dáno mostním závěrem. Přečtová oblast mostu s přečtovou deskou jsou součástí SO 201. Asfaltová vozovka na mostě je navržena tl. 130mm + izolace NAIP 5 mm, celková tloušťka 135 mm.
- Římsy jsou navrženy monolitické železobetonové s výztuží z oceli B500 B. Do pravé římsy je zakotvena protidotyková zábrana výšky 2,0 m. Do krajní chodníkové římsy budou osazeny trakční stožáry a svítidla VO. Betonáž říms bude probíhat po 6 m dilatačních celcích.
- Do krajní chodníkové římsy budou osazeny chráničky: Veřejné osvětlení SO451, Přeložka sdělovacího vedení Ova.net SO 468, Rezervní chráničky
- Křídle u opěry 3 bude osazeno dvoumadlové zábradlí. Na pravé římse mostu bude osazeno zábradlí výšky 2,0 m s plnou výplní v parametrech, které rovněž splní protidotykovou ochranu. tzn. ocelové sloupky ve spodní části s betonovou výplní výšky 0,6m, ve vrchní části výplní skleněnou výšky 1,4 m do hliníkových rámečků.
- *Veřejné osvětlení*
- Na mostě vpravo je umístěno veřejné osvětlení na trakčních stožárech, které jsou kotveny pomocí kotevních přípravků přes římsu k nosné konstrukci.
- *Revizní přístupy*
- Přístup pod most je umožněn po stezce vedené v poli 1. Přístup k opěře 3 je pak možný z ulice Sirotčí dále pak podél tratě k mostu.

SO 202 Most na ul. Závodní přes železniční a tramvajovou trať v Ostravě - Vítkovicích -západní

- Je navržen jako dvoupolový most rozpětí kolmo 34,0+38,0 m. Na mostě je volná šířka 8,9 m. Komunikace je v místě mostu vedena v vrcholovém oblouku o poloměru R=2000,0 m. Směrově je komunikace vedena v oblouku R=500,0m. Příčný sklon je navržen jednostranný 2,5 %. Chodník na levé římse je vyspárován směrem do vozovky ve sklonu 2,0 %.
- Výškové uspořádání nové nivelety vychází zejména z prostorového uspořádání a průjezdných profilů elektrifikované trati ČD, trati DPO pod mostem a stezky pro pěší a cyklisty. Minimální podjezdová výška nad dráhou je 7,2 m. Minimální podjezdová výška nad tratí DOP je 4,6 m po odpočtu ochranné konstrukce 4,3 m. Minimální průchozí výška v místě stezky je 2,5 m. Déle pak je návrh proveden s ohledem na nezbytné vedení tramvajové trati DPO na mostě a s ohledem na umístění dilatačních zařízení na mostě. Nivelety obou silničních mostů budou korespondovat s nově navrženým podélným řešením tramvajové trati. Založení mostu se předpokládá plošné, materiál opěr a pilířů železobeton. Je navržena ocelová nosná konstrukce se spráhující deskou.

SO202 Šířkové uspořádání na levém silničním mostě je následující:

- levá římsa 1 x 2,6 m	2,6 m
- vyhrazený pruh pro cyklisty 1 x 1,5+0,25 m	1,75 m
- jízdní pruh 1 x 3,75 m	3,75 m
- pravá římsa 1 x 0,8 m	0,8 m
- šířka mostu	8,9 m

- Mostovka je odvodněna podélným a příčným spádem do úžlabí mostu. Přečtová oblast mostu s přečtovou deskou jsou součástí SO 202. Asfaltová vozovka na mostě je navržena tl. 130 mm + izolace NAIP 5 mm, celková tloušťka 135 mm. Římsy jsou navrženy monolitické železobetonové s výztuží z oceli B500 B.
- Do krajní chodníkové římsy budou osazeny chráničky: Veřejné osvětlení SO451, Přeložka sdělovacího vedení Ova.net SO 468, Přeložka tramvajových trakčních kabelů SO 664

- Na levé římse mostu bude osazeno zábradlí výšky 2,0m s plnou výplní v parametrech, které rovněž splní protidotykovou ochranu do hliníkových rámečků. Tzn. ocelové sloupky ve spodní části s betonovou výplní výšky 0,6 m, ve vrchní části výplní skleněnou výšky 1,4 m do hliníkových rámečků.
- Na mostě vlevo je umístěno veřejné osvětlení na trakčních stožárech, které jsou kotveny pomocí kotevních přípravků k římse a nosné konstrukci.

SO 203 Most na ul. Závodní přes železniční a tramvajovou trať v Ostravě - Vítkovicích - tramvajový

- Je navržen jako dvoupolový most rozpětí kolmo 34,0+38,0 m. Na mostě je volná šířka 8,230 m. Tramvajová trať je v místě mostu vedena v vrcholovém oblouku o poloměru R=2000,0 m. Směrově je komunikace vedena v oblouku R=500,0 m. Příčný sklon je navržen jednostranný 2,5 %. Chodník na pravé římse je vyspárován směrem do vozovky ve sklonu 2,0 %. Překračovanou překážkou je čtyřkolejná elektrifikovaná železniční trať „Polanecká spojka“, stávající dvoukolejná tramvajová trať DPO a stezka pro pěší a cyklisty. Minimální podjezdová výška nad dráhou je 7,2 m. Minimální podjezdová výška nad tratí DOP je 4,6 m po odpočtu ochranné konstrukce 4,3 m. Minimální průchozí výška v místě stezky je 2,5 m.
- Založení mostu se předpokládá plošné, materiál opěr a pilířů železobeton. Je navržena ocelová nosná konstrukce se sprahující deskou.

SO203 Šířkové uspořádání na středním tramvajovém mostě je následující:

- levá římsa 1 x 0,8m	0,8 m
- tramvajový pás 2 x 3,315 m	6,63 m
- pravá římsa 1 x 0,8 m	0,8 m
- šířka mostu	8,2 m

- Mostovka je odvodněna podélným a příčným spádem po povrchu nosné konstrukce do úžlabí mostu a dále pak do lávkových odvodňovačů umístěných v ose mostu. Římsy jsou navrženy monolitické železobetonové s výztuží z oceli B500 B.
- Do říms budou osazeny chráničky: *Rezervní chráničky*

SO 240 Opěrná zeď u OP1

- Zeď slouží k ochraně stávajících soukromých parcel situovaných v bezprostřední blízkosti stavby po provedených úpravách na ulici Závodní.
- Celková délka opěrné zdi bude cca 52,0 m, max. výška nad terénem +2,2 m

SO 241 Opěrná zeď u OP3

- Zeď slouží k ochraně stávajících soukromých parcel situovaných v bezprostřední blízkosti stavby po provedených úpravách na ulici Závodní.
- Celková délka opěrné zdi bude cca 73,0 m, max. výška nad terénem +5,0 m

SO 301 Silniční kanalizace na ul. Závodní

- Objekt řeší odvodnění navazujících částí komunikace ul. Závodní před a za rekonstruovaným mostním objektem. V rámci objektu jsou řešeny přípojky uličních vpustí rozmístěných v rozsahu řešené stavby, většinou v místech stávajících UV. V úseku km 8,505 (křižovatka s ul. Na obvodu) do km 8,65 (mostní objekt) je navrženo 8 ks UV, v úseku km 8,74 (mostní objekt) do km 8,83 (křižovatka s ul. Rudná) je navrženo 9 ks UV. Z důvodu snížení odtoku dešťových vod jednotnou kanalizací je odtok vod z UV vyveden do průlehlů v patě násypu silničního tělesa, kde začíná intenzivní porost zeleně, čímž bude tato zeleň dotována vodou. Průlehy nebudou fungovat jako klasické vsakovací do podloží, protože to je jílovité, ale vodu pojímá horní humózní vrstva a přilehlá zeleň. Průlehy jsou navrženy vždy pro společný odtok z dvou protilehlých UV s tím, že jednotlivé odtokové množství do jednotlivých průlehlů je tím celkem malé. Pouze začátek a konec komunikace u křižovatek je napojen do stávající jednotné kanalizace, stejně jako je tomu v současné době, protože zde jsou již komunikace cca v úrovni okolního terénu.
- Přípojky uličních vpustí budou provedeny z potrubí PP SN12 DN150. Přípojky UV napojených do stávající jednotné kanalizace (UV1–2 a UV15–17) budou opatřeny zápachovou uzávěrkou tvořenou koleny K60° a K90° s podbetonováním. Tyto přípojky budou napojeny do stávajících

revizních šachet, nebo stávajícího potrubí. Pro napojení do stěny nebo dna šachty bude provedena jádrová navrtávka a osazení vložky pro příslušné potrubí. Přípojky UV vyústěné do průlehu (UV3-14) budou napojeny přímo bez zápachové uzávěrky.

- Průlehy jsou navrženy v šířce 3 m a o hloubce cca 0,3 m podél paty stávajícího násypu tělesa. Průlehy nebudou fungovat jako klasické vsakovací do podloží, protože to je jílovité, ale vodu pojímá horní humózní vrstva, která je propojena se stávající humózní vrstvou v okolí průlehu, dotuje tak přilehlou zeleň. Délka průlehu je 10 až 20 m dle navrženého objemu průlehu.

SO 302 Přeložka jednotné kanalizace

- V rámci objektu je řešena přeložka stávající jednotné kanalizace DN600 BET ve správě OVAK, která je vedena pod mostem podél tramvajové trati. Kanalizace se nachází v blízkosti stávající opěry mostu a bude v kolizi s nově navrženou, mohutnější, opěrou mostu. Proto je navržena přeložka kolem nové opěry, v souběhu s ní, v osově vzdálenosti 2 m vůči kraji betonové konstrukce paty opěry. Větší vzdálenost není možná z důvodu souběhu s překládanými kabely silových a sdělovacích vedení, a stávajícího NN plynovodu vedeného podél tramvajové trati. Trasa přeložky je umístěna, stejně jako v současném stavu, v cyklostezce.
- Celková délka přeložky je 46 m. Materiál potrubí přeložky je navržený, na základě požadavku provozovatele v souladu se standardy, z glazovaných kameninových trub hrdlových dle EN 295, hrdlový spoj typu K s vyrovnávacím prvkem z tvrdého polyuretanu v hrdle a těsnicím prvkem z měkkého polyuretanu na dřívku. Potrubí bude uloženo do betonového sedla 120°, na hutněném šterkopískovém podsypu tl. 0,10 m, a obsypáno kamenivem 0/16 mm do úrovně 0,3 m nad potrubí.
- Na přeložce jsou osazeny 3 ks prefabrikovaných revizních šachet DN1000, dvě jsou na koncích přeložky, jedna ve směrovém lomu trasy. Šachty budou z prefabrikovaných betonových dílců dle normy ČSN EN 1917, spoje šachtových skruží musí být vodotěsné se spojovacími profily s pružným spojem s elastomerním těsněním. Kompaktní jednolitě šachtové dno kruhového profilu DN1000mm (pro potrubí do DN600), kyneta ve dně šachty bude kameninová výšky 400 mm. Stupačky z materiálu ocel s plastovým potahem. První kapsové stupadlo v revizní a vstupní šachtě bude osazeno ve vzdálenosti max. 60 cm od horní hrany šachtového poklopu. Poklop revizní šachty bude dle ČSN EN 124, s odvětráním, s víkem třídy min. B125 typ BEGU a s rámem BEGU. Rám šachtového poklopu a vyrovnávací prstence budou osazeny na maltu na cementové bázi.

SO 303 Zrušení jednotné kanalizace

- V rámci objektu je řešeno zrušení části stávající jednotné kanalizace DN300 BET, která se nachází v ul. Závodní, mezi mostem a křižovatkou s ul. Rudná. Provozovatelem bylo ověřeno, že v tomto úseku slouží pouze pro odvodnění komunikace a napojení odvodnění tramvajové trati. Tato kanalizace není v přímé kolizi s nově navrženou konstrukcí mostu, ale bude dotčena průběhem realizace, protože v tomto úseku bude muset být dočasná snížená vrtná plošina pro realizaci pilotových základů budoucí opěrné zdi podél ul. Závodní. Protože bylo v úseku km 8,74 – 8,83 navržena změna odvodnění komunikace do průlehu v patě násypu silničního tělesa (SO 301), je možno tuto kanalizaci zrušit.
- Bude zrušena jednotná kanalizace DN300 BET v délce 67 m vč. dvou revizních šachet (ID 3473588 a 3473586). Revizní šachta v km 8,83 (ID 3473584) se stane šachtou koncovou. Betonové potrubí vč. dvou revizních šachet z betonových prefabrikátů bude demontováno pro provedení výkopu pro vrtnou plošinu. V revizní šachtě, která se stane koncovou, budou zapraveny otvory přítoku zrušené stoky a odpojené přípojky stávající rušené UV. Napojení odvodnění tramvajové trati bude upraveno v rámci SO 304.

SO 304 Přípojky odvodnění tramvajové trati

- V rámci objektu je řešena výměna stávajících přípojek odvodnění tramvajového tělesa v navazujících částech komunikace ul. Závodní před a za rekonstruovaným mostním objektem. Vlastní trativodny tramvajového tělesa jsou součástí SO 661 a 662. Trativodní potrubí umístěné ve středu tramvajového tělesa jsou na koncích řešeného úseku zaústěny do trativodních šachet, v místech stávajících, ze kterých jsou navrženy v rámci tohoto objektu kanalizační přípojky do stávající jednotné kanalizace. Jde v podstatě o výměnu stávajících přípojek, s mírnou výškovou úpravou vzhledem k jinému konstrukčnímu řešení železničního spodku tramvajové trati.
- Z trativodní šachty Š1 v km 8,505 je navržena kanalizační přípojka DN200 PP v délce 16,1 m do stávající revizní šachty stávající jednotné kanalizace DN400 v křižovatce s ul. Na Obvodu.

Na přípojce je ve směrovém lomu, z důvodu obejití vyhýbkového tělesa, umístěna plastová revizní šachta.

- Z trativodní šachty Š10 v km 8,835 je navržena kanalizační přípojka DN200 PP v délce 7,2 m do stávající revizní šachty stávající jednotné kanalizace DN300 BET v ul. Závodní. Jde koncovou revizní šachtu stoky, jejíž část byla v rámci SO 303 zrušena.
- Z trativodní šachty Š12 v km 8,889 je navržena kanalizační přípojka DN200 PP v délce 9,6 m do stávající revizní šachty stávající jednotné kanalizace DN300 BET v ul. Závodní.
- Potrubí přípojek bude uloženo na dno výkopu do lože z jemnozrnného nesoudržného materiálu o výšce cca. 10 cm. Pro obsyp potrubí bude použit nesoudržný materiál o smíšené frakci 0-10 mm (písek, štěrkopísek). Obsypový materiál bude použit až do úrovně 30 cm nad vrchol potrubí. Hutnění potrubí po stranách se může hutnit strojně, např. pomocí vibrační desky. Pro napojení přípojek bude využito stávajících otvorů v šachtách, které budou upraveny a osazeny vložky pro příslušné potrubí.

SO 401 Přeložka kabelů V.N.

- Stávající vedení VN je kolizní s nově navrženou mostní podpěrrou a dalšími IS. Je potřeba provést koordinovanou překládku v délce trasy cca 145 m. Je navrženo provést jednoduchou přeložku se spojováním na styku se stávající trasou.

SO 451 Veřejné osvětlení

- Tento SO řeší veřejné osvětlení na komunikacích, volných a zpevněných plochách veřejně přístupných.

Venkovní rozvody

- Napojení svítidel bude řešeno podzemním kabelovým vedením na stávající rozvod VO v lokalitě. Místo napojení je vyznačeno ve výkrese.
- Osvětlení na mostní konstrukci bude provedeno instalací nového rozvaděče (v každé větvi) typu RVOM, který bude napájet jednotlivé sloupy paprskovým rozvodem.
- V rámci instalace bude zároveň zachováno propojení mezi jednotlivými stranami mostu, proto bude mezi rozvaděči RVOM natažen vždy propoj kabelem CYKY 4x16. Tento kabel bude připojen na vstupní svorkovnici RVOM, vstupní svorkovnice tedy musí být uzpůsobena připojení dvou kabelů (smyčkové zapojení).
- Místy bude provedeno uložení do pojezdové plochy, tedy včetně zabetonování do výkopů s krytím 1m a uložení rezervních chrániček.
- Napojení kabelů pro sloupy na mostě bude provedeno z rozvaděče R-MO přímo do svítidla, v nových sloupech na mostní konstrukci nebudou realizovány elektrovýzbroje, pouze svorkovnice ve spodní části sloupu. Ve sloupech mimo most bude výzbroj klasická, s ohledem na průměr trakčních sloupů je vyžadována distanční montáž (vysazení blíž do montážního otvoru), aby byla výzbroj přístupná servisu.
- Sloupy mimo mostní konstrukci budou typicky smyčkovány coby standardní rozvod VO.

Stožáry VO

- Většina VO je realizována na sloupech DPO, kde je požadováno provedení výzbroje a svítidel v II. Třídě izolace. Pro sloupy mimo neplatí tento požadavek, s ohledem na dominující instalaci v II. třídě izolace se doporučuje do prováděcího projektu zvážit sjednocení
- Mimo sloupy DPO budou osazeny jen výjimečně klasické sloupy BM 10 (tam, kde nelze využít sloup DPO) a na ulici Rodinné budou osazené sloupy S5, pod mostem koordinovaně snižené.
- Sloupy pochozím profilu budou vybaveny zvýrazňujícím značením dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Provést číslování velikost číslic 70 mm. Konkrétní čísla musí potvrdit před realizací správce VO.
- Sloupy budou dodány včetně nátěrů dle generelu VO.
- Veškeré šroubové spoje s ohledem na agresivitu prostředí provádět včetně konzervace spoje ochrannou vazelínou.
- Úprava ocelových konstrukčních prvků minimálně žárovým zinkováním, min. 70 µm, kotvicí prvky nerezové.

Demontáže a provizoria

- Stávající kabelové vedení bude demontováno. Je třeba zajistit součinnost se správcem sítě a zajistit trvalé a bezpečné odpojení od zdroje všech částí rozvodné soustavy, poté provést demontáž stávajícího vedení a přepojení na nové rozvody. Demontovaný materiál je majetkem správce, je potřeba, aby byl po demontování správcem protokolárně předán, nedá-li správce pokyn k jeho likvidaci.

Rozvaděč RVOM

- S ohledem na potřebu napojení jednotlivých sloupů paprskovým vedením a vyloučení zavlékání bludných proudů bude provedeno napojení sloupů na mostě z dedikovaného rozvaděče. Rozvaděče budou vyzbrojeny vstupními odpojovací VL10 16A/3F a výstupními odpojovací max. 6A zapojenými přes proudový chránič 40A/0,03A char. A. Vstupní prvek slouží pro manipulaci a centrální vypnutí, vyžaduje se jeho selektivní funkce vůči RVO.
- Rozvaděče budou provedeny v souladu s generem a zvyklostmi správce jako plastové, s plastovým pilířem. Pilíř bude v zemi zabetonován. Součástí instalace rozvaděče je i pokládka dlažby (max. 4ks 40x40) před dvířka rozvaděče pro následnou manipulaci při instalaci v zeleni. V případě, že z konstrukčního řešení násypů vzejde nutnost osadit rozvaděč v přírubové variantě, je toto přípustné.
- Do rozvaděčů budou zaústěny HDPE chráničky od jednotlivých sloupů – trasa musí být vždy jednotná, chráničky provedeny bez přerušení či změny průměrů až do rozvaděče pro případ opravy kabelového vývodu.
- Rozvaděče musí být vybaveny větracími mřížkami, kabelový prostor v dolní části rozvaděče musí být zapískován a rozvaděče budou provedeny v uzamykatelném standardu – osazení ok dostačujících pro zámek do 10mm průměru.

Kabelové šachty VO

- S ohledem na délku tras je navrženo realizovat jednu protahovací šachtu mezi RP 3 a RP1 s ohledem na to, že vzhledem k opěrné zdi je RP3 vzdálen od mostního objektu a protáhnutí chrániček by nebylo zaručeno. Šachta by měla být drenážovaná, víko uzamykatelné minimálně energetickým zámkem, uzpůsobené pro zádlažbu, rozměr šachty jen navržen 0,8x1,2 m, hloubka 1,2 m.

SO 461 Přeložka sdělovacích kabelů T-Mobile

- Stávající trasa sdělovacího vedení operátora T-Mobile, je tvořena 2x chráničkou HDPE40 a jedné z nich se nachází nespecifikovaný optický kabel. Toto vedení se dostane do kolize s plánovanou demolicí mostu přes železniční a tramvajovou trať a jeho opětovnou výstavbou na ulici Závodní, v Ostravě-Vítkovicích.
- Tato trasa se nyní nachází ve svazku celkem 21xHDPE různých správců, které jsou umístěny v ocelovém chrániče na boku mostu. Vzhledem k nutnosti starý most demolovat a postavit nový, bude nutno stávající vedení přeložit nejdříve do provizorní a poté do definitivní trasy po opětovném postavení mostu.

Návrh provizorní trasy přeložky sdělovacího vedení:

- Nejprve budou stávající rezervní chráničky přerušeny a odstraněny z trasy mostní konstrukce, aby se zjednodušila manipulace se zbylými (obsazenými) HDPE trubkami. Poté bude postavena provizorní trasa tvořená 1xHDPE chráničkou na místě, které nebude v první etapě demolice mostů bouráno a která povede přes stávající silnici do středu mostní konstrukce, dále přes tramvajovou a železniční trať na konec mostu a poté přes silnici bude napojena na stávající trasu. Toto řešení předpokládá kabelovou rezervu minimálně 26 m.

Návrh definitivní trasy přeložky sdělovacího vedení:

- Provizorní trasa bude v provozu do té doby, než bude postavena první část mostu. Před definitivní trasou přeložky bude nutno postavit novou chráničku průměru 300 mm, která bude umístěna na vnější straně mostu. Do této chráničky bude nově uloženo 3xchránička HDPE40. 2 rezervní chráničky budou naspojovány na stávající trasu. Optický kabel bude opětovně rozpojen v přerušovacím bodě. Z tohoto místa bude kabel vyfouknut do místa k začátku přerušené trasy u mostu ul. Závodní. Tento kabel poté bude zafouknut do definitivní trasy a poté se napojí do stávající trasy, kde bude opětovně zapojen v místě přerušného vedení.
- Celková délka rušené trasy: 132,6 m.
- Celková délka provizorní trasy: 157,7 m.
- Celková délka definitivní trasy: 137,4 m.
- Po přeložce bude provedeno kontrolní měření na vláknech kabelu.

SO 462 Přeložka kabelů Quantcom

- Stávající trasa sdělovacího vedení operátora Quantcom je tvořena 4x chráničkou HDPE40 v barvách zelená, zelená+1x černý pruh, bílá+1x černý pruh a doprovodný trasovací vodič CYY6. V zelené HDPE je instalován dálkový optický kabel 72 vláken. Dále pak regionální trasa 1x MT Bílá s OK M96f (O600), která je umístěna v HDPE chrániče Rudá/1B spol. NEJ.CZ (bývalý SELF Servis).

Toto vedení se dostane do kolize s plánovanou demolicí mostu přes železniční a tramvajovou trať a jeho opětovnou výstavbou na ulici Závodní, v Ostravě-Vítkovicích.

- Tato trasa se nyní nachází ve svazku celkem 21xHDPE různých správců, které jsou umístěny v ocelovém chrániče na boku mostu. Vzhledem k nutnosti starý most demolovat a postavit nový, bude nutno stávající vedení přeložit nejdříve do provizorní a poté do definitivní trasy po opětovném postavení mostu.

Návrh provizorní trasy přeložky sdělovacího vedení tranzitní sítě:

- Nejprve budou stávající rezervní chráničky přerušeny a odstraněny z trasy mostní konstrukce, a by se zjednodušila manipulace se zbylými (obsazenými) HDPE trubkami. Poté bude postavena provizorní trasa tvořená 1xHDPE chráničkou na místě, které nebude v první etapě demolice mostů bouráno a která povede přes stávající silnici do středu mostní konstrukce, dále přes tramvajovou a železniční trať na konec mostu a poté přes silnici bude napojena na stávající trasu.
- Obsazená chránička bude řešena takto: V bodě rozpojení stávajícího optického kabelu, ve kterém bude stávající kabel přerušen. Z tohoto místa bude kabel vyfouknut do místa k začátku přerušené trasy u mostu ul. Závodní. Tento kabel poté bude zafouknut do výše pospané provizorní trasy a poté se napojí do stávající trasy, kde bude opětovně zapojen v místě přerušného vedení.
- Toto řešení předpokládá kabelovou rezervu minimálně 26 m.

Návrh provizorní trasy přeložky sdělovacího vedení regionální sítě:

- Tato trasa bude realizována v koordinaci s řešením přeložky sítě operátora NEJ.CZ a PODA. Bude postavena provizorní trasa 1xHDPE40, ve které budou instalovány 2xMT 10/8 mm. V předem domluvený čas (30 dní na nahlášení výluky kabelu), v nočních hodinách 20-6h bude potřeba stávající optický kabel O600.B přerušit v OS v KK32, vyfouknout na konec přeložky (vzdálenost cca 940 m) a hned zafouknout do nové provizorní trasy přeložky a ukončit v OS v KK32.
- Toto řešení předpokládá kabelovou rezervu minimálně 26 m.

Návrh definitivní trasy přeložky sdělovacího vedení:

- Provizorní trasa bude v provozu do té doby, než bude postavena první část mostu. Před definitivní trasou přeložky bude nutno postavit novou chráničku průměru 300 mm, která bude umístěna na vnější straně mostu. Do této chráničky bude nově uloženo 4xchránička HDPE40. 3 rezervní chráničky budou naspojkovány na stávající trasu. Optický tranzitní kabel 72vl. bude opětovně rozpojen v přerušovacím bodě. Z tohoto místa bude kabel vyfouknut do místa k začátku přerušené trasy u mostu ul. Závodní. Tento kabel poté bude zafouknut do definitivní trasy a poté se napojí do stávající trasy, kde bude opětovně zapojen v místě přerušného vedení.
- Regionální trasa bude realizována v koordinaci s řešením přeložky sítě operátora NEJ.CZ a PODA. Bude postavena definitivní trasa 1xHDPE40, ve které budou instalovány 3xMT 10/8 mm. V předem domluvený čas (30 dní na nahlášení výluky kabelu), v nočních hodinách 20-6 h bude potřeba stávající optický kabel O600.B přerušit v OS v KK32, vyfouknout na konec přeložky (vzdálenost cca 940 m) a hned zafouknout do nové provizorní trasy přeložky a ukončit v OS v KK32.
- Celková délka rušené trasy: 132,6 m.
- Celková délka provizorní trasy: 157,7 m.
- Celková délka definitivní trasy: 137,4 m.
- Po přeložce bude provedeno kontrolní měření na vláknech kabelu.

SO 463 Přeložka sdělovacího vedení SITEL

- Stávající trasa sdělovacího vedení operátora Sitel je tvořena 3x chráničkou HDPE40. Tato trasa se dostane do kolize s plánovanou demolicí mostu přes železniční a tramvajovou trať a jeho opětovnou výstavbou na ulici Závodní, v Ostravě-Vítkovicích.
- Tato trasa se nyní nachází ve svazku celkem 21xHDPE různých správců, které jsou umístěny v ocelovém chrániče na boku mostu. Vzhledem k nutnosti starý most demolovat a postavit nový, bude nutno stávající vedení přeložit nejdříve do provizorní a poté do definitivní trasy po opětovném postavení mostu.

Návrh provizorní trasy přeložky sdělovacího vedení:

- Stávající chráničky operátora Sitel jsou nyní neobsazené a není tedy nutno řešit přeložení kabelů. Pro společnosti Sitel bude postavena pouze provizorní trasa tvořená 1xHDPE chráničkou na místě, které nebude v první etapě demolice mostů bouráno a která povede přes stávající silnici do středu mostní konstrukce, dále přes tramvajovou a železniční trať na konec mostu a poté přes silnici bude napojena na stávající trasu.

Návrh definitivní trasy přeložky sdělovacího vedení:

- Provizorní trasa bude v provozu do té doby, než bude postavena první část mostu. Před definitivní trasou přeložky bude nutno postavit novou chráničku průměru 300 mm, která bude umístěna na vnější straně mostu. Do této chráničky bude nově uloženo 3xchránička HDPE40. Všechny 3 rezervní chráničky budou naspojovány na stávající trasu.
- Celková délka rušené trasy: 132,6 m.
- Celková délka provizorní trasy: 157,7 m.
- Celková délka definitivní trasy: 137,4 m.

SO 464 Přeložka sdělovacího vedení OPTILINE

- Stávající trasa sdělovacího vedení operátora Optiline je tvořena 1x chráničkou HDPE40. Tato trasa se dostane do kolize s plánovanou demolicí mostu přes železniční a tramvajovou trať a jeho opětovnou výstavbou na ulici Závodní, v Ostravě-Vítkovicích.
- Tato trasa se nyní nachází ve svazku celkem 21xHDPE různých správců, které jsou umístěny v ocelovém chráničce na boku mostu. Vzhledem k nutnosti starý most demolovat a postavit nový, bude nutno stávající vedení přeložit nejdříve do provizorní a poté do definitivní trasy po opětovném postavení mostu.

Návrh provizorní trasy přeložky sdělovacího vedení:

- Stávající chráničky operátora Optiline je nyní neobsazena a není tedy nutno řešit přeložení kabelů. Pro společnosti Optiline bude postavena pouze provizorní trasa tvořená 1xHDPE chráničkou na místě, které nebude v první etapě demolice mostů bouráno a která povede přes stávající silnici do středu mostní konstrukce, dále přes tramvajovou a železniční trať na konec mostu a poté přes silnici bude napojena na stávající trasu.

Návrh definitivní trasy přeložky sdělovacího vedení:

- Provizorní trasa bude v provozu do té doby, než bude postavena první část mostu. Před definitivní trasou přeložky bude nutno postavit novou chráničku průměru 300mm, která bude umístěna na vnější straně mostu. Do této chráničky bude nově uložena 1xchránička HDPE40. Tato rezervní chránička bude naspojována na stávající trasu.

SO 465 - Přeložka sdělovacího vedení VDF CZ

- Stávající trasa sdělovacího mikrovlnného spoje operátora Vodafone se dostane do kolize s plánovanou demolicí a výstavbou mostu přes železniční a tramvajovou trať a jeho opětovnou výstavbou na ulici Závodní, v Ostravě-Vítkovicích. Vzhledem k tomu, že paprsek spoje se nachází v místě možné kolize s ramenem jeřábu, který bude pro stavbu mostu využíván, budou navrženy taková opatření, aby byl paprsek spoje přerušen na co nejmenší dobu dle požadavků operátora Vodafone.

SO 466 Přeložka sdělovacího vedení SilesNet

- Stávající trasa sdělovacího vedení operátora Silesnet, je tvořena 1x chráničkou HDPE40/32 ve které se nachází dálkový optický kabel 24 vláken. Toto vedení se dostane do kolize s plánovanou demolicí mostu přes železniční a tramvajovou trať a jeho opětovnou výstavbou na ulici Závodní, v Ostravě - Vítkovicích.
- Tato trasa se nyní nachází ve svazku celkem 21xHDPE různých správců, které jsou umístěny v ocelovém chráničce na boku mostu. Vzhledem k nutnosti starý most demolovat a postavit nový, bude nutno stávající vedení přeložit nejdříve do provizorní a poté do definitivní trasy po opětovném postavení mostu.

Návrh provizorní trasy přeložky sdělovacího vedení:

- Nejprve budou stávající rezervní chráničky přerušeny a odstraněny z trasy mostní konstrukce, aby se zjednodušila manipulace se zbylými (obsazenými) HDPE trubkami. Poté bude postavena provizorní trasa tvořená 1xHDPE chráničkou na místě, které nebude v první etapě demolice mostů bouráno a která povede přes stávající silnici do středu mostní konstrukce, dále přes tramvajovou a železniční trať na konec mostu a poté přes silnici bude napojena na stávající trasu až k místu stávající KK OKOS1.

Obsazená chránička bude řešena takto:

- Ve stávající KK OKOS 1, kde se nachází stávající optická spojka bude stávající optický kabel rozpojen. Kabel bude vyfouknut k místu za mostem k začátku přerušené trasy u mostu ul. Závodní. Tento kabel poté bude zafouknut do výše pospané provizorní trasy a poté se napojí do stávající trasy, kde bude opětovně zapojen v místě přerušného vedení ve stávající KK OKOS1.

- Toto řešení předpokládá kabelovou rezervu minimálně 26 m – stávající vedení má rezervu 50 m.

Návrh definitivní trasy přeložky sdělovacího vedení:

- Provizorní trasa bude v provozu do té doby, než bude postavena první část mostu. Před definitivní trasou přeložky bude nutno postavit novou chráničku průměru 300mm, která bude umístěna na vnější straně mostu. Do této chráničky bude nově uložena 1xchránička HDPE40. Optický kabel bude opětovně rozpojen ve stávající KK OKOS1. Z tohoto místa bude kabel vyfouknut do místa k začátku přerušené trasy u mostu ul. Závodní. Tento kabel poté bude zafouknut do definitivní trasy a poté se napojí do stávající trasy, kde bude opětovně zapojen v místě přerušného vedení ve stávající KK OKOS1.
- Celková délka rušené trasy: 132,6 m.
- Celková délka provizorní trasy: 157,7 m.
- Celková délka definitivní trasy: 137,4 m.
- Po přeložce bude provedeno kontrolní měření na vláknech kabelu.

SO 467 Přeložka sdělovacího vedení Nej

- Stávající trasa sdělovacího vedení operátora NEJ.CZ je tvořena 4x chráničkou HDPE40. V jedné z těchto chrániček je umístěn OK 72 vláken, v další se nachází 3xMT 10/8mm. V jedné z těchto MT je umístěn kabel PODA a druhá je obsazena kabelem Quantcom. Toto vedení se dostane do kolize s plánovanou demolicí mostu přes železniční a tramvajovou trať a jeho opětovnou výstavbou na ulici Závodní, v Ostravě-Vítkovicích.
- Tato trasa se nyní nachází ve svazku celkem 21xHDPE různých správců, které jsou umístěny v ocelovém chráničce na boku mostu. Vzhledem k nutnosti starý most demolovat a postavit nový, bude nutno stávající vedení přeložit nejdříve do provizorní a poté do definitivní trasy po opětovném postavení mostu.

Návrh provizorní trasy přeložky sdělovacího vedení:

- Nejprve budou stávající rezervní chráničky přerušeny a odstraněny z trasy mostní konstrukce, aby se zjednodušila manipulace se zbylými (obsazenými) HDPE trubkami. Poté bude postavena provizorní trasa tvořená 1xHDPE chráničkou na místě, které nebude v první etapě demolice mostů bouráno a která povede přes stávající silnici do středu mostní konstrukce, dále přes tramvajovou a železniční trať na konec mostu a poté přes silnici bude napojena na stávající trasu.
- Obsazená chránička bude řešena takto: Stávající optický kabel je v celkovém návinu délky 5500 m a nelze jej odpojit v takto vzdálené spojení, neboť nemá požadovanou rezervu. Bude stanoven nový bod rozpojení na parcele 192/13, kde bude postavena nová kabelová komora a instalována nová optická spojka. Zde bude stávající kabel přerušen. Z tohoto místa bude stávající kabel vyfouknut do místa ke stávající spojení na ul. Výstavní, kde bude kabel odpojen. Do částečné stávající a nové provizorní trasy na mostě bude zafouknut nový 72OK a bude v těchto bodech naspojován.

Chránička HDPE40, ve které jsou umístěny 3xMT 10/8 a ve 2 z nich pak OK správce Quantcom a Podas budou řešeny takto:

- Quantcom: Bude postavena provizorní trasa 1xHDPE40, ve které budou instalovány 2xMT 10/8 mm. OK Quantcom bude v předem domluvený čas (30 dní na nahlášení výluky kabelu), v nočních hodinách 20-6h bude stávající optický kabel O600.B přerušen v OS v KK32, vyfouknout na konec přeložky (vzdálenost cca 940 m) a hned zafouknout do nové provizorní trasy přeložky a ukončit v OS v KK32.
- PODA: Bude postavena provizorní trasa 1xHDPE40, ve které budou instalovány 2xMT 10/8 mm. OK PODA bude přerušen ve stávající spojení, vyfouknout na konec přeložky a hned zafouknout do nové provizorní trasy přeložky a ukončit ve stávající spojení. PODA zde má umístěn kabel OFS MidiaFX 96 vláken.
- Toto řešení předpokládá kabelovou rezervu minimálně 26 m na každém kabelu.

Návrh definitivní trasy přeložky sdělovacího vedení:

- Provizorní trasa bude v provozu do té doby, než bude postavena první část mostu. Před definitivní trasou přeložky bude nutno postavit novou chráničku průměru 300mm, která bude umístěna na vnější straně mostu. Do této chráničky bude nově uloženo 4xchránička HDPE40. 2 rezervní chráničky budou naspojovány na stávající trasu, 1 chránička HDPE40 bude obsahovat 3xMT 10/8 mm.
- Optický kabel 72vl. bude opětovně rozpojen v přerušovacím bodě v nové spojení v KK na parcele 192/13. Z tohoto místa bude kabel vyfouknut do místa k začátku přerušené trasy u mostu ul. Závodní. Tento kabel poté bude zafouknut do definitivní trasy a poté se napojí do stávající trasy, kde bude opětovně zapojen v místě nové spojky a KK na parcele 192/13.

Definitivní řešení kabelové trasy složené z mikrotrubiček bude toto:

- Quantcom: Bude postavena definitivní trasa 1xHDPE40, ve které budou instalovány 3xMT 10/8 mm. V předem domluvený čas (30 dní na nahlášení výluky kabelu), v nočních hodinách 20-6 h bude potřeba stávající optický kabel O600.B přerušit v OS v KK32, vyfouknout na konec přeložky (vzdálenost cca 940 m) a hned zafouknout do nové definitivní trasy přeložky a ukončit v OS v KK32.
- PODA: Bude postavena definitivní trasa 1xHDPE40, ve které budou instalovány 3xMT 10/8 mm. OK PODA bude přerušen ve stávající spojce, vyfouknout na konec přeložky a hned zafouknout do nové definitivní trasy přeložky a ukončen ve stávající spojce. PODA zde má umístěn kabel OFS MidiaFX 96 vláken.
- Celková délka rušené trasy: 132,6 m.
- Celková délka provizorní trasy: 157,7 m.
- Celková délka definitivní trasy: 137,4 m.
- Po přeložce bude provedeno kontrolní měření na vláknech kabelu.

SO 468 Přeložka sdělovacího vedení Ova.net

- Stávající trasa chráničky PE63 operátora Ovanet, ve které je umístěn svazek mikrotrubiček 7x14/10 mm, bude přeložena. Trasa povede z posunutého místa přeloženého místa protlaku pod tratí ČD (bod B), dále povede v zeleném páse, podél stávajícího plotu až k místu mezi nové stožáry 2/60 a 0/60 v bodě A. V tomto místě bude umístěna přeložená KK a trasa zde bude naspojována na stávající chráničku.
- Druhá část přeložky bude začínat v místě za tratí ČD směrem k nádraží Vítkovice v místě stávající technické spojky v bodě C. Tato trasa je tvořena samostatným svazkem mikrotrubiček 7x14/10 mm. Tato trasa bude dočasně vyvěšena ke stávajícímu plotu, aby se vyhnula základům nové opěry. Na plotě bude vedení umístěno do půlené chráničky jako mechanická ochrana. Po postavení nové opěry bude trasa z plotu přeložena do země k základům opěry a bude poté naspojována na stávající trasu v místě stávající technické spojky v bodě B.
- Délka trasy zrušené chráničky PE63, ve které je umístěn svazek mikrotrubiček 7x14/10 mm mezi stávající KK a bodem B, bude 31,3m.
- Délka nově přeložené trasy chráničky PE63, ve které je umístěn svazek mikrotrubiček 7x14/10 mm mezi body A a B, bude 86,9 m.
- Délka trasy zrušeného svazku mikrotrubiček 7x14/10 mm mezi body C a D, bude 87,6m.
- Délka nově přeloženého svazku mikrotrubiček 7x14/10 mm mezi body C a D, bude 82,6m.
- Stávající kamera je již nyní umístěna na novém sloupu v bodě E, který se nachází u stávajícího schodiště směrem k ulici Rodinná. Ze sloupu 20/60, kde se nachází zdroj s AKU boxem pro napájení kamery, vede do tohoto sloupu napájecí kabel typu CYKY 3x1,5 v chráničce HDPE40. Sloup 20/60 se nebude překládat, tj. není nutné řešit provizorní napájení kamery. Do tohoto sloupu vede rovněž stávající chránička HDPE40/33, kde je instalován datový optický kabel. Tato trasa s novou výstavbou mostu nekoliduje, tj. nebude řešena.
- V blízkosti dotčené stavby se nachází další kamery ve správě společnosti Ovanet. Stožár DPO 59/55 nebude stavbou dotčen a ani řešen. Stožár DPO 60/3 bude posunut o cca 3,2 m. Kamera, která je na tomto sloupu umístěna, bude demontována. Napájecí a datová trasa, která vede ke stávajícímu umístění sloupu bude přerušena u paty stávajícího sloupu. Napájecí a optický kabel, který vede na stávající sloup z rozvaděče Ovanetu umístěného u křižovatky Rudná bude ze stávající chráničky vytáhnout, po postavení nové trasy k posunutému sloupu bude chránička naspojována a do nové trasy bude uložen nový napájecí kabel typu CYKY 3x1,5 a datový optický kabel. Tyto budou poté ukončeny v přeloženém rozvaděči na sloupu 60/3 a na druhé straně ve stávajícím rozvaděči na ul. Rudná.
- Stávající nadzemní vedení optického kabelu Ovanet, který vede na po trakčních stožárech DPO bude ponecháno v provozu do té doby, než bude přeložena zemní trasa popsána výše a bude do ní převeden provoz z nadzemní trasy. Poté bude nadzemní vedení zrušeno bez náhrady mezi stožáry 1/60-25/60.

SO 470 Přeložka sdělovacího vedení Telco

- Stávající trasa sdělovacího vedení operátora Telco, je tvořena 2x chráničkou HDPE40 a jedné z nich se nachází 48 vl. optický kabel. Toto vedení se dostane do kolize s plánovanou demolicí mostu přes železniční a tramvajovou trať a jeho opětovnou výstavbou na ulici Závodní, v Ostravě-Vítkovicích.
- *Návrh trasy přeložky sdělovacího vedení:*
- Bude postavena nová trasa sdělovacího vedení chrániček 2xHDPE40. Prázdná chránička bude rovnou napojena na stávající trasu. Bude stanoven bod rozpojení, ze kterého bude stávající 48 vl. optický

kabel odpojen a vyfouknut k místu začátku přeložky. Tento kabel bude poté opětovně zafouknut do nové trasy a v místě rozpojení opětovně naspojován na stávající trasu.

- Celková délka rušené trasy: 42,2 m.
- Celková délka definitivní trasy: 47,5 m.
- Toto řešení předpokládá kabelovou rezervu minimálně 6 m.
- Po přeložce bude provedeno kontrolní měření na vláknech kabelu.

SO 471 Přeložka PODA

- Stávající trasa sdělovacího vedení operátora PODA je tvořena 1x MT modrá s OK MidiaFX 96 vláken, která je umístěna v HDPE chráničce červená/1B spol. NEJ.CZ (bývalý SELF Servis). Toto vedení se dostane do kolize s plánovanou demolicí mostu přes železniční a tramvajovou trať a jeho opětovnou výstavbou na ulici Závodní, v Ostravě-Vítkovicích.

Návrh provizorní trasy přeložky sdělovacího vedení:

- Nejprve budou stávající rezervní chráničky přerušeny a odstraněny z trasy mostní konstrukce, aby se zjednodušila manipulace se zbylými (obsazenými) HDPE trubkami. Poté bude postavena provizorní trasa tvořená 1xHDPE chráničkou na místě, které nebude v první etapě demolice mostů bouráno a která povede přes stávající silnici do středu mostní konstrukce, dále přes tramvajovou a železniční trať na konec mostu a poté přes silnici bude napojena na stávající trasu.

Chránička HDPE40, ve které jsou umístěny 3xMT 10/8 a ve 2 z nich pak OK správců Quantcom a Poda budou řešeny takto:

- Bude postavena provizorní trasa 1xHDPE40, ve které budou instalovány 2xMT 10/8mm. OK PODA bude přerušen ve stávající spojce, vyfouknout na konec přeložky a hned zafouknout do nové provizorní trasy přeložky a ukončit ve stávající spojce. PODA zde má umístěn kabel OFS MidiaFX 96 vláken.
- Toto řešení předpokládá kabelovou rezervu minimálně 26 m.

Definitivní řešení kabelové trasy složené z mikrotrubiček bude toto:

- PODA: Bude postavena definitivní trasa 1xHDPE40, ve které budou instalovány 3xMT 10/8mm. OK PODA bude přerušen ve stávající spojce, vyfouknout na konec přeložky a hned zafouknout do nové definitivní trasy přeložky a ukončen ve stávající spojce. PODA zde má umístěn kabel OFS MidiaFX 96 vláken.
- Celková délka rušené trasy: 132,6 m.
- Celková délka provizorní trasy: 157,7 m.
- Celková délka definitivní trasy: 137,4 m.

SO 501 Přeložka plynovodu

- Navržená stavba nového mostu si vyžádá přeložku NTL plynovodu Pe225 vedeného v nové chráničce v protlaku v nové trase a ochranu stávajícího plynovodu ocel DN150.

Přeložka plynovodu NTL Pe225

- Stávající NTL plynovodní řad Pe225 je veden kolmo pod mostem mimo stávající mostní konstrukci. V tomto místě bude umístěna nová mostní konstrukce, a to si vyžádá přeložku NTL plynovodu. Plynovod bude přeložen do nové trasy vedené mimo konstrukce spodní stavby mostu jako nejkratší spojnice a současně bude nově křížovat i stávající inženýrské sítě. Přeložka bude provedena z potrubí PE100 RC SDR17,6 d225x12,8 v délce 79,2m.
- V místě křížení s komunikací a tramvajovou tratí bude potrubí uloženo do chráničky PE100 dn400x22,7 v délce 47,9m. Protlak bude proveden ocelovou trubicí DN500 v délce 46,1m ze startovací jámy 6,5x3,5m a bude ukončen v koncové jámě 3,5x2,5m. Chránička Pe dn400 v délce 47,9 m bude vtažena přímo do protlaku z trub ocelových DN500. Potrubí bude do chráničky uloženo na plastová sedla Raci F/G v délce 41 m a čela trubky budou zaslepena gumovými manžetami. Na obou koncích chráničky budou umístěny MARKERY. Konce protlaku mezi protlakem a chráničkou budou zapěněny. Na chráničce budou umístěny na obou koncích typové plastové číchačky v zemním provedení ukončené zátkou umístěnou pod poklopem z PE. Úprava kolem poklopu bude z drobné žulové dlažby do betonového lože.
- Stávající plynovod bude demontován tj. odstraněn z výkopu v celkové délce 84 m.
- Stávající NTL PE plynovod dn225mm bude uzavřen na obou stranách plánované přeložky pomocí balónovacích souprav. Vzdálenost prvního balónovacího místa od místa přerušení stáv. plynovodu musí být min. 5 dn.

Ochrana plynovodu NTL ocel DN150

- Ochrana stávajících plynových zařízení (objektů) bude realizována po dobu stavby (např. odvodňovače betonovou skruží).
- Celá dotčená trasa stávajícího plynovodu bude překryta silničními panely (v místě vyvedení odvodňovače bude panel vynechán) uloženými na štěrkopískový podsyp. V místě nové cesty budou po skočení stavebních prací panely ponechány, jako ochrana plynovodu v místě křížení s novou komunikací.

SO 661 Tramvajová trať-železniční svršek

- V dotčeném úseku je návrhová rychlost 50 km/hod. Osová vzdálenost kolejí v úseku je konstantně 3,11 m. přímá je v prostoru tramvajové zastávky. Navazuje směrový oblouk s přechodnicí v koleji č. 2 $R = 500$ m s převýšením 30 mm, v koleji č. 1 $R = 503,110$ m s převýšením 30 mm. V křižovatce s ul. Rudnou je ukončen. Trať stoupá od začátku úseku cca 26 ‰ až do cca středu dotčeného mostního objektu pod sklonem cca 39 ‰ a následně klesá ve sklonech cca 39 ‰, dále klesá cca 7 ‰ k ul. Rudná. Nejmenší poloměr zakružovacího oblouku je 2050 m.
- Na ZÚ a KÚ je napojení na svršek typu 57R1 na dřevěných pražcích s tuhým upevněním. V přímé následuje svršek 57R1, upevnění pružné bezpodkladnicové W14, pražec B 03 - DP 04 (rozdělení "c"), v oblouku s živičným krytem svršek 57R1, upevnění pružné podkladnicové KS 24, pražec dřevěný (rozdělení "c"), v oblouku s otevřeným kolejovým ložem svršek 49E1, upevnění pružné bezpodkladnicové W14, pražec B 03 - DP 01 (rozdělení "c"), v prostoru KMDZ svršek 49E1, přímé upevnění pružné podkladnicové KS včetně abnormálních podkladnic (výběh PJD) kotvené přes železniční kotevní šrouby a mostu svršek 49E1, přímé upevnění pružné podkladnicové KS včetně abnormálních podkladnic (výběh PJD) kotvené přes železniční kotevní šrouby.
- Obě koleje budou v úseku zřízeny jako bezстыková kolej. Před a za mostním objektem budou z důvodu dilatace mostního objektu osazena KMDZ (kolejová malá dilatační zařízení). Umístění kolenové kolejnice KMDZ bude 3,0 m za lícem závěrných zídek mostu
- Kolejové lože bude ze štěrku drceného třídy BI frakce 31,5/63 mm s tloušťkou minimálně 300 mm pod pražcem. V prostoru ochranných ostrůvků v předpolích mostu bude z důvodu přímého upevnění na mostě a jeho výběhu v rozsahu umístění KMDZ zřízena přechodová oblast železničního svršku, která bude simulovat plynulost změny tuhosti. V návaznosti na most bude provedeno strukturální prolití kolejového lože polyuretanem v plném profilu 10 m (před mostem) a 4 m (za mostem) za PJD, zbytek povrchové.

SO 662 Tramvajová trať-železniční spodek

- *Skladba pražcového podloží:*
- - štěrk B I frakce 31,5/63, tloušťka 300 mm
- - štěrkokodrť frakce 0/63 mm, tloušťka 400 mm
- - geotextilie separační min. 30kN/m m
- - Přehutněná zemní pláň $E_{def,2} = 45\text{MPa}$; $E_{def,2}/E_{def,1} < 2,3$
- Sklon pláně tělesa železničního spodku je navržen dostředný se sklonem 4 ‰. Šířka pláně tělesa železničního spodku je vymezena ŽB antivibračním monolitickým prvkem situovaným 1,65 m od osy koleje. Kromě ochranných ostrůvků na ni navazuje silniční pláň.
- Odvodnění zemní pláně je navrženo pomocí trativodů, situovaných mezi kolejemi, tak jako je ve stávajícím stavu. Je zachována i poloha stávajících šachet, šachty jsou doplněny pouze na koncích přechodové oblasti mostu, aby došlo k řádnému odvodnění dotčené oblasti a před ul. Rudnou, kde jsme se nebyli schopni napojit do stávajícího trativodu. Poloha trativodních potrubí je definována polohou trativodních šachet a cca kopíruje směrové řešení kolejí. Sklony v úseku mezi jednotlivými trativodními šachtami vychází z navržené nivelety, před ul. Rudnou vychází minimálně 3‰. Vyústění trativodů bude realizováno přes kanalizační přípojky do stávající kanalizace ve vozovce. K odvedení vod ze zpevněného krytu mezi kolejemi, resp. kolejnicového žlábků budou použity pro DPO typizované ocelové odvodňovací skříně zaústěné do šachet DN 600. Na začátku nástupiště před výhybkami směrem k obřatišti Nádraží Vítkovice bude obnoven odvodňovací příčný práh ACODRAIN, který bude opětovně zaústěn do stávajících šachet, které nebudou stavbou dotčeny. Jedná se o dodatečné povrchové odvodnění výhybek.
- Vzhledem k blízkosti obytné zástavby a po požadavcích správce, budou v celém dotčeném úseku osazeny prefabrikované antivibrační prvky po obou stranách.

SO 663 Tramvajová trať-provizoria během výstavby**Fáze 1**

- Z důvodu výstavby východního silničního mostu a zachování provozu na tramvajové zastávky Most Čs. armády, bude mezi zastávkou a ul. Rudnou zřízen jednokolejný provoz. Kolej č. 2 zůstane na mostě ve stávající poloze a v předpolích mostu – mimo rozsah výkopových prací na mostě budou osazeny výhybky J Ri57R1 15°, VA 5°02'19,6", R50/35 m dodaných DPO a. s. Hlavní větve výhybek budou osazeny v koleji č. 2, odbočné budou směřovat do koleje č. 1. Mezi zastávkou a výhybkou budou v koleji č. 2 zřízeny vyrovnávací oblouky o poloměrech 300 m bez převýšení s min. mezipřímou 7,5 m, v koleji č. 1 budou zřízeny vyrovnávací oblouky o poloměrech 35 m bez převýšení s min. mezipřímou 7,5 m. Za začátkem výhybky bude navazovat vyrovnávací oblouk o poloměru cca 195 m bez převýšení s navazující přechodnicí pro dosažení stávajícího převýšení 23 mm. Za mostem na stávající stav navazuje přechodnice pro vyrovnání stávajícího převýšení 23 mm. Navazuje vyrovnávací oblouk o poloměru cca 274 m bez převýšení. Za hlavní větví navazuje přímá s vyrovnávacím obloukem $R = 200$ m bez převýšení, s navazující přechodnicí pro dosažení stávajícího převýšení 23 mm. Za vedlejší větví navazují protisměrné oblouky $R = 40$ m s mezipřímými o min. délce 7,5 m a vyrovnávací oblouk s přechodnicí o poloměru 479,807 m s převýšením 23 mm navazujícím na stávající stav. Výškově trať kopíruje stávající stav. Stávající úsek je kompletně zakrytován, proto musí dojít ke snesení krytu v nutném rozsahu. Zpětně se bude vytvářet pouze kryt z vnějších stran tramvajového pásu z frézované pro zajištění nouzového pohybu cestujících při poruše soupravy. 3 m před začátkem výhybky bude 3,0 m od osy na každou stranu zřízena zpevněná plocha z frézované pro bezpečný pohyb řidiče tramvaje. Frézovaná bude ze strany výkopu zpevněna obrubníkem z výzisku do betonového lože. V místech výkopů pro silniční těleso bude osazeno provizorní zábradlí, min. 0,5 m od průjezdného průřezu. Zábradlí na mostě bude součástí objektu mostu. Ze strany od vozovky bude zajištěno dopravní značení v rámci SO 193 Dopravní značení. Na ZÚ bude provedena výšková úprava koleje, naváže nový svršek typu 57R1 na dřevěných prazcích s tuhým upevněním ŽS4, přechodová kolejnice 57R1/NP4 (3,45/3,45m), stávající svršek typu NP4, přechodová kolejnice NP4/57R1 (3,6/3,6m), nový svršek typu 57R1 na dřevěných prazcích s tuhým upevněním ŽS4, stávající svršek typu 57R1.

Fáze 2

- Z důvodu výstavby západního silničního mostu, tramvajového mostu a zachování provozu na tramvajové zastávky Most Čs. armády, bude mezi zastávkou a ul. Rudnou zřízen jednokolejný provoz. Kolej č. 1 bude převedena na nový silniční most – mimo rozsah výkopových prací na mostě budou osazeny výhybky J Ri57R1 15°, VA 5°02'19,6", R50/35 m dodaných DPO a. s., použití z fáze 1. Hlavní větve výhybek budou osazeny do stávající koleje č. 2, odbočné budou směřovat do koleje č. 1. Mezi zastávkou a výhybkou bude v koleji č. 2 zřízen vyrovnávací oblouk o poloměru 35 m bez převýšení, v koleji č. 1 bude přímá. Za začátkem výhybky bude navazovat vyrovnávací oblouk o poloměru cca 40 m bez převýšení s navazujícím směrovým obloukem 508,51 m bez převýšení, který bude přecházet přes celý nový silniční mostní objekt. Navazuje vyrovnávací oblouk $R = 50$ m bez převýšení. přechodnicí pro dosažení stávajícího převýšení 23 mm. Za mostem na stávající stav navazuje přechodnice pro vyrovnání stávajícího převýšení 23 mm. Navazuje vyrovnávací oblouk o poloměru cca 274 m bez převýšení. V přímé je osazena výhybka, za hlavní větví navazuje přímá s vyrovnávacím obloukem $R = 50$ m bez převýšení, mezipřímá a směrový oblouk s přechodnicí o poloměru 444,785 m s převýšením 23 mm navazujícím na stávající stav. Za vedlejší větví navazuje přímá s vyrovnávacím obloukem $R = 50$ m bez převýšení, mezipřímá a směrový oblouk s přechodnicí o poloměru 440 m s převýšením 23 mm navazujícím na stávající stav.
- Výškově trať v prostoru zastávky kopíruje stávající stav a dále stoupá pod sklonem 47,220 ‰ na mostní objekt, kde je lom nivelety a dále klesá pod sklonem 44,109 ‰ směrem k ul. Rudná, kde navazuje na stávající stav. Zdvih na novém mostě je zapříčiněn nejen jinou výškovou polohou nového mostu, ale i z důvodu provizorní koleje na mostě v kolejovém loži. Zbýlý zakrytovaný stávající úsek bude v nutném rozsahu snesen. Zpětně se bude vytvářet pouze kryt z vnějších stran tramvajového pásu z frézované pro zajištění nouzového pohybu cestujících při poruše soupravy. Toto se nebude týkat především prostoru nového mostního objektu – mezi začátky výhybek. 3 m před začátkem výhybky bude 3,0 m od osy na každou stranu zřízena zpevněná plocha z frézované pro bezpečný pohyb řidiče tramvaje. Frézovaná bude zpevněna obrubníkem z výzisku do betonového lože, případně dotažena k obrubě z fáze 1. V místech výkopů pro silniční těleso bude osazeno provizorní zábradlí, min. 0,5 m od průjezdného průřezu. Zábradlí na mostě bude součástí objektu mostu. Ze strany od vozovky na mostě, bude kolejové lože zabezpečeno prazcovou rovinou k příkotvenou k podkladu. Na ZÚ bude provedena výšková úprava koleje, naváže nový

svršek typu 57R1 na dřevěných prážcích s tuhým upevněním ŽS4, přechodová kolejnice 57R1/NP4 (2,0 m/2,0m), provizorní svršek typu S49 na dřevěných prážcích s tuhým upevněním ŽS4, přechodová kolejnice S49/57R1 (2,0/2,0m), nový svršek typu 57R1 na dřevěných prážcích s tuhým upevněním ŽS4, přechodová kolejnice 57R1S49 (2,0/2,0m), provizorní svršek typu S49 na dřevěných prážcích s tuhým upevněním ŽS4, přechodová kolejnice S49/57R1 (2,0/2,0m). V předpolích mostu bude v nezbytně nutném rozsahu zřízeno dosypání železničního spodku, případně vytvoření části nového.

SO 664 Přeložka tramvajových trakčních kabelů

- Předmětem tohoto SO je přeložení trakčních napájecích kabelů z důvodu rekonstrukce mostu. Nové trakční kabely stejného typu budou položeny od nového napájecího bodu NB25 k nové napájecí skříni NS35, kde budou naspojovány na stávající kabely vedené do měnírny. Dále potom od napájecí skříně NS35 k novému napájecímu bodu NB22. Dále budou do nové napájecí skříně NS35 zataženy stávající kabely z měnírny, které jsou ve stávajícím stavu zakončeny ve stávající NS35. Stávající kabely vedoucí z měnírny přes most budou v blízkosti nové NS35 naspojovány na nové kabely, které budou vedeny přes most. Za mostem budou tyto kabely naspojovány na stávající kabely v místě bývalé napájecí skříně NS34. Napájecí skříň NS35 bude v rámci přeložek instalována nová do nové polohy z důvodu posunu napájecího bodu NB22.
- Vedení kabelu bude provedeno na mostě ve dvou chráničkách 110 mm. Zároveň budou na mostě položeny v souběhu dvě rezervní chráničky 110mm. Mimo mostní konstrukci budou kabely vedeny ve čtyřkomorovém multikanálu.

SO 665 Tramvajové trolejové vedení

- Navržené úpravy trolejového tramvajového vedení vycházejí z řešení výstavby nového mostu na ulici Závodní v Ostravě Vítkovicích. Stavební objekt 665 řeší nutné úpravy trolejového vedení vyvolané výstavbou mostu po částech. Z tohoto důvodu je nutné vystavět provizorní stavy (1 a 2) pro zachování provozu po mostě během výstavby jednokolejným provozem. Nakonec vystavění nového stavu na novém mostě. Stavební objekt zároveň řeší trolejové vedení pod mostem, kde dojde k úpravě trolejového vedení v dotčené oblasti.
- Celková délka úprav – cca 300 m trasy trolejového vedení tramvaje na mostě a cca 100 m trolejového vedení pod mostem.
- Most nad trolejovým vedením pod mostem bude vybaven podvlaky dle ČSN 33 3516.
- Základy stožárů - hloubené betonové, ve stísněných prostorových poměrech ocelové piloty. Základy budou provedeny z betonu podle normy ČSN EN 206-1, C25/30 – XC2. Betonování základu je nutné provést souvisle, tj. bez pracovní spáry.
- Nové trakční stožáry budou dle potřeby v provedení kombinovaném, s možností současného využití pro účely veřejného osvětlení.
- V rámci navržených úprav TV nedojde k úpravě stávajícího schématu napájení a dělení trolejového vedení tramvajové a trolejbusové trati.

SO 666 Signalizace provizorního jednokolejného úseku

- Bude řešena systémem automatické signalizace po celou dobu rekonstrukce mostů. Součástí jsou organizace jízd tramvají, elektrický ohřev obou výhybek, kamerový dohled nad jednokolejným úsekem, signalizace stavu samovratných výhybek, osvětlení výhybek a dálkový dohled na dispečink DPO. Tramvajové vozy budou projíždět jednokolejným úsekem sníženou rychlostí. Bude na obou stranách provizorního jednokolejného úseku instalována sada návěstidel („volno/ stůj“, „čekej“ a odpočet „5“ vteřin do návěsti „volno“) dle podnikového předpisu D1 vydaného DPO. Napájení všech zmíněných technologií bude řešeno z trolejového vedení 600 VDC se zálohou alespoň na 2 hodiny provozu pro hlavní systém organizace jízd jednokolejným úsekem.
- Systémy zahrnuté pod SO 666 budou instalovány v rámci výluky před 1. fází. Během výluky před druhou fází budou provedeny dílčí změny v instalaci vyvolané výměnou výhybek a převedením provozu na provizorní kolej. Po ukončení 2. fáze bude systém demontován.

SO 668 Přeložka sdělovacích kabelů ČD Telematik

- Předmětem tohoto PS je přeložení stávajícího DOK 72 vl. a TK 1XN do nové nekolizní trasy. DOK 72 vl. bude stranově přeložen bez přerušení s použitím dělených HDPE a pofouknutí kabelové rezervy na DOK. Metalický kabel TK 1XN bude položen nový a naspojován na stávající kabel v nekolizním místě.

SO 669 Přeložka sdělovacích kabelů SŽ

- V rámci stavby jsou dotčeny 2 kabelové trasy: Kabelová trasa DK41 a Společná kabelová trasa prázdné HDPE, TK 3XN a DOK 72 vl.
- Obě kabelové trasy budou přeloženy s přerušením kabelu do nové nekolizní trasy. Při překládání DOK 72vl. po položení nových HDPE v nekolizním úseku a jejich naspojování, dojde k položení nového DOK 72vl. od spojky v žkm 259,824 a ODF žst. Vítkovice. Při překládání DK41 dojde k nahrazení kabelu v nekolizní trase za kabel 25XN. Metalické kabely budou v místě styku nekolizní trasy a stávající trasy naspojovány na stávající kabely.

SO 670 Přeložka kabelu 6kV SŽ

- Předmětem tohoto SO je přeložení stávajícího kabelu 6kV z důvodu bourání stávající mostní podpěry. Přeložka bude spočívat v pokládce kabelu 6-AYKCY 3x50 mm² do nové trasy pod rekonstruovaným mostem. Nový kabel bude před a za mostem naspojován na kabel stávající. Nová trasa je vedena tak, aby v rámci rekonstrukce mostu nedošlo k poškození kabelu.

SO 671 Izolace trakce dráhy

- Izolace nosných lan bude provedena v rozsahu na jedno rozpětí, tedy od stávajícího závěsu před mostem po stávající závěs za mostem a to pro každý systém. Izolace nosných lan musí být provedena před zahájením prací na mostě. Po ukončení stavby mostu bude izolace ponechána na nosných lanech TV včetně izolace na věšákových svorkách.

SO 673 Úprava tramvajových zastávek

- Vzhledem k tomu, že po vyrovnání GPK by nástupní hrany nebyly v provozních odchylkách a vzhledem k jeho technickému stavu, kdy bylo zřízeno před 15 lety, bylo přistoupeno k jejich komplexní přestavbě při zachování jejich délkového i šířkového uspořádání, které je v současném stavu vyhovující.
- nástupiště č. 1 (u koleje č. 1), nástupní hrana č. 1 délky 67,551 m, šířky 3,0 m, vnější nástupiště
- nástupiště č. 2 (u koleje č. 2), nástupní hrana č. 2 délky 67,551 m, šířky 3,2 m, vnější nástupiště
- Nástupištní hrany budou zřízeny pomocí betonovými obrubníků HK bezbariérových do betonového lože. Nenástupní hrana včetně ochranných ostrůvků od vozovky bude tvořena žulovými obrubníky OP3 osazenými nastojato do betonového lože. Pochozí plocha nástupišť, šikmých přístupových chodníků, přechodu a ochranných ostrůvků bude zpevněna konstrukcí s krytem z pravoúhlé vibrolisované betonové dlažby tloušťky 60 mm (vjezd silničních vozidel na nástupiště je vyloučen). Odvodnění plochy nástupiště č. 1 a č. 2 je pomocí příčného sklonu 2 % od koleje, kdy voda stéká na vozovku jako ve stávajícím stavu.
- Přístupy na nástupiště jsou úrovněové přes stávající přechody pro pěší z obou konců nástupišť přes šikmé přístupové chodníky ve sklonu 6,847 % a 3,228 % u nástupiště č. 1 a ve sklonu 6,840 % a 3,194 % u nástupiště č. 2. Přechody jsou chráněny ochrannými ostrůvky. Na nástupištech jsou v oblasti přístupů od ul. Rudné situovány přístřešky pro cestující. Bude se jednat o výškovou úpravu stávajících přístřešků, které jsou kotveny přes kotevní plechy. Totéž se bude týkat i mobiliáře.

SO 676 Ukolejnění mostů

- Stavební objekt ukolejnění řeší ochranu před nebezpečným dotykem neživých vodivých částí trakčního vedení a kovových konstrukcí nacházejících se v blízkosti živé části trakčního vedení (v POTV) na žel. tratích dle normy ČSN 34 1500 ed. 2, ČSN 34 1530 ed. 2, ČSN EN 50 122-1 ed. 3 a ČSN EN 50 122-2 ed. 3. Předpokládá se použití individuálního ukolejnění pro zajištění funkce ukolejnění stávajícího nadjezdu po dobu výstavby nového.

SO 677 Provizorní přejezd tramvajové tratě**Dopravní značení**

- V rámci stavby budou před provizorním přejezdem ve vzdálenosti cca 8 m od osy krajní koleje (dle typu závory může být i součástí sloupku závory, tedy 4,2 m od osy krajní koleje) osazeny výstražné kříže A 32b Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný se stopkou P06 Stůj, dej přednost v jízdě na sruženém sloupku, ve vzdálenosti cca 6 m od osy krajní koleje podjezdná výška B16 Z. v. voz., jejichž výška přesahuje vyznačenou mez, v tomto případě 3,8 m (výška troleje je 4,3 m, bezpečnostní odstup 0,5 m).

Zabezpečení přejezdu

- V rámci stavby budou před provizorním přejezdem ve vzdálenosti 4,0 m od osy krajní koleje osazeny závory (platí i pro závaží). Závory budou osazeny na samostatném sloupku s betonovým základem. Břevno musí být min. 1,0 m nad nejvyšším bodem provizorní komunikace. Bude označeno červenou – bílými pruhy. Závory budou uzamykatelné a ručně ovládané proškolenou obsluhou zhotovitele. Závory budou opatřeny protizávažím. Vzhledem k velké šířce přejezdu budou závory po obou stranách po půlkách. Konce závor mohou být od sebe vzdálena max. 0,5 m. V rámci realizace stavby může být i na celou šíři, ale záleží potom na typu konstrukce a možnostech ruční obsluhy.
- *Provizorní komunikace* - Bude zajištěna/navržena zhotovitelem.
- *Provizorní osvětlení přejezdu* - Po dobu provozu provizorního přejezdu musí být zajištěno jeho provizorní osvětlení v rámci ZOV.

Stávající stav:

- V současném stavu se v daném místě žádný přejezd nevyskytuje. Mezi dotčeným mostem a výhybkami trianglu obratiště se nachází otevřené kolejové lože tvořené svrškem S49 na dřevěných pražcích s tuhým upevněním. Směrové uspořádání je v přímé. Směrem od zastávky Nádraží Vítkovice trať stoupá ve sklonu 0,941 ‰.

Navrhovaný stav:

- Kolej se nachází v přímé. Provizorní komunikace v levostranném i pravostranném oblouku – vzhledem ke směru najíždění jeřábu. Niveleta stoupá od zastávky Nádraží Vítkovice ve sklonu 0,941 ‰.
- V tomto úseku kolejí je železniční svršek tvaru S49 na dřevěných pražcích délky 2,6m rozdělení s tuhým upevněním. Kolej kříží komunikaci pod úhlem 62,5° a je v podélném sklonu +0,941 ‰. Konstrukce přejezdu bude provedena jako železobetonová skladebné délky 1,23 m včetně vnějších přejezdových panelů a závěrné zídky. Úhel křížení silnice s kolejí je 62,5°. Závěrná zídka bude položena na základový pás. Vlastní přejezdová konstrukce musí být opatřena oboustrannými středními náběhovými klíny pro ochranu konstrukce.
- Po ukončení výstavby bude vyjmutá přejezdová konstrukce převezena a uložena na místo určené investorem stavby, případně správcem z DPO.
- Délka přejezdové konstrukce je u koleje č. 2 8,61 m při použití závěrných zídek 3 x 3,0 m, mezi kolejemi a u koleje č. 1 je délka přejezdu dle vlečných křivek daného jeřábu 7,38 m při použití závěrných zídek 2,4 + 3,0 + 2,4 m. Pohyb chodců a mimostaveništní dopravy na tomto přejezdu je vyloučen.

SO 801 Úprava území

- Součástí stavebního objektu bude příprava území, kácení stromů a mýcení keřů, včetně následné náhradní výsadby. Déle bude v objektu zahrnuto sejmutí ornice a drnu a následné ohumusování a rozproštění ornice. Včetně následné péče dle požadavků investora.

Dopravní a energetický stavební úřad, jako stavební úřad (dále jen „**stavební úřad**“) příslušný podle ust. § 30 odst. 1 písm. d) a ust. § 33 odst. 2 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen "stavební zákon"), vyrozumívá podle § 188 stavebního zákona účastníky řízení, dotčené orgány a hlavního projektanta o zahájení řízení a podle ust. § 189 odst. 1 téhož zákona určuje lhůtu, do které mohou dotčené orgány mohou uplatnit závazná stanoviska a účastníci řízení podat námítky, a to

15 dnů od doručení tohoto oznámení.

a to podáním na adresu sídla Dopravního a energetického stavebního úřadu (tj. nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha) nebo případně do datové schránky Dopravního a energetického stavebního úřadu (IDDS: 7mnrnuu). K později uplatněným závazným stanoviskům a námítkám nebude přihlédnuto.

Se záměrem a podklady rozhodnutí se mohou účastníci řízení seznámit na stavebním úřadu, na oddělení staveb drah Olomouc, Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc (budova Drážního úřadu – přízemí/dveře č. 0P 79), nejlépe po předchozí telefonické dohodě či emailové domluvě s oprávněnou úřední osobou (vizte v záhlaví vyřizuje).

Dopravní a energetický stavební úřad, jako stavební úřad současně upozorňuje, že po uplynutí lhůty pro uplatnění námitek bude v souladu s ustanovením § 36 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "správní řád") ukončeno dokazování a účastníci řízení o povolení záměru budou mít možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí pro vydání rozhodnutí ve věci před jeho vydáním a to ve lhůtě

od 19.9.2024 do 26.9.2024.

Účastníci řízení mohou před vydáním rozhodnutí nahlížet do podkladů rozhodnutí po **předchozí telefonické či emailové domluvě** s oprávněnou úřední osobou (vizte v záhlaví vyřizuje) na Dopravním a energetickém stavebním úřadu, územním pracovišti **Olomouc, Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc**.

Osoby s vlastnickými nebo jinými věcnými právy k sousedním pozemkům:

parc. č. 192/36, 1188/1, 1331, 1377, 1386, 1392 v katastrálním území Vítkovice, st. p. 3506/8, parc. č. 556/58, 556/59, 556/67, 556/76, 556/77, 556/94, 556/98, 556/137, 556/139, 566/81, 566/82, 566/126, 1149/4, 1149/7 v katastrálním území Zábřeh nad Odrou

Osoby s vlastnickými nebo jinými věcnými právy k sousedním stavbám:

Ostrava, Vítkovice č.p. 27

Poučení:

Účastníci řízení mohou uplatňovat námitky směřující k hájení jejich procesních práv. Účastník řízení je povinen v námitce uvést důvody podání námity. Stavební úřad nepřihlíží k námitkám účastníka řízení, které jsou v rozporu s uzavřenou plánovací smlouvou, jejíž smluvní stranou je tento účastník řízení. K námitkám o věcech, o kterých bylo rozhodnuto při vydání územně plánovací dokumentace, se nepřihlíží.

Obec jako účastník řízení může uplatňovat námitky pouze v rozsahu své samostatné působnosti. Vlastník pozemku nebo stavby, na kterých má být záměr uskutečněn, nebo ten, kdo má jiné věcné právo k tomuto pozemku nebo stavbě, nebo osoby, jejichž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám nebo sousedním pozemkům může být rozhodnutím o povolení záměru přímo dotčeno, může jako účastník řízení uplatňovat námitky pouze v rozsahu možného přímého dotčení svých práv. Osoba, o které tak stanoví jiný zákon, může jako účastník řízení uplatňovat námitky pouze v rozsahu, v jakém se projednáváný záměr dotýká zájmů chráněných jiným právním předpisem, který zakládá jeho účastenství v řízení podle stavebního zákona.

Stavební úřad může podle § 62 správního řádu uložit pořádkovou pokutu do 50 000 Kč tomu, kdo v řízení závažně ztěžuje jeho postup.

Nechá-li se některý z účastníků zastupovat, předloží jeho zástupce písemnou plnou moc. Každý, kdo činí úkony jménem právnické osoby, musí prokázat své oprávnění. V téže věci může za právnickou osobu současně činit úkony jen jedna osoba.

Jelikož se jedná o řízení s velkým počtem účastníků, vyrozumění o zahájení řízení se doručuje veřejnou vyhláškou. Jednotlivě se vyrozumění o zahájení řízení doručuje pouze účastníkům řízení podle § 182 písm. c) stavebního zákona (dále jen "dotčení vlastníci"), žadateli, obci, na jejímž území má být záměr uskutečněn, a dotčeným orgánům.

Dotčeným vlastníkům neznámého pobytu nebo sídla a dotčeným vlastníkům, jimž se nepodařilo vyrozumění o zahájení řízení doručit postupem podle § 24 správního řádu, jakož i dotčeným vlastníkům, kteří nejsou známi, se doručuje veřejnou vyhláškou, ve které jsou dotčení vlastníci identifikováni označením dotčených pozemků a staveb evidovaných v katastru nemovitostí. Veškeré následující písemnosti se doručují jednotlivě pouze žadateli, obci, na jejímž území má být záměr uskutečněn, je-li účastníkem řízení, a dotčeným orgánům; ostatním účastníkům řízení se doručují veřejnou vyhláškou. Pokud se doručuje jednotlivě do ciziny, platí, že dnem doručení je třicátý den ode dne, kdy byla písemnost odeslána prostřednictvím provozovatele poštovních služeb.

Toto vyrozumění musí být vyvěšeno po dobu 15 dnů na úřední desce následujících úřadů:

- Dopravní a energetický stavební úřad, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha,
- Úřad městského obvodu Vítkovice, Mírové náměstí 516/1, Vítkovice, 70 300 Ostrava,

- Úřad městského obvodu Ostrava-Jih, Horní 791/3, Hrabůvka, 700 30 Ostrava

současně se zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup. Po uplynutí zákonné lhůty bude vráceno zpět na Dopravní a energetický stavební úřad, odbor staveb drah s vyznačením doby vyvěšení a sejmutí. Rozhodující pro právní účinky doručení je vyvěšení na úřední desce správního úřadu, který písemnost doručuje.

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

Razítko, podpis orgánu, který potvrzuje vyvěšení a sejmutí oznámení.

Ing. Jitka Kotásková

Ředitelka odboru staveb drah

Dopravní a energetický stavební úřad

Obdrží:

účastníci (dodejky)

1. DOPRAVOPROJEKT Ostrava a.s., IDDS: 953zkzj
sídlo: Masarykovo náměstí 5/5, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava 2
zastoupení pro: Statutární město Ostrava, Prokešovo náměstí 1803/8, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava 2
2. **Dopravní a energetický stavební úřad, Úřední deska**, nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1-Nové Město
3. CETIN a.s., IDDS: qa7425t
sídlo: Českomoravská 2510/19, 190 00 Praha 9-Libeň
4. ČD - Telematika a.s., IDDS: dgzdjrp
sídlo: Perneroва č.p. 2819/2a, 130 00 Praha 3-Žižkov
5. ČEZ Distribuce, a. s., IDDS: v95uqfy
sídlo: Teplická 874/8, Děčín IV-Podmokly, 405 02 Děčín 2
6. ČEZ ICT Services, a. s., IDDS: zbsdk9i
sídlo: Duhová 1531/3, 140 00 Praha 4-Michle
7. Dopravní podnik Ostrava a.s., IDDS: f7mdrpg
sídlo: Poděbradova 494/2, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava 2
8. GasNet, s.r.o., IDDS: rdxzhzt
sídlo: Klíšská 940/96, Klíše, 400 01 Ústí nad Labem 1
9. Ingka Centres Ostrava s.r.o., IDDS: huefybq
sídlo: Rudná č.p. 3114/114, Zábřeh, 700 30 Ostrava 30
10. Náboženská společnost Svědkové Jehovovi, IDDS: q9aqcq3
sídlo: Armády 1306/2b, Praha 5-Stodůlky, 158 00 Praha 58
11. OVANET a.s., IDDS: a7cfi46
sídlo: Hájkova 1100/13, Přívoz, 702 00 Ostrava 2
12. PODA a.s., IDDS: dzdfp9x
sídlo: 28. října 1168/102, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava 2

13. Ředitelství silnic a dálnic s. p., IDDS: zjq4rhz
sídlo: Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4-Nusle
14. Správa železnic, státní organizace, IDDS: uccchjm
sídlo: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1-Nové Město
15. Statutární město Ostrava, Městský obvod Ostrava-Jih, IDDS: 2s3brdz
sídlo: Horní 791/3, Hrabůvka, 700 30 Ostrava
16. Statutární město Ostrava, Městský obvod Vítkovice, IDDS: 7mqbr27
sídlo: Mírové náměstí 516/1, Vítkovice, 70 300 Ostrava
17. Vodafone Czech Republic a.s., IDDS: 29acihr
sídlo: náměstí Junkových 2808/2, Praha 5-Stodůlky, 155 00 Praha 515
18. Vysoká škola báňská - Technická univerzita Ostrava, IDDS: d3kj88v
sídlo: 17. listopadu 2172/15, Poruba, 708 00 Ostrava 8

dotčené správní úřady

19. Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě, IDDS: w8pai4f
sídlo: Na Bělidle 724/7, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava 2
20. Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, IDDS: 8x6bxsd
sídlo: 28. října 2771/117, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava 2
21. Magistrát města Ostravy, odbor dopravy, IDDS: 5zubv7w
sídlo: Prokešovo náměstí 1803/8, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava 2
22. Magistrát města Ostravy, odbor ochrany životního prostředí, IDDS: 5zubv7w
sídlo: Prokešovo náměstí 1803/8, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava 2
23. Magistrát města Ostravy, odbor územního plánování a stavebního řádu, IDDS: 5zubv7w
sídlo: Prokešovo náměstí 1803/8, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava 2
24. Městské ředitelství Policie Ostrava, Dopravní inspektorát, IDDS: n5hai7v
sídlo: Výstavní 117/55, 710 00 Ostrava 10
25. Ministerstvo obrany, sekce majetková, odbor ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru, IDDS: hjyaavk
sídlo: Tychonova 221/1, 160 00 Praha 6-Hradčany
26. Úřad městského obvodu Vítkovice, odbor stavebního řádu a ochrany přírody, IDDS: 7mqbr27
sídlo: Mírové náměstí 516/1, Vítkovice, 70 300 Ostrava
27. Úřad městského obvodu Ostrava-Jih, odbor dopravy a komunálních služeb, IDDS: 2s3brdz
sídlo: Horní 791/3, Hrabůvka, 700 30 Ostrava
28. Úřad městského obvodu Ostrava-Jih, odbor výstavby a životního prostředí, IDDS: 2s3brdz
sídlo: Horní 791/3, Hrabůvka, 700 30 Ostrava

DESÚ - spis