

Vaše značka:  
Ze dne: 16. 09. 2020  
Naše značka: 2005587/RGR/SPI/11/20/358

Vyřizuje: Mgr. Jan Tobiáš  
Tel.: +420 721 520 082  
E-mail: jan.tobias@dpo.cz  
ID DS: f7mdrpg  
Datum: 25. 09. 2020

## Odpověď na žádost o poskytnutí informace

Dopravní podnik Ostrava a.s., IČO 61974757, sídlem Poděbradova 494/2, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava (dále také „DPO“), obdržel dne 16. 09. 2020 Vaši žádost o poskytnutí informace ve smyslu zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, v platném znění (dále jen „zákon“).

### ŽÁDOST:

*V letních měsících tohoto roku byla zrekonstruována tramvajová trať v úseku Nová Ves vodárna - Třebovice, OC. Dle vyjádření pana ředitele DPO šlo o rekonstrukci a v jejím rámci také o modernizaci tratě. Dle tisku byly náklady na tuto rekonstrukci a modernizaci 129 mil. Kč.*

*Pro srovnání prosím o vyčíslení, jaké by byly náklady na tuto rekonstrukci, pokud by v jejím rámci nebyla provedena modernizace.*

### ODPOVĚD:

V období červenec až srpen roku 2020 proběhla kompletní modernizace tramvajové trati na ulici Opavské v úseku Fričova – Zahrádky délky 2,1 km. S přihlédnutím k plánovanému zvýšení rychlosti tramvajových vlaků v tomto úseku až na 80 km/h jsme museli přistoupit k většímu rozsahu prací, než jak by tomu bylo jen v případě prosté rekonstrukce/souvislé obnovy svršku tratě. Projektant musel počítat se zvýšením dynamického zatížení tratě, které musel zohlednit i do těch částí konstrukce tratě, které standardně nemusí být prostou rekonstrukcí dotčeny. Nešlo zde tedy pouze o výměnu jedné konstrukční části tratě (svršku), ale dotčeny byly téměř všechny části tratě s dosažením zvýšení užitných vlastností tratě.

Pro představu uvádíme několik nejnákladnějších položek, které se podílely na celkovém objemu prací, přesahující běžnou souvislou obnovu svršku tratě

Na základě výsledků geotechnického průzkumu a zatěžovacích zkoušek byla zejména v celém rozsahu vyměněna a stabilizována konstrukční vrstva tramvajového spodku, dále došlo k výměně dilatací a dilatačních zařízení na mostech, byla obnovena hydroizolace na mostě přes řeku Odru, došlo ke změně systému upevnění kolejnice na betonových pražcích z tuhého na pružné, v tomto úseku byla také v nejexponovanějších úsecích použita metoda polyfúzního svařování kolejnic (PRISMA), v přechodových oblastech mezi mosty a tratí došlo k „prolití“ šterkového lože pryskyřicí k zajištění proměnné tuhosti koleje, v celém úseku byla použita nová technologie kontinuálního lití obrubníků a v neposlední řadě došlo i k výměně a zvýšení tahového napětí u trolejového drátu z důvodu zvýšení únosnosti trolejového vedení. Celé navržené řešení modernizace ve fázi projektu prošlo oponentním posouzením odborníky z VUT Brno.

Díky všem těmto zásahům dosáhly investiční náklady 129 mil. Kč.

Pokud bychom uvažovali pouze o prosté rekonstrukci/souvislé obnově svršku tratě, výše nákladů by se pohybovala přibližně okolo 42 mil. Kč. Tento rozsah je však spekulativní, neboť neprovedením výše uvedených položek by v následujících letech došlo k rychlejší degradaci konstrukce tratě, která by vedla od znehodnocení investice do svršku tratě až k možným dopadům do vlastní provozuschopnosti tratě.

Mgr. Jan Tobiáš  
právník  
kancelář generálního ředitele