

**Oprava kolejí, výhybek a nástupišť v  
ŽST Strážnice**

**Souhrnná technická zpráva**

---

## Obsah:

1.	Popis území stavby .....	7
1.1	Charakteristika území .....	7
1.2	Soulad s územně plánovací dokumentací .....	8
1.3	Rozhodnutí o povolení výjimky .....	8
1.4	Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů .....	8
1.5	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika .....	8
1.6	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření .....	9
1.7	Ochranná území podle jiných právních předpisů .....	9
1.8	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území .....	11
1.9	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv na odtokové poměry území ...	11
1.10	Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin .....	11
1.11	Požadavky na dočasné a trvalé zábory pozemků ZPF a PuPFL .....	11
1.12	Územně technické podmínky .....	11
1.13	Věcné a časové vazby stavby .....	12
1.14	Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje .....	13
1.15	Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo .....	13
2.	Celkový popis stavby .....	13
2.1	Základní charakteristika stavby .....	13
2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	20
2.3	Celkové technické řešení .....	20
2.4	Bezbariérové užívání .....	21
2.5	Bezpečnost při užívání stavby .....	22
2.6	Základní popis technologických objektů .....	22
2.7	Základní popis stavebních objektů .....	24
2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby .....	27
2.9	Úspora energie a tepelná ochrana .....	28
2.10	Hygienické řešení, požadavky na pracovní prostředí .....	28
2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	28
3.	Připojení stavby na technickou infrastrukturu .....	29
3.1	Napojovací místa technické infrastruktury .....	29
3.2	Připojovací rozměry .....	29
3.3	Popis dopravního řešení .....	29
4.	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologii .....	29
5.	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....	30

---

5.1	Terénní úpravy .....	30
5.2	Použité vegetační prvky .....	30
5.3	Biotechnická, protikorozní opatření .....	30
6.	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....	30
B.6.1.b.	Ochrana přírody .....	30
B.6.1.c.	Dendrologický průzkum .....	31
B.6.1.e	Vlivy na nerostné zdroje .....	31
B.6.1.f.	Povrchové a podzemní vody .....	31
B.6.1.g.	Odpady .....	31
	Legislativa zabývající se odpady .....	31
	Množství vyzískaných materiálů a možnosti jejich využití nebo odstranění .....	34
	Vybouraný beton .....	34
	Stavební suť .....	34
	Živičný kryt .....	34
	Železniční pražce .....	34
	Betonové pražce .....	35
	Dřevěné pražce a mostnice .....	35
	Kovový odpad .....	35
	Kamenná suť .....	35
	Výkopová zemina .....	36
	Štěrkové lože ze železničního svršku .....	36
	Recyklace, recyklační plocha .....	36
	Podsítné .....	37
	Štěrkové lože kontaminované .....	37
	Smýcená dřevní hmota .....	37
	Ostatní odpady .....	38
	Nebezpečný odpad .....	38
B.6.1.h.	Zemědělský půdní fond (ZPF) .....	39
B.6.1.i.	Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL) .....	39
B.6.1.j.	Kulturní památky, archeologie .....	39
B.6.1.k.	Hluková studie .....	39
B.6.1.l.	Vibrace .....	40
B.6.1.m.	Rozptylová studie, vliv stavby na kvalitu ovzduší .....	40
B.6.1.n.	Vliv stavby na kvalitu ovzduší .....	40
B.6.1.p.	Radonové riziko .....	41

---

B.6.2. Zapracování podmínek z procesu EIA.....	41
7. Ochrana obyvatelstva.....	41
8. Zásady organizace výstavby .....	41
8.1 Popis staveniště .....	41
8.2 Plochy zařízení staveniště .....	41
8.3 Přístup na staveniště .....	42
8.4 Stavební postupy .....	42
9. Celkové vodohospodářské řešení.....	43
10. Dopravní opatření.....	43
10.1 Železniční doprava.....	43
10.2 Silniční doprava .....	43

## LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK

AC	...	střídavý proud
ASHS	...	autonomní samohasící systém
Bpv	...	Výškový systém baltský po vyrovnání
CDP	...	centrální dispečerské pracoviště
ČD	...	České dráhy, a.s.
DC	...	stejnoseměrný proud
DD	...	dálková diagnostika
DK	...	dálková kabelizace, dálkový kabel
DOK	...	dálkový optický kabel
DOÚO	...	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
d.ú.	...	definiční úsek
DŘT	...	dispečerská řídicí technika
ED	...	elektrodispečink
ETCS	...	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ERTMS	...	evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)
EOV	...	elektrický ohřev výhybek, výměn
EPS	...	elektrická požární signalizace
EZS	...	elektrická zabezpečovací signalizace
FKZ	...	filtračně kompenzační zařízení
GPRS	...	technologie paketového mobilního přenosu dat (General Packet Radio Services)
GSM-R	...	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
IPO	...	individuální protihluková opatření
ITZ	...	integrované telekomunikační zařízení
MP	...	mostní provizorium
MPP	...	mostní průjezdny průřez
MK	...	místní kabelizace, místní kabel
MR	...	měnírna
MRTS	...	místní radiová technologická síť
MŘS	...	místní řídicí systém
NAD	...	náhradní autobusová doprava
NN	...	nízké napětí
NS	...	napájecí stanice
Odb.	...	odbočka
PD	...	přípravná dokumentace
PNS	...	provizorní napájecí stanice
PHS	...	protihluková stěna
PTM	...	trakční měnírna
PTS	...	přejezdová transformační stanice
PS	...	provozní soubory
PUPFL	...	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	...	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	...	releový domek
SO	...	stavební objekty
SS	...	spínací stanice
ss	...	subsystém
SZZ	...	staniční zabezpečovací zařízení

---

SŽDC, s.o.	...	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TK	...	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	...	trakční měnící
TNS	...	trakční napájecí stanice
TRS	...	traťový rádiový systém
TR, TS	...	trafostanice
TTS	...	traťová transformační stanice
TSI	...	technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.	...	traťový úsek
TZZ	...	traťové zabezpečovací zařízení
TV	...	trakční vedení
TZZ	...	traťové zabezpečovací zařízení
UNZ	...	univerzální napájecí zdroj
VB	...	výpravní budova
VN	...	vysoké napětí
VO	...	veřejné osvětlení
VVN	...	velmi vysoké napětí
ZOK	...	závěsný optický kabel
ZPF	...	zemědělský půdní fond
Žst.	...	železniční stanice
Dopravna D3	...	dopravna na trati se zjednodušeným řízením drážní dopravy dle předpisu SŽDC D3

*Poznámka: Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie, užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.*

## 1. Popis území stavby

### 1.1 Charakteristika území

Železniční stanice Strážnice je součástí trati č. 343 (dle KJŘ) resp. č. 317E (dle TTP) Rohatec – Veselý nad Moravou. Hlavním smyslem stavby je rekonstrukce železniční stanice včetně nového uspořádání kolejiště v řešené stanici. V rámci nového uspořádání jsou navrženy nové výhybky, nová úrovnňová křížení v obvodu stanice, navržen nový železniční svršek a spodek a jsou navrženy nové nástupiště. V návaznosti na úpravu kolejiště vznikají vyvolané práce na zabezpečovacím, sdělovacím a elektrickém zařízení.

V rámci stavby nedochází ke zvýšení rychlosti ani konfiguraci kolejiště. Nezvyšuje se intenzita dopravy.

Stavba přinese výrazné zlepšení bezpečnosti železniční dopravy a dojde ke zvýšení komfortu pro cestující z/do této stanice.

Z hlediska umístění stavby v území, stavba sleduje dnešní drážní pozemky. Nebudou budovány nové přeložky. Stavba je v souladu se zpracovanými územně technickými dokumentacemi pro danou lokalitu.

V rámci objektu železničního spodku bude realizována sanace pražcového podloží na základě navržené konstrukce pražcového podloží včetně zlepšené konstrukce pražcového podloží.

Tato projektová dokumentace je navržena v souladu se zadávacími podmínkami. Po realizaci stavby bude řešený úsek vyhovovat průjezdnému průřezu Z-GC dle ČSN 73 6320 „Průjezdné průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu“ a směrnice SŽDC č. 32 „Zásady rekonstrukce regionálních drah“.

## 1.2 Soulad s územně plánovací dokumentací

## Strážnice

Stavba je v celé délce v souladu s územním plánem města Strážnice na pozemcích označených jako DZ (plochy dopravní infrastruktury – drážní doprava).



### 1.3 Rozhodnutí o povolení výjimky

Stavba není v rozporu s obecnými požadavky na využívání území, rozhodnutí o povolení výjimky nebylo vydáno.

#### 1.4 Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Vypořádání připomínek dotčených orgánů je uvedeno v kap. 2.1.6 souhrnné technické zprávy.

## 1.5 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

### ***Ložiska nerostných surovin***

V předmětném úseku se nenachází ložiska nerostných surovin.

### ***Poddolovaná území***

Dle informací z Geofondu ČR nejsou v zájmovém území registrována žádná poddolovaná území.

### Sesuvná území

V předmětném úseku se nenachází sesuvná území.



---

## **Zdroje podzemních vod**

Stavbou nejsou přímo zasaženy stávající používané zdroje podzemních vod.

## **1.6 Výčet a závěry provedených průzkumů a měření**

### **Geologický průzkum**

Geologický průzkum byl součástí geotechnického průzkumu a stanovil materiál a únosnost pražcového podloží.

### **Korozní průzkum**

Korozní průzkum nebyl zpracován, jelikož se nejedná o elektrifikovanou trať.

### **Stavebně technický průzkum**

Stavebně technický průzkum nebyl proveden, jelikož není zasahováno do stávajících pozemních objektů.

### **Stavebně historický průzkum**

Legislativou není pro tento typ objektů vyžadován, z tohoto důvodu nebyl proveden.

### **Dendrologický průzkum**

Dle provedeného dendrologického průzkumu budou v prostoru stavby potřeba skácet stromy a smítit keře, které jsou v kolizi se stavební činností. Dendrologický průzkum neprokázal výskyt chráněných druhů dřevin.

## **1.7 Ochranná území podle jiných právních předpisů**

Stavba nezasahuje do ochranných pásem chráněných přírodních území, kulturních památek a dalších níže uvedených ochranných pásem.

### **OCHRANNÉ PÁSMO ELEKTRICKÉHO VEDENÍ**

Zemní kabelové vedení nn 1 m od krajního kabelu na každou stranu

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 485/2000 Sb. Svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

U napětí nad 1 kV do 35 kV	7 m
U napětí nad 35 kV do 110 kV	12 m
U napětí nad 110 kV do 220 kV	15 m
U napětí nad 220 kV do 400 kV	20 m

### **OCHRANNÉ PÁSMO TELEKOMUNIKAČNÍCH VEDENÍ**

Ochranné pásmo se taxativně neuvádí, je nutné při křížení nebo souběhu s vedením dodržet ČSN 73 6005.

### **OCHRANNÉ PÁSMO PLYNOVODŮ**

Ochranné pásmo je vymezeno v zákoně č. 458/2000 Sb., v platném znění. § 68 odst. (3) - Ochranná pásma činí:

nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek, kterými se rozvádí plyn v zastavěném území obce	1 m
U ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od půdorysu	4 m
U technologických objektů na všechny strany od půdorysu	4 m

#### BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO PLYNOVODŮ

U vysokotlakých plynovodů nad DN700	65 m
U velmi vysokotlakých plynovodů nad DN500	160 m

#### OCHRANNÉ PÁSMO ZAŘÍZENÍ PRO ROZVOD TEPELNÉ ENERGIE

U teplovodů, horkovodů	2,5 m
------------------------	-------

#### OCHRANNÉ PÁSMO VODOVODŮ A KANALIZACÍ

Ochranná pásma vymezuje zákon č. 274/2001 Sb..

U vodovodů do průměru 500 mm včetně	1,5 m	od vnějšího líce stěny potrubí
U vodovodů nad průměr 500 mm	2,5 m	

#### OCHRANNÉ PÁSMO SILNIC

K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Ochranná pásma silnic se zřizují podle Zákona o pozemních komunikacích číslo 13, ze dne 23. ledna 1997, dle § 30. Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50m a ve vzdálenosti:

- 100m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice, nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větví jejich křižovatek
- 50m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy
- 15m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

#### OCHRANNÉ PÁSMO DRÁHY

Ochranné pásmo dráhy tvoří podle zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 8 tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou ve vzdálenosti od míst vymezených jednotlivým typům drah. Omezení až zákazy využití území a omezení práv v obvodu a ochranném pásmu dráhy určí drážní správní úřad. Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Prostor ochranného pásma dráhy je vymezený vzdáleností od určených objektů dráhy podle typu dráhy a dalším omezením. Obvod dráhy je území určené pro umístění stavby dráhy. U stávajících drah je vymezen pozemkem dráhy. Obvod dráhy je plocha, ochranné pásmo dráhy vytváří prostor.

	Vzdálenosti [m]
--	-----------------

Typ dráhy	od osy krajní koleje	od hranice obvodu dráhy
dráhy celostátní, regionální nad rychlost 160km/h	100	30
dráhy celostátní, regionální a ostatní	60	
vlečky	30	-

## OCHRANNÉ PÁSMO LESA

Ochranná pásma lesních porostů (§ 14 odst. 2 zák. č. 289/1995 Sb. - 50 m).

### 1.8 Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území

Stavba nezasahuje do záplavového území žádného vodního toku v lokalitě stavebního pozemku.

### 1.9 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv na odtokové poměry území

Připravovaná stavba nemá vliv na okolní stavby. Nepředpokládá se ani vliv na okolní pozemky, jestliže budoucí zhotovitel dojde k potřebě využití okolních pozemků k přístupu na nástupiště, bude v jeho povinnosti si toto projednat s jednotlivými majiteli dotčených pozemků.

Vliv stavby na odtokové poměry zůstane po stavbě shodný se stávajícím stavem. Systém odvodnění železniční trati zůstane neměnný.

### 1.10 Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin

V rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Strážnice“ budou odstraněny křoviny a dřeviny podél koleje č. 3. Dendrologický průzkum je součástí dokumentace přílohy STZ. Z hlediska demolice se bude jednat o demolice/demontáže v rámci jednotlivých stavebních objektů. Jedná se zejména o stávající objekty, jako jsou nástupiště, koleje a jiné prvky související s konfigurací nového kolejiště.

### 1.11 Požadavky na dočasné a trvalé zábory pozemků ZPF a PuPFL

Stavba nebude realizována na pozemcích s ochranou ZPF.

Pozemky s ochranou PUPFL nejsou stavbou dotčeny.

### 1.12 Územně technické podmínky

#### 1.12.1 Možnost napojení na stávající dopravní infrastrukturu

##### **Železniční infrastruktura**

Zájmový úsek železniční trati je součástí regionální železniční sítě. Jedná se o trať Veselí nad Moravou – Sušoměřice na Moravě.

##### **Silniční infrastruktura**

---

Napojení stavby na silniční infrastrukturu je v ŽST Strážnice ze silnice I. třídy č. 55 ul. Veselská.

Dále železniční trať kříží stávající komunikace

- Místní komunikace do obce Radějov

### **1.12.2 Možnost napojení na stávající technickou infrastrukturu**

#### ***Napojení během stavby***

Zásobování staveniště vodou je součástí přípravy dodavatele stavby. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací řádně projednán s majitelem a správcem vodního řadu. Je možné používat mobilní zdroje vody.

Zásobování staveniště elektrickou energií je součástí přípravy dodavatele stavby. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a provozovatelem elektrického rozvodu.

#### ***Napojení při provozu***

Železniční stavba používá drážní sdělovací vedení, zabezpečovací zařízení.

Napojení stavby na veřejnou technickou infrastrukturu zůstává prakticky stávající.

### **1.12.3 Přeložky inženýrských sítí**

Kontakt se stávajícími sítěmi technické infrastruktury je řešen ochrannou sítí během výstavby, provizorními přeložkami ev. přeložkami trvalými. Při dostatečném krytí stávajících sítí není nutný zásah do nich.

### **1.12.4 Možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě**

Stavba jako dráha celostátní ve smyslu §3a zákona č. 266/1994Sb., o drahách, ve znění pozdější předpisů je v subsystému Infrastruktura navržena v souladu s Nařízením komise EU č. 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace TSI PRM.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009Sb. O technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

V rámci stavby je navržen bezbariérový přístup na nová boční nástupiště včetně úrovněového centrálního přechodu.

## **1.13 Věcné a časové vazby stavby**

### **1.13.1 Podmiňující investice**

Stavba nevyžaduje realizaci podmiňující investice.

### **1.13.2 Vyvolané investice**

V rámci stavby nejsou projektovány vyvolané investice.

### **1.13.3 Jiné investice**

V rámci realizace stavby budou zpracovány RDS na následující PS:

PS 501 Zabezpečovací zařízení

PS 701 Rozhlasové zařízení

## **1.14 Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje**

Seznam dotčených pozemků je patrný z přílohy STZ.

## **1.15 Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo**

Stavba je navržena ve stávající poloze železničního tělesa. Stavbou nedojde k rozšíření pozemků spadajících do ochranného pásma dráhy.

## **2. Celkový popis stavby**

### **2.1 Základní charakteristika stavby**

#### **2.1.1 Nová stavba / změna dokončené stavby**

Stavba je rekonstrukcí stávající dopravní infrastruktury (železniční), a jedná se o stavbu dráhy ve smyslu § 5 Zákona o dráhách. Účel užívání se stavbou nezmění a bude nadále užívána jako dopravní stavba.

#### **2.1.2 Účel užívání stavby**

Hlavním cílem stavby je rekonstrukce žel. stanice Strážnice v rámci regionální dráhy Veselí nad Moravou – Sudoměřice na Moravě. V rámci stavby nedochází ke zvýšení kapacity dráhy ani ke zvýšení rychlosti vlakových souprav.

Z hlediska dopravní infrastruktury je stavba samotná součástí dopravní železniční infrastruktury. V rozsahu napojení na železniční síť a veřejnou dopravní infrastrukturu nedojde po realizaci stavby k žádným změnám.

#### **2.1.3 Trvalá nebo dočasná stavba**

Jedná se o trvalou stavbu. Zařízení staveniště je umístěno na stávajících pozemcích dráhy nebo pozemcích města Strážnice.

#### **2.1.4 Celkový popis dopravní koncepce**

Popis dopravní technologie je součástí B.04.

#### **2.1.5 Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky**

V rámci stavby nejsou navrhována technická řešení vyžadující udělení výjimek z technických požadavků na stavby.

---

## **2.1.6 Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**

### **Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje**

Závazné stanovisko ze dne 1.3. 2021, č.j.: KHSJM 01558/2021/HO/HOK

Podmínky:

V rámci zkušebního provozu bude za účelem ověření závěrů uvedených v hlukové studii (zpracované společností Ecological Consulting a. s, Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc v 2/2021) provedeno měření hluku v denní a noční dobu při standardním provozu dopravy na dráze ve Strážnici.

Parametry měření budou držitelem osvědčení o akreditaci nebo držitelem autorizace dle § 83c zákona č. 258/2000 Sb. stanoveny tak, aby byla zajištěna reprezentativnost posouzení hlukové zátěže za standardních podmínek provozu dopravy a ve všech potenciálně dotčených chráněných venkovních prostorech staveb (v souladu s projektovou dokumentací a hlukovou studií). Výsledky měření hluku budou předloženy KHS JmK před uvedením stavby do trvalého provozu k posouzení. Na základě výsledků měření musí být deklarováno nepřekročení hygienických limitů hluku stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

**Bude dodrženo stavebníkem/ zhotovitelem.**

### **Hasičský záchranný sbor Jihomoravského kraje**

Závazné stanovisko ze dne 1.3. 2021, č.j.: HSBM-2-8-3/5-POKŘ-2021

**Bez podmínek**

### **Ministerstvo obrany ČR, Sekce nakládání s majetkem**

Závazné stanovisko ze dne 15.2.2021, Sp.zn.: 108709/2021-1150-OÚZ-BR

**Bez podmínek**

### **Policie ČR, KŘP Jihomoravského kraje**

Stanovisko ze dne 8.2.2021, Sp.zn.: KRPB-14762-2/ČJ-2021-060606

Podmínky:

- 1) Požadujeme doplnit svislé dopravní značky "A32b" na retroreflexním podkladu.
- 2) Provedení a umístění dopravního značení musí být v souladu s vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a dle příslušných platných norem a technických podmínek TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích a TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích.
- 3) Všechny součásti dopravní značky musí být schváleného typu.

**Bude splněno zhotovitelem při realizaci stavby.**

**AOPK ČR, Správa CHKO Bílé Karpaty**

Vyjádření ze dne 17.3.2021, č.j.: 00474/BK/21/Re

**Bez podmínek, závazné stanovisko nevydáno.**

**Městský úřad Veselí nad Moravou, odbor životního prostředí a územního plánování**

Koordinované stanovisko ze dne 4.2.2021, č.j.: MVNM/3353/2021

#### Podmínky:

##### 1) Z hlediska ochrany přírody a krajiny:

a) Protože projekt uvažuje o kácení dřevin, je nutné si obstarat povolení podle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Žádost o povolení, doložená dle vyhlášky č. 189/2013 Sb., v platném znění, se podává na MěÚ Strážnice. Povolení ke kácení dřevin je nutné doložit příslušnému stavebnímu úřadu před vydáním územního souhlasu (rozhodnutí).

Vzhledem k charakteru stupně PD a povolovacímu režimu bylo vydáno závazné stanovisko k povolení kácení dřevin rostoucích mimo les, které vydal Městský úřad Strážnice odbor životního prostředí a technických služeb dne 28.06.2020 pod č.j.: MU/3330/2021-MICHJ, které je součástí dokladové části.

b) Stavební práce je nutné provádět šetrně s ohledem na volně rostoucí zeleň (platné ČSN 83 9061 a ČSN 83 9011).

Část území se nachází v CHKO Bílé Karpaty a k vyjádření je zde příslušným orgánem ochrany přírody AOPK ČR, Správa CHKO se sídlem Nádražní 318, Luhačovice.

AOPK vydalo vyjádření dne 17.3.2021 pod č.j.: 00474/BK/21/Re, kde souhlasí a je zde zdůvodněno, že závazné stanovisko nevydává, toto vyjádření se součástí dokladové části.

##### 2) Z hlediska vodohospodářských zájmů: záměr je možný při dodržení následujících podmínek:

a) Stavba musí být prováděna tak, aby nedošlo ke zhoršení nebo ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod v daném území.

Bude respektováno zhotovitelem stavby.

b) Provádění zemních prací nesmí negativně ovlivnit odtokové poměry v dané lokalitě.

Bude respektováno zhotovitelem stavby.



### 3) Z hlediska odpadového hospodářství:

Veškeré odpady, které vzniknou při provádění stavby, budou předány k dalšímu využití, popř. odstranění pouze oprávněným subjektům ve smyslu zákona o odpadech.

Stavebník předloží doklady o předání odpadů z realizace stavby oprávněné osobě v rozsahu odpovídající průběžné evidenci o odpadech a způsobech nakládání s odpady, a dále Strana 2 (celkem 3) doklady o využití, respektive odstranění odpadů v konkrétním zařízení v rozsahu platném pro přejímku odpadů do zařízení, a to pro konkrétní množství těchto druhů odpadů, jak byla uvedena ve schválené projektové dokumentaci, jako podmínku kolaudace. Pokud nebude pro užívání stavby vydáván kolaudační souhlas nebo kolaudační rozhodnutí, předloží stavebník výše uvedené doklady zdejšímu odboru ŽPÚP před zahájením užívání stavby.

**Bude respektováno stavebníkem a zhotovitelem stavby.**

### 4) Z hlediska ochrany ovzduší:

Z hlediska ochrany ovzduší upozorňujeme na nutnost minimalizace prašnosti při realizaci stavby.

**Bude respektováno zhotovitelem stavby.**

### 5) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu (ZPF):

Stavbou nejsou dotčeny zájmy chráněné zákonem o ochraně ZPF.

**Bez podmínek**

### 6) Z hlediska ochrany lesního půdního fondu (LPF) a hospodaření v lesích:

Stavbou nejsou dotčeny zájmy chráněné lesním zákonem.

**Bez podmínek**

### 7) Z hlediska zákona o pozemních komunikacích:

Bude-li nutno při realizaci stavby omezit provoz na pozemní komunikaci, zhotovitel stavby požádá min. 30 dnů před zahájením stavby o povolení uzavírky a o stanovení přechodné úpravy provozu příslušný silniční správní úřad.

**Bude respektováno zhotovitelem stavby.**

8) Z hlediska zájmů státní památkové péče:

Výše uvedeným záměrem nebudou dotčeny zájmy státní památkové péče.

**Bez podmínek**

9) Z hlediska územního plánování:

Uvedený záměr nepředstavuje změnu v území, proto se závazné stanovisko orgánu územního plánování nevydává.

**Bez podmínek, závazné stanovisko nevydáno.**

#### **Městský úřad Strážnice, odbor životního prostředí a technických služeb**

Závazné stanovisko závazné stanovisko k povolení kácení dřevin rostoucích mimo les  
ze dne 28.06.2020, č.j.: MU/3330/2021-MICHJ.

Podmínky:

- 1) Kácení bude provedeno po vytyčení stavby, nejlépe v době vegetačního klidu  
tj. od 1.10. do 31.3. běžného roku, jestliže se na předmětné dřevině nebude vyskytovat ptáky obsazená dutina či hnízdo (nutné aktuální odborné posouzení), je možné kácení provést kdykoliv po nabytí právní moci rozhodnutí Stavebního úřadu (k dané akci).
- 2) Lhůta pro kácení (kácet je možné) do 31. 03. 2023.
- 3) Pokácení nesmí být provedeno, dokud rozhodnutí, jehož součástí bude toto závazné stanovisko, nenabude právní moci (§ 73, správního řádu).
- 4) Ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením žadatelé nařídí ve smyslu odst. 1 a 2 §9 zákona č.

---

114/1992 Sb., o ochraně přírody, témuž subjektu věcně a místně příslušný správní orgán ochrany přírody a krajiny provedení přiměřené náhradní výsadby a to vzrostlých stromů na parcelách v k.ú. Strážnice na Moravě. Termín realizace do konce roku 2022 s následnou péčí o dřeviny do roku 2027.

- 5) Pro realizaci náhradní této výsadby předloží ke schválení vypracovaný projekt a to v termínu před vydáním rozhodnutí příslušného stavebního úřadu.
- 6) Pokud to bude technicky možné a proveditelné, doporučujeme provést schválenou náhradní výsadbu před zahájením kácením dřevin.

Návrh náhradní výsadby, byl zaslán jako příloha e-mailu dne 4.6.2021 zástupcům  
MěÚ Strážnice.

Ostatní podmínky budou respektovány stavebníkem/zhotovitelem.

**Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí**

Vyjádření ze dne 11.2.2021, č.j.: JMK 36 802/2021

Jedná se o vyjádření a závazné stanovisko vydáno není, tudíž nejsou stanoveny žádné podmínky, jsou zde uvedena pouze upozornění.

### **2.1.7 Ochrana stavby podle jiných právních předpisů**

Rozsah stavby nepodléhá ochraně podle jiných právních předpisů, tj. není zde památková ochrana, ochranné pásma komunikací atd..

### **2.1.8 Základní bilance stavby**

V rámci stavby nebudou navýšeny odběry elektrické energie.

### **2.1.9 Základní předpoklady výstavby**

Zahájení stavby:	09/2022
Dokončení stavby:	06/2023
Délka výstavby:	9 měsíců

### **2.1.10 Základní požadavky na zkušební provoz**

Předčasné užívání staveb (resp. SO a PS) a prozatímní užívání ke zkušebnímu provozu termínově úzce souvisí s postupným prováděním stavby a po technické stránce rovněž souvisí s provedením technicko bezpečnostních zkoušek u provozních souborů a stavebních objektů, u kterých jsou tyto zkoušky požadovány.

Navrhovaným postupům výstavby byl současně přizpůsoben i návrh členění objektové skladby a způsob technického řešení jednotlivých PS a SO.

Rozhodující práce v kolejišti budou prováděny při výlukách s ohledem na POV, které bude zvoleno.

Rozhodujícím termínem pro uvedení PS nebo SO do provozu je ukončení výluky koleje. Dokončovací práce budou prováděny za provozu.

Do předběžného provozu budou uvedeny části PS a SO zabezpečovacího a železničního spodku a svršku včetně energetických zařízení navržených v samotné stanici.

Před uvedením jednotlivých PS resp. SO do provozu je nutno provést potřebná měření, zkoušky, revize a zkušební provoz. Podmínky a rozsah technicko bezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu určuje vyhl. 177/95 Sb. Zkoušky a kontrolní měření pro kvalitu díla určují TKP.

Postup realizace stavby se předpokládá v rozhodujících částech stavby, které na sebe časově i prostorově navazují. Následující pořadí současně tvoří postup výstavby, který se dále dělí na stavební postupy.

### 2.1.11 Orientační náklady

Orientační náklady stavby jsou CIN 100 mil Kč.

## 2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

### 2.2.1 Urbanistické řešení

Z důvodu charakteru stavby – oprava výhybek, kolejí a nástupišť v ŽST Strážnice – nedochází ke vzniku architektonicky významných objektů, nebo změně začlenění trati do území.

### 2.2.2 Architektonické řešení

V rámci stavby nedochází k návrhu nových objektů vyžadujících architektonický návrh.

## 2.3 Celkové technické řešení

### 2.3.1 Popis celkové koncepce technického řešení

Základní koncepcí stavby je rekonstrukce ŽST Strážnice včetně všech doprovodných profesí vyhovující aktuálně platným normám.

#### Kapacitní údaje stavby

Nejvyšší rychlost pro klasické soupravy	do 80 km/h
Prostorová průchodnost pro ložnou míru	UIC GC
Třída zatížení	C3
Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy	90 m
Délka modernizovaného úseku (kolejová část)	1,416 km
Rozsah stavby - začátek	km 7,200 000
- konec	km 8,615 484
Rekonstrukce stanic	1
Rekonstrukce zastávky	0

---

SZZ	1 ks
Počet výhybek zařazených SZZ	6 ks
Počet přejezdových zab. zař.	2 ks
Zřízení koleje UIC 60	0 km
Zřízení koleje S 49	1,828 546
Zřízení koleje S 49 (užitá)	0 km
Zřízení výhybek S49	6 ks
Zřízení výhybek ostatní	0 ks
Odkopávky na železničním spodku	5435,821 m3
Hloubení rýh	455,463 m3
Zřízení nástupiště (délka hrany)	190 m
Nástupištní přístřešky	0 ks
Přestavba železničních mostů	0 ks
Přestavba silničních mostů	0 ks
Zrušení železničních mostů	0 ks
Přestavba železničních propustků	0 ks
Zrušení železničních propustků	0 ks

### 2.3.2 Celková bilance všech druhů energií

V rámci stavby nebudou navýšeny odběry elektrické energie.

### 2.3.3 Celková spotřeba vody

Pitná voda se využívá ve stávajících objektech. Zvýšení odběru pitné vody se nepředpokládá.

### 2.3.4 Celkové produkované množství a druhů odpadů

Odpady jsou souhrnně zpracovány v rámci části STZ.

### 2.3.5 Požadavky na kapacity veřejných sítí

Během svého provozu stavba nenárokuje kapacity veřejných sítí komunikačních vedení. Stavba využívá neveřejnou drážní síť

## 2.4 Bezbariérové užívání

Stavba jako dráha celostátní ve smyslu §3a zákona č. 266/1994Sb., o drahách, ve znění pozdější předpisů je v subsystému Infrastruktura navržena v souladu s Nařízením komise EU č. 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace TSI PRM.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009Sb. O technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

V rámci stavby je navržen bezbariérový přístup na nová boční nástupiště včetně úrovňového centrálního přechodu.

---

## 2.5 Bezpečnost při užívání stavby

### 2.5.1 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba musí být užívána v souladu s platnou legislativou EU, ČR a k účelu. Ke kterému byla navržena. Dále musí být dodržovány předpisy a legislativa týkající se BOZP.

### 2.5.2 Protikoroze ochrana

Problematika protikoroze ochrany není řešena. Regionální trať není elektrifikována.

## 2.6 Základní popis technologických objektů

## D. 1. TECHNOLOGICKÁ ČÁST

### SO 501 Zabezpečovací zařízení

#### *Stávající stav*

Železniční stanice Strážnice se nachází v km 7,857. Ve stanici se nachází tři dopravní koleje, jedna manipulační kolej a jedna kusá kolej. V stanici je zaústěna jedna vlečka. V mezistaničním úsecích je traťová rychlost 80 km/h. Zábřzdna vzdálenost je 700 m.

V ŽST Strážnice je v činnosti staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu TEST 14 vybudované v r. 2002. Technologie stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení je umístěna v reléové místnosti v km 7,790.

Ústředně přestavované výhybky jsou osazeny elektromotorickými přestavníky řady EP 600. Návěstidla jsou světelná. Volnost kolejových úseků je zjišťována počítači náprav typu ALCATEL.

Traťové zabezpečovací zařízení ve směru do ŽST Sudoměřice nad Moravou je 2. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu reléový poloautomatický blok (RPB), ve směru do ŽST Veselí nad Moravou je TZZ 2. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu RPB. Technologie stávajícího traťového zabezpečovacího zařízení je umístěna v reléové místnosti.

V obvodu stanice se nacházejí dvě přejezdová světelná zabezpečovací zařízení v km 7,599 a v km 8,258. PZS v km 7,599 (P8141) je typu AŽD 71 s výstražníky AŽD 97 a se závory. Zařízení je umístěno v samostatném domku na zhlaví. Je repasováno a doplněno elektronickými prvky. PZS v km 8,258 (P8142) je typu AŽD 71 se závory. Zařízení je vybudováno v roce 2002 a je umístěno v původním laminátovém domku na hranici životnosti. Reléová výstroj je původní, několikrát upravovaná.

Manipulační koleje a vlečka jsou kryté výkolejkami s kontrolními zámky. Výslední klíče jsou drženy v elektromagnetických zámkách umístěných při reléovém domku PZZ a v dopravní kanceláři na ovládacím pultě.

#### *Navrhovaný stav*

Vzhledem ke změně konfigurace kolejiště ŽST Strážnice, dojde k úpravě stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení. V mezistaničních úsecích zůstanou v činnosti stávající TZZ, kterých se úpravy nedotknou.

Nejvyšší traťová rychlost 80 km/h a zábřzdnou vzdálenost 700 m se nemění.

Na nový stav kolejiště bude upraveno stávající zabezpečovací zařízení TEST 14.

V rámci úprav SZZ budou odjezdová návěstidla nově umístěna podle nové konfigurace kolejiště. Návěstidla budou nové, stožárové konstrukce. Na návěstidla S2, S3, L2 a L3 bude doplněna indikátorová tabulka s číslicí 5. Odjezdová a seřaďovací návěstidla zůstanou ve stávajících polohách.

Umístění všech nových návěstidel bude upřesněno situační komisí. Před samotným osazením nových návěstidel je proto potřebné uskutečnit jejich komisionální vytýčení.

Výhybky budou osazeny novými elektromotorickými přestavníky s čelistovými závěry v rozřezném provedení bez snímačů polohy.

Volnost kolejových úseků bude zjišťována počítači náprav. Stávající počítače náprav Alcatel budou vyměněny za počítače novějšího typu. Technologie počítačů náprav bude umístěna do volných pozic v stávajících reléových stojanech. Vyměněné budou jenom počítače náprav, které jsou umístěny v reléové místnosti. Počítače náprav umístěné v reléových domcích přejezdů zůstanou stávající.

### D.1.2 Sdělovací zařízení

#### PS 701 Rozhlasové zařízení

##### *Stávající stav*

##### Telefonní okruhy

Výpravčí má na stole ovládací soupravu hlavního telefonního zapojovače Inoma NZ 10, který slouží k operativnímu řízení vlakové dopravy se spojením. Zapojovač je na pracovním stole výpravčího v dopravní kanceláři.

V dopravní kanceláři nad stolem výpravčího (vpravo) je umístěn náhradní svírkový telefonní zapojovač Inoma NZ 8 s indikací. Slouží k zajištění nouzového telefonního provozu v případě poruchy hlavního telefonního zapojovače Inoma NZ 10.

Technologie sdělovacího zařízení včetně zařízení REDAT je umístěna ve sdělovací skříni RACK 42 U v dopravní kanceláři.

##### Rádiová spojení

Traťové rádiové: TRS

Místní rádiová síť: MRS

Základnová radiostanice je umístěna na pracovním stole výpravčího.

##### Staniční rozhlas

Rozhlasové zařízení je umístěno v dopravní kanceláři v nástěnné skříni RACK. Jedná se o rozhlasovou ústřednu Inoma RRU. Ozvučení stanice je reproduktory umístěnými v čekárně, pod přístřeškem 1. nástupiště a rozhlasovým stožárem na 1. nástupišti.

##### Ostatní informační zařízení

V prostorách pro cestující a ve služebních místnostech jsou instalovány podružné hodiny řízené hlavními hodinami. Ve stanici jsou instalovány hlasové majáčky pro nevidomé a slabozraké na fasádě výpravní budovy.

##### *Navrhovaný stav*

Stávající informační systém bude demontován a nahrazen novým. Informační tabule budou typu LED s roztečí bodů max. 2,9mm. Informační tabule pro příjezdy a odjezdy vlaků bude umístěna na výpravní budově. V čekárně pro cestující bude osazen monitor. Zároveň s informačním systémem bude provedeno osazení hodin

s pohyblivou vteřinovou ručičkou. Řídicí systém IS bude osazen do sdělovacího racku, ze kterého bude i napájen.

Z důvodu neaktuálnosti hlasových frází po vybudování nových nástupišť, které nejdou technicky změnit, bude provedena výměna hlasových majáčků v původním rozsahu za nové.

Stávající rozhlasové zařízení bude nahrazeno novým s automatickým hlášením o příjezdu a odjezdu vlaků. Rozhlasové zařízení bude rozděleno na tři trasy vedení reproduktorů – dvě samostatné pro nástupiště a poslední pro VB. Reprodukory budou venkovní tlakové o výkonu 15W s nastavitelným výkonem. Na nástupišťích budou reproduktory osazeny na stojáky osvětlení nástupišť. Ve VB budou osazeny na fasádu budovy pod přístřeškem a do čekárny pro cestující (typově vnitřní reproduktor, se stejnými parametry jako venkovní).

Rozhlasová ústředna bude osazena do přesunutého sdělovacího racku na stejnou pozici jako původní ústředna. Rozhlasová ústředna bude typu IP se 100V výstupem s dostatečnou výkonovou rezervou. Napájení ústředny bude taktéž ze sdělovacího racku.

Stávající sdělovací skříň je umístěna v dopravní kanceláři. Z důvodu hlučnosti ventilace skříně a nemožnosti instalace nového zařízení, rozšiřování technologií, bude proveden přesun mimo dopravní kancelář. Skříň bude přesunuta na vhodnou pozici do stavědlové místnosti. Kabelizace bude přetažena na nové místo. Pro nově budované technologie bude zřízena nová kabelizace. Přemístění skříně musí být provedeno tak, aby nedošlo k jejímu poškození.

Po přesunu zařízení bude sdělovací skříň RACK vyčištěna a budou provedena všechna měření pro kontrolu správné funkčnosti přesouvaného zařízení. Napájecí kabel bude nově vyveden ze stejné pozice stávajícího napájecího rozváděče.

## 2.7 Základní popis stavebních objektů

### D. 2. STAVEBNÍ ČÁST

#### D.2.1 Inženýrské objekty

##### SO 101 Železniční svršek a spodek

##### *Stávající stav*

ŽST Strážnice je průjezdnou stanicí se třemi dopravními kolejemi. Dále se zde nachází jedna kolej manipulační a jedna kolej výtažná. Do obvodu stanice je zapojena vlečka č. 5246 NAVOS, a.s. – vlečka Strážnice. Vlečka je zanesena v seznamu provozovaných vleček. Zapojení do kolejiště probíhá přes výhybku č. 6 do



koleje č. 2 v km 7,780. Stanice je neelektrizovaná. Svršek ve staničních kolejích je značně zastaralý (1934 – 1991) z kolejnic tvaru R65, T, A na dřevěných (B, MEK), betonových (PB2) i ocelových pražcích. Kolejové lože je středně znečištěné, místy silně znečištěné a zarostlé vegetací. V koleji č. 3 je od km cca 7,9 do km cca 8,2 čistší kolejové lože oproti ostatním kolejím v rámci obvodu stanice. Vzhledem ke stáří železničního spodku a svršku, kdy nebyla provedena výraznější rekonstrukce či obnova je předpoklad, že odvodnění je nefunkční. 3 ks výhybek je stupňových tvaru T nebo A na ocelových nebo dřevěných pražcích. Zbývající výhybky jsou poměrové na svršku R65 na dřevěných pražcích. Ve stanici jsou dvě jednostranná úroňová nástupiště délky 94 m a 118 m se zpevněnou nástupní hranou z tvárnic typu Tischer výšky 300 a 200 mm nad TK a přístupem od výpravní budovy. U stávající koleje č. 5 vpravo je nákladová rampa s objektem skladiště.

### **Navrhovaný stav**

#### **Směrové řešení**

Návrh dispozičního uspořádání stanice a řešení směrových poměrů vychází z požadavků uvedených v zadávací dokumentaci a z doplňujících požadavků při projednávání na poradách v průběhu zpracování projektové dokumentace.

Navržené směrové řešení navazuje v km 7,200 000 na stávající směrové řešení v rámci TÚ Veselý nad Moravou – Strážnice. Na konci navazuje v km 8,616 532 na stávající směrové řešení TÚ Strážnice – Sudoměřice nad Moravou.

Rekonstrukce se dotkne celého konfigurace zhlaví. V návrhovém stavu dojde ke změně konfigurace stanice – hlavní staniční kolej č. 1 zůstává zachována v přibližně stejné poloze jako ve stávajícím stavu. Kolej č. 3 bude dvojicí protisměrných oblouků s mezupřímou přesmyknuta blíže k VB tak, aby vznikl prostor pro umístění nástupiště č. 2 a centrálního úroňového přechodu. Manipulační kolej č. 5 je nově navržena jako kusá s tím, že dojde ke zkrácení už. dl. této koleje. Kolej č. 2 zůstává zachována ve stejné poloze jako nyní. Kolej č. 4 je z důvodu postradatelného zařízení dle oznámení č.j.3639/09-OŘ ze dne 3.4.2007 demontována bez náhrady.

Směrové řešení v hlavní koleji umožní rychlost 70 km/h. Rychlost v dopravních kolejích č. 2 a č. 3 je 50 km/h. V manipulační koleji č. 5 je 40 km/h.

Osová vzdálenost všech kolejí je dle normy 4,75 m. V místě nástupišť je osová vzdálenost kolejí č. 1 a č. 3 8,4 m. U koleje č. 3 je navrženo nové vnější nástupiště s výškou 550 mm nad TK. U koleje č. 1 je navrženo jednostranné poloostrovní nástupiště s výškou 550 mm nad TK. Bližší specifikace ohledně nástupišť je uvedena v SO 201.

Podrobný průběh směrového řešení je patrný z výkresů situací a podélných profilů jednotlivých kolejí. Na začátku úseku od km 7,200 000 do km 7,669 316 a na konci úseku od km 8,425 029 do km 8,616 532 je navrženo směrové a výškové vyrovnání z důvodu navázání na stávající stav.

#### **Výškové řešení**

Sklony vycházejí z místních podmínek a ze snahy úsek optimálně výškově vyrovnat a plynule se napojit do navazujících úseků. Stanice je navržena ve sklonu do 1 ‰ tak, aby byly dodrženy podmínky pro max. sklon v dopravních. Niveleta koleje je uvedena ve výškovém systému B.p.v. a udává výšku temene hlavy kolejnice nepřevýšeného kolejnicového pásu. Běžným poloměrem zakružovacího oblouku je  $R_v = 5000$  m. Ve stísněných místech, kdy vzniká potřeba na zkrácení tečny je použit zakružovací poloměr  $R_v = 3000$  m. Na

začátku úseku navazuje řešení výškou 179,929 m a sklonem 8,406‰. Na konci úseku je řešení navázána výškou 182,081 m a sklonem -0,633‰. Podrobný průběh výškového řešení je patrný z výkresů situací a podélných profilů jednotlivých kolejí.

## **SO 201 Nástupiště**

### ***Stávající stav***

V ŽST Strážnice se v současném stavu nacházejí dvě nástupiště. Nástupiště č. 1 u koleje č. 3 s délkou 94 m a nástupiště č. 2 u koleje č. 1 s dl. 118 m. Nástupiště č. 1 je úrovněvé s hranou tvořenou tvárnici Tischer. Povrch nástupiště je vyplněn dlažbou a celková výška nástupní hrany činí 300 mm nad TK. Nástupiště č. 2 má hranu tvořenou prefabrikáty staršího typu a výška nástupní hrany je 200 mm nad TK. Šířka nástupíšť je 2,5 m u nástupiště č. 1 a 1,5 m u nástupiště č. 2. Přístup na nástupiště č. 1 je umožněn od výpravní budovy. Na nástupiště umístěno v kolejišti je přístup zajištěn pomocí úrovněvých přechodů přes koleje.

### ***Navrhovaný stav***

Nově bude po rekonstrukce ŽST Strážnice mezi kolejemi č. 1 a č. 3 vybudováno jednostranné poloostrovní nástupiště. Délka nástupní hrany u tohoto nástupiště bude 90 m. Přístup na nástupiště bude přes centrální přechod (km 7,905 026), který povede přes kolej č. 3 směrem od VB. Z tohoto důvodu je rychlost pro kolej č. 3 navržena max. 50 km/h. Nástupiště č. 1 je ponecháno na stejné straně jako u výchozího stavu s tím rozdílem, že došlo k posunu směrem k VB. Délka nástupiště č. 1 bude 100 m. Nástupiště jsou navržena s výškou 550 mm nad TK a v normové vzdálenosti od koleje dle ČSN 734959. Šířka vnějšího nástupiště je 2,5 m, šířka jednostranného poloostrovního nástupiště je 2,8 m.

## **SO 302 Úrovněvý přejezd v km 8,258**

### ***Stávající stav***

Přejezd P8142 leží v ev. km 8,258 trati Rohatec – Veselí nad Moravou v rohateckém zhlaví žst Strážnice. Přejezd převádí silnici 4997/III. spojující Strážnici s obcí Radějov na jihu od Strážnice. Přejezd je čtyřkolejný, šířky 7,05 m a délky 22,3 m. Úhel křížení přejezdu je 90°. V přejezdu jsou koleje v přímé, podélný sklon trati v přejezdu je 2,50 ‰. Podélný sklon komunikace v úsecích přilehlých přejezdu je vlevo 2,00 ‰, vpravo 3,00 ‰. Volná šířka komunikace je 7,00 m. Dle evidenčního listu přejezdu je intenzita dopravy v přejezdu 2885 voz/24h a 188 TNV/24h. Přejezd má živičnou konstrukci se žlábkami vytvořenými ze dvou kolejnic uložených na upravených podkladnicích. V komunikaci vně přejezdu je vozovka s živičným krytem. Přejezd je zabezpečen PZS 3ZBI s úplnými závislostmi, se závorami, bez pozitivního signálu.

### ***Navrhovaný stav***

V návrhu rekonstrukce železniční stanice jsou koleje č.2 a č.5 v přejezdu P8142 zrušeny. V rámci SO 302 bude přejezd P8142 přebudován na dvoukolejný přejezd s rozebíratelnou plastbetonovou (nebo celopryžovou) konstrukcí. Přejezdová konstrukce v koleji č.1 bude umožňovat průchod strojní mechanizací bez potřeby rozebrání závěrných zídek, v přejezdu v koleji č.1 bude zachován prostor kolejového lože do vzdálenosti min. 2,20 m od osy koleje a do hloubky 550 mm pod horní plochou pražce v souladu s předpisem SŽDC S3, díl VIII.

Typ přejezdové konstrukce bude volen s ohledem na budoucí zatížení a intenzitu dopravy v převáděné komunikaci.

---

## SO 401 Rozvody nn a osvětlení

### **Stávající stav**

Základní napájení elektrickou energií je provedeno distribučního rozvodu E\_ON 3+PEN ~ 50 Hz 400/230V. Přípojková skříň je umístěná na rohu výpravní budovy směrem od ulice. Z odvodních svorek pojistkových spodků PH0-1/63A gG v přípojkové skřini je kabelem CYKY J4x35mm<sup>2</sup> napájen rozváděč RE-DK. Z rozváděče RE-DK je napájen kabel CYKY J4x35mm<sup>2</sup> + CYA 35mm<sup>2</sup> hlavní rozváděč RH v dopravní kanceláři. Z něj je napájen plastový rozváděč venkovního osvětlení RO-Hager-Volta 2, IP 30 AC 400V/63A kabelem CYKY 5x6mm<sup>2</sup>.

Na obou zhlavích a nákladisti je venkovní osvětlení provedeno osvětlovacími stožáry JŽ nově vybavenými svítidly s technologií LED, u výpravní budovy perónními stožárky s výbojkami SHC 100W a svítidly instalovanými na výpravní budově.

Osvětlení pro bývalou montážní základnu OS 15 až OS 21 je mimo provoz, odpojeno a navrženo do postradatelnosti.

Osvětlení odpovídá době, ve které bylo zbudováno. Současnému požadavku z hlediska provozuschopnosti odpovídá pouze osvětlení nákladisti, kolejiště a zhlaví směr Hodonín. Osvětlení zhlaví směr Veselí nad Moravou je jen částečné. Osvětlení nástupišť zcela nedostatečné.

### **Navrhovaný stav**

V navrhovaném stavu bude stávající rozváděč RO zrušen. Jištění a ovládání bude nově osazeno do stávajícího rozváděče RH. Odchozí kabelová vedení budou tedy přepojena do téhož rozváděče. Spínání osvětlení bude možné otočným spínačem osazeným na dveřích rozváděče v polohách:

A ... AUTOMATICKY – spínání osvětlení v závislosti na čase stavu soumrakového čidla,

O ... VYPNUTO,

M ... MANUÁLNĚ – osvětlení sepnuto (např. servis apod.).

Dle požadavku investora bude zrušeno osvětlení bývalé montážní základny (OS15 – 21), které je mimo provoz. Dále budou zrušeny stožárky na stávajícím nástupišti PS 1 – 4 z důvodu kolize s plánovanou výstavbou nástupišť. Ostatní stávající osvětlení bude ponecháno, pouze bude provedena výměna svítidel za LED svítidla. Výměna je vyžadována pro zachování jednotnosti barevného spektra. Tj. budou užity stejné typy svítidel jako pro nově instalované osvětlení.

Osvětlení nástupišť bude typu LED na sklopných 6m stožárcích. Výzbroj stožáru bude přístupná pouze po sklopení stožáru pro zlepšení antivandal ochrany. Sklopné stožáry budou montovány na přírubu do základu. Na stožárech bude viditelně umístěné číslování (černá číslice na žlutém podkladu; dle předpisu E11). Při instalaci stožárů musí být brán zřetel na směr sklápění, aby v ose nebyl žádný předmět bránící sklopení.

Nově bude vybudováno nasvětlení zhlaví ve směru Veselí nad Moravou. Svítidla budou rovněž typu LED. Osazena na sklopných stožárech výšky 12m. Výzbroj stožáru bude přístupná pouze po sklopení stožáru pro zlepšení antivandal ochrany. Sklopné stožáry budou montovány do základu jako vetknuté. Na stožárech bude viditelně umístěné číslování (černá číslice na žlutém podkladu; dle předpisu E11). Při instalaci stožárů musí být brán zřetel na směr sklápění, aby v ose nebyl žádný předmět bránící sklopení.

Ke sklopným stožárům bude dodáno sklápěcí zařízení a předáno správci zařízení včetně návodu k obsluze a dalších dokumentů.

## 2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Stavba nepodléhá požárně bezpečnostnímu řešení stavby.

---

## 2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

V rámci stavby nedojde k nárůstu potřebného el. výkonu.

## 2.10 Hygienické řešení, požadavky na pracovní prostředí

Pro organizaci výstavby je zadavatel a zhotovitel stavby mimo jiné povinen dodržovat při všech úkonech, které souvisejí s bezpečností a ochranou zdraví při práci, postupy v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., a navazujícími nařízeními vlády, především ve vytvoření správných podmínek pro dodržení příslušných předpisů, na staveništi i při ochraně veřejnosti. Zejména se jedná o dodržení požadavků na pracoviště a pracovní prostředí, výrobní a pracovní prostředky a zařízení, organizaci práce a pracovní postupy. Musí provést opatření vedoucí k předcházení ohrožení života a zdraví. Ve znění pozdějších předpisů.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen zajistit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "koordinátor") s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci a to jak ve fázi přípravy, tak ve fázi jeho realizace. Činnosti koordinátora při přípravě díla a při jeho realizaci mohou být vykonávány toutéž osobou (§ 14, odst. 1. zákona č.309/2006).

Z charakteru stavby vyplývá, že na staveništi budou vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví. Stavebník stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán ") podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. V plánu je nutné uvést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby (§ 15, odst. 2. zákona č.309/2006) ve znění pozdějších předpisů.

Pracovníci zhotovitele stavby i případných dalších dodavatelů musí být o těchto předpisech prokazatelně školeni.

## 2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

### 2.11.1 Radon

Podle mapy radonového rizika je radonový index celého úseku železniční trati předmětné stavby nízký (1).

Stavbou nejsou navrhovány nové pozemní stavby.

### 2.11.2 Ochrana před bludnými proudy

Oblast ochrany před bludnými proudy není zpracována, žel. trať není elektrifikována.

### 2.11.3 Seismická aktivita

Dle mapy seismických oblastí vytvořené geofyzikálním ústavem Akademie věd ČR je možné očekávat v celém úseku výstavby odbočky Rajhrad maximální intenzitu zemětřesení do stupně 5. Z hlediska makroseismické stupnice MSK-64.

Z hlediska ČSN EN1998-1 (Eurokód 8: Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení, část 1 Obecná pravidla) je možno širší oblast zájmového území klasifikovat jako oblast s referenčním špičkovým zrychlením základové půdy agR (návrhové zrychlení základové půdy) odpovídající podloží typu A v hodnotě 0,2 – 0,6 g.

Z hlediska charakteru stavby, kdy nevznikají žádné nové objekty s požadavky na odolnost proti zemětřesení, se žádná opatření nenavrhují.

#### **2.11.4 Ochrana před hlukem**

V rámci stavby nedochází k zvýšení kapacity žel. trati, zvýšení rychlosti vlakových souprav. Z tohoto důvodu se ani nezvyšuje hluková zátěž okolí žel. trati.

#### **2.11.5 Protipovodňová opatření**

V rámci stavby nejsou navrhována protipovodňová opatření.

#### **2.11.6 Ostatní účinky**

Dle informací z Geofondu ČR nejsou v zájmovém území registrována žádná poddolovaná území.

V předmětném úseku se nenachází ložiska nerostných surovin.

### **3. Připojení stavby na technickou infrastrukturu**

#### **3.1 Napojovací místa technické infrastruktury**

V rámci stavby nedochází ke změně napojení na stávající stav technické infrastruktury. Nově je úrovněvý přejezd v ŽST Strážnice dvou kolejný a doplněný chodníkem pro pěší.

#### **3.2 Připojovací rozměry**

Nová nástupiště budou napojena na stávající zpevněné plochy před stávající výpravní budovou.

#### **3.3 Popis dopravního řešení**

V rámci stavby bude rekonstruována stávající železniční stanice včetně úpravy stávajících nástupišť.

Rychlost v traťové koleji nebude omezena a nadále zůstane 80km/h.

### **4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologii**

Dopravní a provozní technologie nebyla vyžadována, stavbou se nemění provoz na žel. trati.

Je však nutné upozornit na nutné úpravy v provozu v souvislosti s novým centrálním přechodem před platností novelizovaného předpisu D1.

V rámci k. č. 3 vlak nesmí přejet centrální přechod bez zastavení u nástupiště č. 1, současně ze směru Sudo-měřice nad Moravou, by vlak v běžném provozu neměl vůbec jezdit přes centrální přechod.

---

## 5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

### 5.1 Terénní úpravy

Pro rekonstrukci železniční stanice a úpravě polohy koleje je potřebné nové odvodnění. Veřejná prostranství po dočasném záboru budou po dokončení stavby uvedeny do původního stavu a protokolárně předány majiteli.

### 5.2 Použité vegetační prvky

V rámci stavby bude realizována úprava podél nástupiště naproti výpravní budově, kde nově dojde k ozelenění jako náhradou za potřebné navržené kácení.

### 5.3 Biotechnická, protikorozní opatření

Protikorozní opatření nejsou vzhledem k charakteru stavby navržena.

## 6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

### B.6.1.b. Ochrana přírody

#### Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Územní systém ekologické stability je součástí schválených územně plánovacích dokumentací dotčených obcí, kde jsme čerpali informace o základní kostře územního systému ekologické stability lokální úrovně. Informace o regionální a nadregionální úrovni ÚSES jsme čerpali ze zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a z územně analytických podkladů Kraje Jihomoravského.

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného prvku územního systému ekologické stability nadregionální úrovně.

#### Významné krajinné prvky

Dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny jsou významnými krajinnými prvky všechny lesy, rašeliníště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy a taková území, která jsou jako VKP zaregistrována příslušným orgánem ochrany přírody.

Realizací záměru nebudou dotčeny žádné registrované významné krajinné prvky.

Nebudou dotčeny významné krajinné prvky ze zákona - vodní toky a lesní porosty.

Posuzovaný záměr si nevyžádá trvalý i dočasný zábor pozemků určených k plnění funkce lesa. Stavba se nebude nacházet v ochranném pásmu lesa.

#### Památné stromy

V zájmovém území neroste žádný památný strom evidovaný ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

### Krajinný ráz

Trasa posuzované železnice nevstupuje do žádného přírodního parku ani nevede v jeho bezprostřední blízkosti, nemůže tedy negativně ovlivňovat území s vysokou hodnotou krajinného rázu.

### Zvláště chráněná území

Záměr nezasahuje do žádných maloplošných ani velkoplošných zvláště chráněných území podle zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů ani do jejich ochranných pásem.

### Soustava NATURA 2000

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádné evropsky významné lokality podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích ani neleží v její bezprostřední blízkosti. Nejbližší EVL je Židlochovická zámek, Rumunská bažantnice a Krumlovský les, které se nachází cca 10 - 20 km od posuzované stavby.

V trase ani v blízkém okolí posuzované železnice nejsou vyhlášeny ani navrženy žádné ptačí oblasti dle směrnice Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích).

#### **B.6.1.c. Dendrologický průzkum**

Oprava železniční trati si vyžádá odstranění vegetace podél současného tělesa železniční trati.

Podrobný dendrologický průzkum je v příloze STZ.

#### **B.6.1.e Vlivy na nerostné zdroje**

Podle databází spravované ČGS – Geofondem ČR ([www.geofond.cz](http://www.geofond.cz)) nebyly v zájmovém území zjištěny střety s evidovanými ložisky nerostných surovin, chráněnými ložiskovými územími a dobývacími prostory, evidované v rozsahu map ložiskové ochrany. V dotčeném území se nenacházejí poddolovaná území ani stará důlní díla.

#### **B.6.1.f. Povrchové a podzemní vody**

Hydrograficky náleží zájmové území do povodí Moravy a následujících dílčích povodí:

čhp	název toku	řád toku	lesnatost %
4-14-02-070	Závlahový kanál	IV	10
4-13-02-029	Velička	III	10

Ke vzniku splaškových vod v rámci stavby nedochází.

Záměr je mimo záplavové území.

#### **B.6.1.g. Odpady**

##### **Legislativa zabývající se odpady**

Dokumentace pro stavební povolení je zpracována dle platných právních předpisů zabývajících se odpadovým hospodářstvím.

Během stavby vznikne velké množství **výzisků a odpadů** různých kategorií. Veškerý vyzískaný materiál je majetkem Správy železnic, státní organizace, resp.ČD a.s. Nakládání s výziskem ze staveb je řízeno Směrnicí Správy železnic, státní organizace č.42 – Směrnice pro hospodaření s vyzískaným materiálem s účinností od 7.1.2013. Tato zpráva proto pojednává pouze rámcově o materiálech, které spadají do kompetence kategorizátorů pro hospodaření s vyzískaným materiálem (kolejnice, výhybky, pražce, drobné kolejivo, transformátory). Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. Pojem výzisk se používá v drážní terminologii pro materiál, který je vytěžen ve stavbě a nestává se odpadem, ale je dále využit v jiných stavbách.

Nakládání s odpady je řízeno především zákonem **č. 185/2001 Sb.**, o odpadech a o změně některých dalších zákonů, (dále jen "zákon") v pozdějším znění. Dle tohoto zákona je odpadem každá movitá věc, které se vlastník zbavuje nebo má úmysl nebo povinnost se jí zbavit. Provádění ustanovení tohoto zákona upravují následující vyhlášky, nařízení vlády a metodické pokyny:

**č. 93/2016 Sb.** Vyhláška o Katalogu odpadů

**č. 94/2016 Sb.** Vyhláška o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů

**č.170/2010 Sb.** Vyhláška o bateriích a akumulátorech

**č. 387/2016 Sb.** Vyhláška o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu

**č. 341/2008 Sb.** Vyhláška o podrobnostech nakládání s biologicky rozložitelnými odpady

**č. 352/2005 Sb.** Vyhláška o podrobnostech nakládání s elektrozařízeními a elektroodpady

**č. 383/2001 Sb.** Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady

**č. 384/2001 Sb.** Vyhláška o nakládání s PCB

**č. 394/2006 Sb.** Vyhláška, kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou

expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací.

**č.374/2008 Sb.** Vyhláška o přepravě odpadů a o změně vyhlášky č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů), ve znění pozdějších předpisů

Povinnosti původců odpadů stanovuje § 16 výše uvedeného zákona o odpadech:

- odpady zařazovat podle druhů a kategorií podle § 5 a 6,
- zajistit přednostní využití odpadů v souladu s § 9a,
- odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem a prováděcími právními předpisy, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3, a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby,
- ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů podle § 6 odst. 4 a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- shromažďovat odpady utříděně podle jednotlivých druhů a kategorií,
- zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem,
- vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném zákonem o odpadech a prováděcím právním předpisem včetně evidencí a ohlašování PCB a zařízení obsahující PCB a podléhajících evidencí vymezených v § 26. Tuto evidenci archivovat po dobu stanovenou tímto zákonem nebo prováděcím právním předpisem,
- umožnit kontrolním orgánům přístup do objektů, prostorů a zařízení a na vyžádání předložit dokumentaci a poskytnout pravdivé a úplné informace související s nakládáním s odpady,



- vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy a plánem odpadového hospodářství,
- ustanovit odpadového hospodáře za podmínek stanovených tímto zákonem podle § 15,

**Poznámka:**

**Bude určen odpovědný pracovník, který bude odborně způsobilý a bude zajišťovat odborné nakládání s odpady. Tato osoba bude zastupovat původce odpadu (zhotovitele) při jednání s orgány státní správy.**

- platit poplatky za ukládání odpadů na skládky způsobem a v rozsahu stanoveném v tomto zákoně.

Upozorňujeme na skutečnost, že povinností původce odpadu (zhotovitele) je zabezpečit veškeré nakládání s odpady podle platných zákonů v době realizace stavby. Zadavatel stavby smluvně zajistí se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy. Způsob nakládání s odpady bude původce odpadu (zhotovitel) stavby dokladovat při kolaudaci stavby.

- ke kolaudačnímu řízení bude předložena specifikace druhů a množství odpadů z výstavby a doklady o způsobu jejich využití, resp. odstranění, a dále smlouvy zabezpečující využití, resp. odstranění, odpadů při provozu.
- 
- zhotovitel (původce odpadu) zajistí zpracování dokumentace o nakládání s odpady v průběhu stavby, kterou písemně předloží při ukončení stavby zástupci Správy železnic, státní organizace:

**Závěrečná zpráva o nakládání s odpady** bude obsahovat textovou a přílohou část dle níže uvedeného obsahu:

**1. Textová část:**

- název stavby
- název zhotovitele stavby, který předkládá souhrnnou „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady za celou stavbu“
- datum zpracování zprávy
- základní informace o stavbě v návaznosti na odpadové hospodářství
- změny od projektové dokumentace, zda k nim došlo a kde je to zapsáno ve stavebním deníku
- platná legislativa, podle které byla zpráva zpracována
- místo uložení povinných dokumentů v rámci odpadového hospodářství vyplývající ze zákona o odpadech (průběžná evidence o nakládání s odpady, evidenční listy pro přepravu nebezpečných odpadů, vážní lístky, průvodní listiny apod.)
- seznam všech příloh

**2. Přílohy:**

- seznam všech firem (podzhotovitelů), které nakládaly s odpady
- řádné oprávnění všech podzhotovitelů pro danou činnost, jestli je zákonem vyžadováno
- platné rozhodnutí příslušného úřadu k provádění činností souvisejících s nakládáním odpadů dle právních požadavků
- seznam stavebních objektů a provozních souborů celé stavby s uvedením původců odpadů (pokud není jedna zodpovědná firma)
- seznam druhů a množství odpadů dle stavebních objektů a provozních souborů
- seznam vynaložených nákladů na nakládání s odpady dle stavebních objektů a provozních souborů korespondující s fakturací
- pravidelná roční hlášení o produkci a nakládání s odpady za kalendářní rok pokud to vyžadoval charakter stavby

---

## Množství vyzískaných materiálů a možnosti jejich využití nebo odstranění

Pro určení množství jednotlivých druhů odpadů byl zpracován seznam odpadů ze stavby, vycházející z plánovaných prací a vztahující se k jednotlivým provozním souborům (dále jen PS) a stavebním objektům (dále jen SO). Jedná se především o výkopovou zeminu, štěrk ze železničního svršku, stavební suť a beton z demolic, vybouraný asfaltový beton, demontované kovové konstrukce, smýcené keře a kácené stromy z prostoru staveniště.

Konkrétní množství odpadů z jednotlivých PS a SO jsou doložena v příloze č. 2 Přehled odpadů z jednotlivých PS/SO. Souhrnné množství odpadů ze stavby je uvedeno v příloze č. 3 Souhrnný přehled odpadů ze stavební činnosti, zařazených dle Katalogu odpadů (vyhl. č. 381/2001 Sb.). Pro přehlednost je v příloze č. 1 uveden seznam všech PS a SO. PS a SO, které v příloze č. 2 nejsou uvedeny, mají nulové množství odpadů.

### Vybouraný beton

#### /kód odpadu 17 01 01 - Beton, kategorie odpadu O/

Vybouraný beton, včetně železobetonu, bude přednostně zpracován v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů (odvoz např. do recyklačního střediska stavebních odpadů).

Beton určený k recyklaci musí splňovat podmínky stanovené vyhláškou č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady.

### Stavební suť

#### /kód odpadu 17 01 02 - Cihly, kategorie O, kategorie odpadu O/

Stavební suť bude přednostně recyklována v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů (odvoz např. do recyklačního střediska stavebních odpadů).

Stavební suť určená k recyklaci musí splňovat podmínky stanovené vyhláškou č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady.

### Živičný kryt

#### /kód odpadu 17 03 02 - Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01, kategorie odpadu O/

Vybouraný živičný kryt (asfaltový beton) bude recyklován v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů (odvoz např. do recyklačního střediska stavebních odpadů), popřípadě vybourané kry živice lze nabídnout nejbližší obalovně živičných směsí na předrcení a následné využití.

### Železniční pražce

Nakládání s železničními pražci je v kompetenci Správy železnic, státní organizace. Pražce, které svou kvalitou již nevyhovují konstrukci železničního svršku, je nutné odstranit na základě požadavků Správy železnic, státní organizace. Pražce s odpovídající kvalitou mohou být znovu využity na údržbu a opravy železničního svršku.

Stávající železniční svršek bude snesen a o jeho dalším využití bude rozhodnuto na základě kategorizace svrškového materiálu (v souladu s předpisem Správy železnic, státní organizace „S3, díl XV - Vyzískaný materiál

železničního svršku“), která se zpracovává před realizací stavby a přesně vyhodnocuje konkrétní stav vyzískaného materiálu (nakládání s vyzískaným materiálem se bude řídit Směrnicí SŽDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem ze dne 7.1. 2013). V následujících kapitolách je popsán způsob nakládání s vyřazenými pražci, které bude možno využívat nebo odstraňovat teprve na základě rozhodnutí Správy železnic, státní organizace.

## **Betonové pražce**

**/kód odpadu 17 01 01 - Beton, kategorie odpadu O/.**

Nepoužitelné a vyřazené betonové pražce budou přednostně recyklovány na drtícím zařízení (odvoz např. do recyklačního střediska stavebních).

## **Dřevěné pražce a mostnice**

**/kód odpadu 17 02 04\* - Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné, kategorie odpadu N/**

Dřevěné pražce/mostnice nesmí být v žádném případě odstraňovány volným pálením. Nepoužitelné a vyřazené dřevěné pražce/mostnice budou předány k využití nebo k odstranění pouze oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využití nebo k odstranění nebo ke sběru nebo k výkupu určeného druhu odpadu.

Poznámka:

Použité dřevěné pražce, pokud neslouží jako vyzískaný materiál k opětovnému použití na železnici, jsou vždy nebezpečným odpadem a nelze je poskytovat fyzickým osobám, které nejsou ve smyslu zákona o odpadech osobami oprávněnými (§ 12 odst. 3a). Zákaz se nevztahuje na prodej právnickým osobám, jako jsou zhotovitelé staveb, kteří pražce použijí k jejich původnímu účelu nebo subjekty, které jsou provozovatelem dráhy včetně občanských sdružení (právnické osoby).

## **Kovový odpad**

Kovový odpad **/kód odpadu 17 04 02 - Hliník (cca 1 t), 17 04 05 - železo a ocel (cca 44 t), 17 04 11 - Kabely neuvedené pod 17 04 10 (cca 4 t)**, vše kategorie odpadu O/ zahrnující veškeré kovové konstrukce, kolejnice, drobné kolejivo, části výhybkových konstrukcí vyjma nebezpečných, demontované kabelové rozvody, spojovací materiál, je majetkem SŽDC s.o./ČD a.s. Materiál, který se již nehodí pro potřeby SŽDC s.o./ČD a.s. (např. znovupoužití na provozně méně zatížených tratích) nebo pro své opotřebení, stáří, nevyhovující technické vlastnosti, je využitelný jako druhotná surovina (lze jej odprodat oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení ke sběru nebo výkupu určeného druhu odpadu, viz příloha č. 4, tabulka č. 2).

## **Kamenná suť**

**/kód odpadu 17 05 04 - Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, kategorie odpadu O/**

Kamenná suť bude recyklována v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů (odvoz např. do recyklačního střediska stavebních odpadů).

---

## Výkopová zemina

### /kód odpadu 17 05 04 - Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, kategorie odpadu O/

Na základě § 2 odst. 3 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, se tento zákon nevztahuje na nakládání s nekontaminovanou zemínou a jiným přírodním materiálem vytěženým během stavební činnosti, pokud je zajištěno, že materiál bude použit ve svém přirozeném stavu pro účely stavby na místě, na kterém byl vytěžen.

Výkopová zemina v souvislosti s realizací stavby vznikne zejména z úprav a obnovy železničního spodku, z výkopů kabelových tras apod.

Výkopovou zeminu nebude možné využít v předmětné stavbě.

Lze očekávat, že část výkopových zemin (jedná se zejména o zeminu pod úrovní pláň tělesa železničního spodku) nebude splňovat limitní hodnoty pro využití na povrchu terénu (tyto zeminy mohou obsahovat nadlimitní hodnoty zejména arzenu, PAU a uhlovodíků C10 - C40).

S přebytečnou výkopovou zeminou bude proto nakládáno v závislosti na míře znečištění. Pokud na základě provedených rozborů bude splňovat podmínky pro využívání odpadů na povrchu terénu, které jsou stanoveny v § 12 a v příloze č. 11 vyhlášky MŽP ČR č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, bude ji možné využít k terénním úpravám nebo na rekultivaci lidskou činností poškozených pozemků v zájmovém území stavby.

V případě, že nebude vyhovovat podmínkám pro využívání odpadů na povrchu terénu, bude odstraněna (v závislosti na míře znečištění) na příslušné skládce odpadů.

Zhotovitel stavby odpovídá za dodržení podmínek stanovených platnou legislativou a požadavků příslušného orgánu státní správy.

## Štěrkové lože ze železničního svršku

Materiál štěrkového lože v současnosti nevyhovuje z hlediska únosnosti, mechanických vlastností i z hlediska kvality materiálu. Tento materiál bude recyklován.

V dokumentaci je uvažováno s maximálním využitím stávajícího štěrkového lože (recyklátu) v souladu s Obecnými technickými podmínkami "Kamenivo pro kolejové lože" (č. j. 59 110/2004-O13 z 23.8. 2004, ve znění změny č.1 č.j. 23.155/06-OP z 31.7.2006 s účinností od 1.8.2006) a s předpisem SŽDC „S3, díl X - Kolejové lože a jeho uspořádání“.

Recyklační základna bude situována na ploše umístěné za kolejištěm vlevo ve směru staničení. Zde bude štěrk vytříděn pro další použití do podkladních vrstev, do sanačních vrstev viz kapitola 4.8.1.2.

## Recyklace, recyklační plocha

Před odtěžením štěrku z trati budou z daného úseku odebrány vzorky pro stanovení kontaminace štěrkového lože. Odběrům budou přítomni zástupci Správy železnic, státní organizace, pověřená osoba dle zákona o odpadech, zhotovitel stavby a zástupci orgánů státní správy. Podle výsledků chemických analýz bude upřesněno další nakládání se štěrkovým ložem.

## **Podsítné**

**/kód odpadu 17 05 08 - Štěrky ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O/**

Jedná se o kamenivo nevyhovující frakce (0-8 mm). Jde o úlomky štěrku, drobného kameniva, příměsi prachu, minerálních i organických částic. Na tyto složky jsou v převážné míře vázány škodlivé látky obsažené v železničním svršku. Je nutné s tímto materiálem nakládat v závislosti na míře znečištění.

V projektové dokumentaci je uvažováno s uložením podsítného na skládce skupiny S - ostatní odpad (viz příloha č. 4, tabulka č. 5).

## **Štěrkové lože kontaminované**

**/kód odpadu 17 05 07\* - Štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky, kategorie odpadu N/**

Pod katalogové číslo 17 05 07\* Štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky je možné za- kategorizovat železniční svršek z oblastí pod výhybkovými výměnami a místa stání hnacích jednotek kolejových vozidel, příp. odstavných kolejí.

V celém úseku stavby bylo provedeno místní šetření za účelem vymezení povrchové kontaminace stávajícího štěrkového lože. Štěrkové lože kontaminované bylo lokalizováno:

- ve výhybkách - odtěžení kontaminovaného materiálu z výhybek je doporučeno pouze pod výměnou částí, kde je patrná kontaminace na povrchu. Z praktických zkušeností (zejména z již realizovaných staveb modernizací a optimalizací železničních koridorů) je průměrné množství kontaminovaného materiálu na výhybku 15 m<sup>3</sup>.

Štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky (zejména ropné uhlovodíky) bude odstraněn na příslušné skládce odpadů.

## **Smýcená dřevní hmota**

**/kód odpadu 20 02 01 - Biologicky rozložitelný odpad, kategorie odpadu O/**

Jedná se o pokácené stromy, smýcené keře a pařezy, které budou odstraněny z prostoru staveniště. Kvalitní vzrostlé stromy lze využít jako řezivo (doporučení - kmeny stromů a silnější větve budou nařezány a nabídnuty k prodeji právnickým nebo fyzickým osobám k využití jako palivové dřevo vhodné na otop do kamen, kotlů na dřevo, krbů a krbových kamen).

Poznámka:

V případě, že kvalitní vzrostlé stromy budou využity jako řezivo k prodeji právnickým nebo fyzickým osobám, nebude výše uvedený způsob nakládání s pokácenými stromy z prostoru staveniště podléhat zákonu č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Smýcené keře a náletové dřeviny lze zpracovat štěpkovačem, s následným využitím dřevní štěrky jako surovinové skladby kompostů při kompostování. Pokud nebude možné tento rostlinný odpad (dřevní štěrky) využít v nejbližší kompostárně (např. kompostárna v k.ú. Růžodol, viz příloha č. 4, tabulka č. 3), lze jej využít v zařízení na energetické využívání odpadů.

Podrobná specifikace kácené zeleně (pasportizace kácené zeleně - druhová skladba, rozdělení dle katastrálních území, zákres, apod.) bude součástí dalších stupňů projektové dokumentace.

Spalování dřevní hmoty na veřejném prostranství není v souladu s platnou legislativou povoleno (zákon o odpadech, zákon o ovzduší). V případě porušení zákazu je pokutováno.

### Ostatní odpady

S následujícími materiály a zařízeními, které jsou majetkem SŽDC s.o./ČD a.s., bude nakládáno na základě rozhodnutí SŽDC s.o./ČD a.s. Jedná se o:

- Pryžové podložky /kód odpadu 07 02 99 - Odpady blíže neurčené, kategorie odpadu O/
- Vyřazená elektronická zařízení a přístroje /kód odpadu 16 02 14 - Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13, kategorie odpadu O/
- Odpojovače /kód odpadu 17 01 03 - Tašky a keramické výrobky, kategorie odpadu O/ -
- Polyetylenové podložky /kód odpadu 17 02 03 - Plasty, kategorie odpadu O/

V případě, že výše uvedené materiály a zařízení nebudou nadále využitelné pro potřeby SŽDC s.o./ČD a.s., stanou se odpadem a bude s nimi nakládáno na základě požadavků platné legislativy v odpadovém hospodářství.

### Nebezpečný odpad

Nebezpečný odpad je určen zákonem o odpadech (§ 4 odst. 1) písm. a) a jeho nebezpečné vlastnosti jsou dány přílohou č. 2 výše uvedeného zákona. Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů se provádí v souladu s § 7 až § 9 zákona o odpadech.

Na základě § 16 odst. 3 zákona o odpadech může s nebezpečnými odpady nakládat původce (zhotovitel stavby) pouze se souhlasem věcně a místně příslušného orgánu státní správy (shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu). V případě, že v rámci stavby přesáhne produkce nebezpečných odpadů 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady Krajský úřad kraje Vysočina. Pokud produkce nebezpečných odpadů nepřesáhne 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady obecní úřad obce s rozšířenou působností (Židlochovice). Náležitosti žádosti o souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady jsou stanoveny v § 2 vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Při realizaci předmětné stavby vzniknou následující nebezpečné odpady:

- Odpadní nátěrové hmoty (cca 80 kg, kód odpadu 08 01 11\* - Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky).

Výše uvedené nebezpečné odpady lze předat k využití nebo k odstranění pouze oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využití nebo k odstranění (např. spalovna nebezpečného odpadu, viz příloha č. 4, tabulka č. 8) nebo ke sběru nebo k výkupu určeného druhu odpadu.

- Demontovaná elektrická zařízení:
  - transformátory s olejovou náplní (celkem 0 ks, kód odpadu 16 02 13\* - Vyřazená zařízení obsahující nebezpečné složky neuvedená pod čísly 16 02 09 - 16 02 12),
  - Výkonové transformátory a tlumivky s olejovou náplní (celkem 0 ks, kód odpadu 16 02 13\* - Vyřazená zařízení obsahující nebezpečné složky neuvedená pod čísly 16 02 09 - 16 02 12),

Demontovaná výše uvedená zařízení budou předána oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využití nebo k odstranění nebo ke sběru nebo k výkupu uvedeného druhu odpadu.

- Nikl - kadmiové baterie a akumulátory (0 ks, kód odpadu 16 06 02\* - Nikl - kadmiové baterie a akumulátory).

V případě, že nikl - kadmiové baterie nebudou nadále využitelné pro potřeby SŽDC s.o., stanou se odpadem a bude s nimi nakládáno v souladu s právní legislativou, platnou na úseku odpadového hospodářství.

- Dřevěné železniční pražce (kód odpadu 17 02 04\* - Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné).

Nakládání s tímto odpadem je popsáno v kapitole 4.4.2.

- Kabely s izolací papír - olej (kód odpadu 17 04 10\* - Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky)

Jsou využitelné jako druhotná surovina a je možné je odprodat oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení ke sběru nebo výkupu určitého druhu odpadu.

- Šterkové lože kontaminované ( kód odpadu 17 05 07\* - Šterk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky).

Nakládání s tímto odpadem je popsáno v kapitole 4.8.3.

Dále mohou na stavbě vzniknout nebezpečné odpady v souvislosti se stavební činností zhotovitele. Přesnou specifikaci těchto odpadů není možné ve fázi zpracování projektové dokumentace stanovit. Ta bude známa až po určení zhotovitele (investorem ve výběrovém řízení) a bude vycházet z jeho použitých technologií.

#### **B.6.1.h. Zemědělský půdní fond (ZPF)**

Posuzovaný záměr je veden především na pozemcích dráhy a nevyžádá si nové trvalé zábory zemědělského půdního fondu.

#### **B.6.1.i. Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)**

Posuzovaná stavba je umístěna na pozemcích dráhy, které se nenachází v ochranném pásmu lesa. Realizace stavby si nevyžádá trvalý zábor pozemků určených k plnění funkce lesa.

#### **B.6.1.j. Kulturní památky, archeologie**

V trase posuzované železnice ani v jejím nejbližším okolí se nenacházejí žádné kulturní památky, v území nejsou ani známé archeologické lokality.

#### **B.6.1.k. Hluková studie**

##### *a) období výstavby*

K mírnému zhoršení hlukové situace dojde v období výstavby, jedná se však o krátkodobé působení zvýšeného hluku, které lze eliminovat opatřeními organizačního charakteru.

Během výstavby je třeba v blízkosti obytné zástavby dodržet následující opatření:

- Veškerou stavební činnost lze provádět pouze v době od 7 do 21 hod (limit 65 dB). Případné požadavky na noční práce je třeba v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky.
- Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností, dle možností umístit tyto stroje co nejdále od obytné zástavby.
- Minimalizovat pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné výstavby, hlučná stacionární zařízení je možné stínit mobilními protihlukovými zástěnami s pohltivým povrchem (útlum cca 4 - 8 dB(A)).
- Kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, tj. zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni a práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích
- Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a tak mu umožnit odpovídající úpravu režimu dne.
- Dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č.272/2011 Sb.
- Investor závazně zakotví do smlouvy s dodavatelem režim činnosti mechanismů uvedený v této práci. Za dodržení režimu bude zodpovědný stavbyvedoucí.

#### *b) období provozu*

V rámci rekonstrukce žel. stanice nedojde k nárůstu hlukové zátěže a tudíž není potřeba navrhování dodatečných protihlukových opatření.

### **B.6.1.l. Vibrace**

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané trati. Vibrace se podloží přenášejí do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. Ochranu obyvatelstva před účinky vibrací upravuje zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., které stanoví hygienické limity vibrací.

Provoz na stávající železnici je zdrojem vibrací v lokalitě. Předmětem záměru je rekonstrukce stávající žel. stanice. Součástí stavby není zvýšení rychlosti ani kapacity tratě, lze tak předpokládat, že realizací tohoto záměru nedojde ke zvýšení vibrací v lokalitě a tím pádem ani k zaznamatelnému ovlivnění okolní zástavby vibracemi.

### **B.6.1.m. Rozptylová studie, vliv stavby na kvalitu ovzduší**

Rozptylová studie nebyla pro posuzovanou stavbu zpracována.

### **B.6.1.n. Vliv stavby na kvalitu ovzduší**

Provoz posuzované stavby nebude zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší.

Dočasnými zdroji znečištění budou zařízení staveniště v lokalitě Strážnice a pojezdy stavebních strojů. Materiál potřebný pro rekonstrukci bude během stavby navážen po železnici, rovněž odvoz odpadů a nepotřebného materiálu ze stavby bude realizován po železnici eventuálně částečně po silnici.

Dalším zdrojem znečišťování při realizaci železničních staveb bývá recyklační základna vytěženého šterkového lože.



Vzhledem k charakteru stavby, kdy se jedná o rekonstrukci stávající železniční tratě, lze konstatovat, že realizací záměru nedojde ke zhoršení imisní situace v dotčeném zájmovém území.

#### **B.6.1.p. Radonové riziko**

Radon je všudypřítomný přírodní radioaktivní plyn. Vzniká postupnou přeměnou uranu, který je v různých množstvích přítomen ve všech materiálech zemské kůry.

Vyšší koncentrace radonu zejména při dlouhodobé expozici mohou způsobovat rakovinu plic. Riziko při krátkých pobytech v prostorech s vyššími koncentracemi radonu než  $400 \text{ Bq/m}^3$  je zanedbatelné. Je totiž úměrné celkové vdechnuté radioaktivitě a ta závisí nejen na koncentraci radonu, ale také na délce pobytu.

Součástí záměru není výstavba budov s dlouhodobějším pobytem osob.

#### **B.6.2. Zapracování podmínek z procesu EIA**

V rámci zpracování přípravné dokumentace bylo získáno vyjádření z krajského úřadu Jihomoravského kraje, že záměr nebude posuzován dle zákona č. 100/2001Sb.

### **7. Ochrana obyvatelstva**

Místo stavby není v kolizi s územím, kde by byla stanovena zóna havarijního plánování.

Vzhledem k vypočteným hodnotám bude v průběhu zkušebního provozu zhotovitelem provedeno u všech výpočtových bodů v jejich hlukem ze železnice nejvíce zatíženém chráněném venkovním prostoru stavby kontrolní měření hluku. Chráněné prostory jsou definovány v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Toto měření ověří, jestli ve výše uvedených chráněných prostorech nebude nyní ani v budoucnu docházet k překračování hygienických limitů hluku stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

### **8. Zásady organizace výstavby**

#### **8.1 Popis staveniště**

Hlavní staveniště se nachází převážně na stávajícím železničním tělese. Nový návrh směrového a výškového řešení byl proveden s cílem maximálně zachovat stávající polohu kolejí. Kromě stavebních úprav v kolejišti bude stavební činnost probíhat i na drážních zařízeních mimo kolejiště.

Charakter stavby rovněž ovlivňuje to, že její jednotlivé části budou realizovány (a uváděny do provozu) v závislosti na navržených stavebních postupech.

#### **8.2 Plochy zařízení staveniště**

Přednostně byly jako ZS určeny plochy v těsné blízkosti stavby na drážních pozemcích. Plochy ZS jsou situovány podle návrhu jednotlivých zpracovatelů rozhodujících SO (koleje, mosty). Návrh byl proveden s ohledem

na konfiguraci terénu, předpokládané potřeby dodavatele, obvod stavby, vlastnické vztahy k okolním pozemkům a jejich využití. Plochy ZS jsou situovány převážně tak, aby byly dostupné ze stávajících komunikací nebo z drážního tělesa.

Úpravy a využití navržených ploch ZS budou součástí posouzení, přípravy a dodávky zhotovitele stavby. Plochy navržené pro zařízení staveniště dodavatel podle své potřeby upraví.

Zpevnění ploch ZS se provede vrstvou vyzískaného šterku nebo zapanelováním. Po ukončení jejich využívání budou ZS neprodleně uvolněny a terén upraven do původního stavu. Plochy zařízení staveniště nejsou závazné. Projektové řešení vybavení ZS není předmětem řešení stavby, dokumentace řešení ZS a jeho realizace bude součástí vlastní dodávky. Po dobu využití ZS je třeba ochránit stávající i nové inženýrské sítě v místě ZS.

Obvod staveniště a zařízení staveniště vč. užitkových ploch bude v rozsahu každé fáze oplocen plným plotem tak, aby bylo zamezeno vstupu třetích osob do prostoru staveniště. Obvod dočasných krátkodobých záborů staveniště bude vymezen mobilním ohrazením z tyčových kovových zábran. V kontaktu s veřejnou dopravou budou zábory dále zajištěny přechodným dopravním značením.

Navržené plochy zařízení staveniště jsou vyznačeny níže, v popisu ploch zařízení staveniště.

Obvod zařízení staveniště vč. užitkových ploch bude v rozsahu každé fáze oplocen plným plotem tak, aby bylo zamezeno vstupu třetích osob do prostoru staveniště. Obvod dočasných krátkodobých záborů staveniště bude vymezen mobilním ohrazením z tyčových kovových zábran. V kontaktu s veřejnou dopravou budou zábory dále zajištěny přechodným dopravním značením.

### 8.3 Přístup na staveniště

Příjezdové trasy ke staveništi z hlavních dopravních tras jsou navrženy na základě požadavků technického řešení jednotlivých stavebních objektů a na základě místního šetření zpracovatele dokumentace. Snahou návrhu bylo zajistit přístup z místních komunikací na drážní těleso v co nejkratších vzdálenostech.

Základní přístup ke stavbě jsou z místa úrovnového přejezdu v ul. Radějovická a v místě stávající výpravní budovy.

### 8.4 Stavební postupy

Rekonstrukce železniční stanice je navržena do 3 základních stavebních postupů

1. Stavební postup
  - a. Realizace koleje č. 3 v nové odsunuté poloze včetně nového bočního nástupiště.
  - b. V rámci tohoto SP není navržena NAD, pro cestující využíváno stávající nástupiště
2. Stavební postup
  - a. Realizace obou zhlaví koleje č. 1 se zapojením koleje č. 3
  - b. V rámci tohoto SP je navržena NAD
3. Stavební postup
  - a. Realizace koleje č. 1 a 2
  - b. V rámci tohoto SP není navržena NAD, pro cestující využíváno nové boční nástupiště u výpravní budovy.

## 9. Celkové vodohospodářské řešení

Stavbou nebudou dotčeny vodní poměry v dané lokalitě.

## 10. Dopravní opatření

### 10.1 Železniční doprava

V rámci stavby budou potřeba výluky traťových kolejí.

Předpokládá se zavedení NAD na dobu výluk v koleji č. 1. (výměna stávajících výhybek v hlavní koleji).

### 10.2 Silniční doprava

V rámci stavby dojde k omezení provozu na místní komunikaci Města Strážnice z důvodu rekonstrukce stávajících úrovněvých přejezdů.

Souhrnnou technickou zprávu zpracoval:

**Ing. Emil Špaček**

Tel: +420 603775232

E-mail: [emil.spacek@sagasta.cz](mailto:emil.spacek@sagasta.cz)