

Jiná ověření:

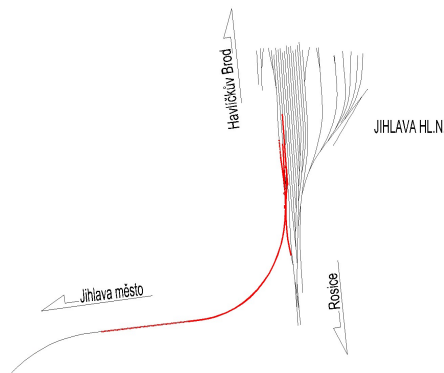
Paré:

(otisk razítka počtu paré)

Orientační schéma:

Razítka oprávněné osoby:


(s uvedením autorizované osoby a čísla oprávnění)





Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
P02	25.01.2022	Odevzdání záměru projektu k připomínkovému řízení	Ing. Petr Libosvár
P01	25.09.2021	Odevzdání doprovodné dokumentace	Ing. Petr Libosvár

Stavebník/investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel díla:	EXprojekt s.r.o.	
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno	
Kontakt:	T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz	
Zhotovitel části/objektu:	EXprojekt s.r.o.	
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno	
Kontakt:	T: 420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Jaroslav Šmíd	Specialista: —

Název stavby/akce:	Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava	Označení investora: S622000082
		Zakázka: 2021-077
Název části:	Záměr projektu	Označení části:
Název objektu/díleč části:	Textová část záměru projektu	Číslo objektu/komplexu:
Název přílohy: —	—	Číslo přílohy: 001
Odpovědný projektant: —	Zpracovatel přílohy: Ing. Petr Libosvár	Stupeň dokumentace: ZP
Kraj: Vysočina	Katastrální území: Jihlava [659673]	Smluvní datum zpracování: 25.01.2022

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 2 2 0 0 0 0 8 2	— Z P X X	— X X X X X	— X X X X X X X X X	— X X	— X — 0 0 1	— P 0 2

Prostor pro další informace

Záměr projektu

„Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava“

Zpracovatel:



EXprojekt s.r.o.

Heršpická 758/13, 619 00 Brno

Ing. Petr Libosvár a kolektiv profesních garantů

Obsah:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU:.....	4
2	NÁVAZNOST NA SCHVÁLENÉ KONCEPCE A PROGRAMY:.....	4
3	POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU A ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI REALIZACE PROJEKTU	5
3.1	POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU	5
-	Celkový popis traťového úseku, směrové a sklonové poměry, GPK.....	5
-	Zabezpečovací zařízení	5
-	Sdělovací zařízení	6
-	Trakční zařízení	6
-	Silnoproudá technologie.....	6
-	Dispečerská řídicí technika	6
-	Ostatní technologická zařízení	6
-	Železniční svrsek a spodek	6
-	Nástupišť	6
-	Mosty, propustky, zdi	7
-	Pozemní komunikace.....	7
-	Pozemní stavební objekty.....	7
-	Ostatní objekty.....	7
-	Železniční přejezdy.....	7
3.2	NEDOSTATKY, DEFICITY Z HLEDISKA TECHNICKÉHO STAVU, TECHNICKÝCH PARAMETRŮ PO JEDNOTLIVÝCH PROFESÍCH	7
-	Požadavky legislativy.....	7
-	Zabezpečovací zařízení	7
-	Sdělovací zařízení	8
-	Trakční zařízení	8
-	Silnoproudá technologie.....	8
-	Dispečerská řídicí technika	8
-	Ostatní technologická zařízení	8
-	Železniční svrsek a spodek	8
-	Nástupišť	8
-	Mosty, propustky, zdi	8
-	Pozemní komunikace.....	8
-	Pozemní stavební objekty.....	8
-	Ostatní objekty.....	8
-	Železniční přejezdy.....	8
4	POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	9
4.1	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	9
4.2	ORGANIZACE VÝSTAVBY, ETAPIZACE	9
-	Etapizace výstavby	10
4.3	BEZPEČNOSTNÍ PROJEKT PROJEKČNÍ:.....	10
4.4	POŽADAVKY NA DALŠÍ STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:.....	10
5	SPECIFIKACE ROZHODUJÍCÍCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ A PROVOZNÍCH SOUBORŮ.....	11
5.1	PŘEHLED ROZHODUJÍCÍCH PROVOZNÍCH A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	11
5.2	POPIS NAVRŽENÝCH PRACÍ PO JEDNOTLIVÝCH PROFESÍCH.....	11
-	Zabezpečovací zařízení	11
-	Sdělovací zařízení	12
-	Trakční zařízení	13
-	Silnoproudá technologie.....	13
-	Dispečerská řídicí technika	13
-	Ostatní technologická zařízení	13
-	Železniční svrsek a spodek	13

„Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava“

-	Nástupišť	13
-	Mosty, propustky, zdi	14
-	Pozemní komunikace.....	14
-	Pozemní stavební objekty	14
-	Ostatní objekty.....	14
-	Železniční přejezdy.....	15
6	POŽADAVKY NA INTELIGENTNÍ DOPRAVNÍ SYSTÉMY (ITS)	15
6.1.1	Zabezpečovací zařízení	15
-	Místo realizace a zahrnující definovaná komunikační rozhraní	15
-	Stručný popis zajištění provozu včetně organizačních vazeb.....	15
-	Zhodnocení, zda se jedná o novou výstavbu nebo o doplnění prvků ITS	15
-	Využití infrastruktury nebo sdílení některých aplikací ITS	15
-	Požadavky na přenosovou síť včetně uvedení základní specifikace její kapacity.....	16
6.1.2	Sdělovací zařízení	16
7	ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY.....	16
8	MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY	16
9	HODNOCENÍ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ Z HLEDISKA ENVIRONMENTÁLNÍCH VLIVŮ.....	16
9.1	EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY A PTAČÍ OBLASTI (SOUSTAVA NATURA 2000)	16
9.2	ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY	17
9.3	ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, PŘÍRODNÍ PARKY, VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY, HODNOTNÉ EKOSYSTÉMY	17
9.3.1	Zvláště chráněná území	17
9.3.2	Významné krajinné prvky	17
9.3.3	Památné stromy.....	17
9.3.4	Krajina a krajinný ráz.....	18
9.4	POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY, PÁSMO HYGIENICKÉ OCHRANY VODNÍCH A LÉČIVÝCH ZDROJŮ, CHOPAV	18
9.4.1	Ochranná pásma vodních zdrojů	18
9.4.2	Chráněná oblast přirozené akumulace vod	18
9.4.3	Záplavové území.....	18
9.5	NEMOVITÉ KULTURNÍ PAMÁTKY	19
9.6	KÁCENÍ MIMOLESNÍ ZELENĚ	20
9.7	ZMĚNY HLUKOVÉHO ZATÍŽENÍ	20
9.8	VIBRACE.....	20
9.9	NEROSTNÉ SUROVINY	20
9.10	VLIVY NA PŮDU.....	20
9.11	ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ.....	20
9.11.1	Nakládání s odpady	20
9.12	ZÁVĚR.....	21
9.13	POUŽITÉ ZKRATKY	21
10	POŽADAVKY NA ZABEZPEČENÍ BUDOUCÍHO PROVOZU A ÚDRŽBY A DĚLENÍ NÁKLADŮ DLE DRUHU MAJETKU.....	22
11	SHRNUTÍ HODNOCENÍ EKONOMICKÉ EFEKTIVNOSTI PROJEKTU / SHRNUTÍ HODNOCENÍ VÝSLEDKŮ A DOPADŮ PROJEKTU	22
12	ROZPIS NÁKLADŮ.....	23
13	VÝČET PŘÍLOH.....	24

Název investora: Správa železnic, státní organizace
adresa včetně PSČ: Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00
IČ: 70994234
DIČ: CZ70994234

ZÁMĚR PROJEKTU

investiční akce Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava

1 Identifikační údaje projektu:

číslo projektu¹⁾ 561 352 0047
název projektu: Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava
místo realizace (kraj): Kraj Vysočina

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku:		Smíšená 2021–2027
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava – (SFDI, OP Doprava, TEN-T, EIB)</i>	333 843	403 950
Ostatní veřejné zdroje <i>(uvést zdroj)</i>		
Soukromé zdroje		
Celkem	333 843	403 950

Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni roku:		-rok-
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava – (SFDI, kap., OP Doprava, TEN-T, EIB)</i>		
Ostatní veřejné zdroje <i>(uvést zdroj)</i>		
Soukromé zdroje		
Celkem		

¹⁾ uvede se číslo, pokud již bylo přiděleno

2 Návaznost na schválené koncepce a programy:

K 1. 5. 2004 se Česká republika stala členem Evropské unie, jejíž Evropský parlament a Rada v zájmu zlepšení vzájemného propojení národních železničních sítí přijaly směrnice o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního a konvenčního železničního systému. Vybraná železniční síť České republiky, tvořící součást evropského železničního systému musí splňovat požadavky na interoperabilitu podle Vyhlášky č. 352/2004 Sb. o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému, Nařízení

vlády o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému č. 133/2005 Sb. a příslušných technických specifikací interoperability.

Návaznost na schválené programy

–

Návaznost na schválené koncepce

Při modernizaci a optimalizaci železničních drah zařazených do evropského železničního systému určitých sdělením Ministerstva dopravy ČR č. 111/2004 ze dne 25. 2. 2004 se postupuje podle jednotné koncepce stanovené Směrnicí generálního ředitele SŽDC č.16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky (dále jen směrnice SŽDC č.16).

Posuzovaný úsek trati je součástí celostátní trati 701 Veselí nad Lužnicí – Havlíčkův Brod (dle nákrešného jízdního řádu).

Záměr projektu uvede veškerá zařízení a objekty do takového stavu, kdy bude odstraněn propad traťové rychlosti ve směru na žst. Jihlava město, mostní objekt v km 92,705 bude rozšířen na VMP 3,0 a v celém úseku odstraněny nedostatky železničního spodku.

Posuzovaný záměr projektu uvede do souladu požadavky na interoperabilitu z hlediska směrnice TSI 2008/57/ES ze dne 17. června 2008, o interoperabilitě železničního systému ve Společenství, ve znění směrnice Komise 2009/131/EES ze dne 16. října 2009, směrnice Komise 2011/18/EU ze dne 1. března 2011 a směrnice Komise 2013/9/EU ze dne 11. března 2013, které zlepší celkovou výkonnost subsystému infrastruktury ve smyslu TSI 1299/2014/EU, subsystému řízení a zabezpečování ve smyslu TSI 2016/919 a subsystému energie ve smyslu TSI 1301/2014/EU.

Návaznost na zpracované projekty

- „Oprava výhybek č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 a 8 v žst. Jihlava“ (opravná práce, Investor: Správa železnic), realizace 2021–2022
- „Modernizace ŽST Jihlava město“ (investiční akce, zpracovává se DUSP + PDPS), předpokládaná realizace 2023–2025
- „Jihlava ON – rekonstrukce“ (investiční akce), předpokládaná realizace 2022–2024
- „Jihlava temperované stání pro SHV ST TO Jihlava“ (investiční akce, zpracovává se DUSP + PDPS), předpokládaná realizace 2023

Stavba byla s výše uvedenými investicemi koordinována v maximální možné míře.

3 Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

Hlavním limitujícím prvkem ve veselském zhlaví ŽST Jihlava je výhybka č. 11, která trpí nadměrným opotřebáváním (přidrznice, opornice, srdcovka, drážnost vrtulí) a která je stěžejní pro jízdy vlaků z Jihlavy směr Veselí nad Lužnicí a vlaků osobní dopravy směr Brno. Z důvodu nevyhovujícího stavu byla ve větvi ve směru na Veselí nad Lužnicí snížena rychlost průjezdu výhybkou ze 40 km/h na 30 km/h.

3.1 Popis stávajícího stavu

- Celkový popis traťového úseku, směrové a sklonové poměry, GPK

Ze směru Havlíčkův Brod (TÚ 1201) začínají kolejové úpravy za výhybkou č. 4, stavba je zde navázána na provedené opravné práce OR Brno. Ze směru Jihlava-město (TÚ 1801) začíná směrové a výškové navázání v km 92,300, úpravy železničního svršku a spodku pak v km 92,494.

- Zabezpečovací zařízení

Žst. Jihlava hl. n. je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením (dále jen „SZZ“) 3.kategorie dle TNŽ 342620 a to elektronickým stavědlem ESA 11 s pracovištěm JOP. V obvodu stanice se nachází v km 92,778 přejezd P6235, který je vybaven PZS bez závor kategorie PZS 3SBLI. SZZ je ve všech směrech vybaveno traťovým zabezpečovacím zařízením.

- Sdělovací zařízení

V žst. Jihlava se nachází dvě nástupiště. Jedno ostrovní s úrovněnými přístupy a jedno jednostranné u VB (výpravní budovy). Na veselském zhlaví se trať dělí na dvě – první jednokolejná trať směr Jihlava město a druhá jednokolejná trať směr Luka n/J.

V t.ú. žst. Jihlava – Luka n/J se nachází metalický kabel ve vlastnictví Správy Železnic s.o. (SŽ). Jedná se o kabel 15XN0,8 v provedení TCEPKPFLEZE. Ve společné trase jsou položeny dvě ochranné HDPE trubky. Optická kabelizace není v t.ú. položena. V t.ú. je dále veden sdělovací kabel ve vlastnictví společnosti CETIN a.s. Kabely ve vlastnictví ČD-Telematika nejsou v t.ú. vedeny.

V t.ú. žst. Jihlava – Jihlava město se nachází kabelizace ve vlastnictví SŽ a ČD-Telematika. SŽ má v t.ú. metalický traťový kabel 15XN0,8 v provedení TCEPKPFLEZE a ve společné trase jsou uloženy dvě ochranné HDPE trubky. Optická kabelizace ve vlastnictví SŽ není v t.ú. položena. V rámci stavby „Modernizace ŽST Jihlava město“ bude do stávající trasy kabelového vedení položen nový traťový kabel TK 15XN0,8 v provedení TCEPKPFLEZE a nová ochranná HDPE trubka. Celkem se po dokončení stavby „Modernizace ŽST Jihlava město“ bude v t.ú. nacházet 2x TK 15XN0,8 TCEPKPFLEZE a 3x ochranná HDPE 40/33 trubka.

Společnost ČD-Telematika a.s. má v t.ú. žst. Jihlava – Jihlava město položeny dva optické kabely ve vlastní HDPE ochranné trubce. Jedná se o optické kabely DOK 36vl. a DOK 72vl.

V žst. Jihlava na veselském zhlaví se nachází místní metalické kabely MK16p, 5XN0,8, 10XN0,8, 25XN0,8 a místní optický kabel MOK 12vl. ATÚ-TO veden v modré ochranné HDPE trubce. V budově nádraží ČD se nachází rozvaděč ve vlastnictví společnosti Vodafone Czech Republic a.s.

- Trakční zařízení

Stávající trakční vedení je provedeno dle sestavy „S“ řetězovým hlavním kompenzovaným vedením s trolejovým drátem o průřezu 100 mm² Cu s tahem 10 kN a nosným lanem o průřezu 50 mm² Fe a vedlejším polokompenzovaným vedením s trolejovým drátem o průřezu 80 mm² Cu s tahem 8 kN a nosným lanem o průřezu 50 mm² Fe. Trakční vedení je zavěšeno na šikmých izolovaných konzolách a na nosných branách se směrovými lany.

Ukolejnění individuální přímé, nepřímé a skupinové.

- Silnoproudá technologie

Výhybky č.11, 12, 15 a 19 na veselském zhlaví žst. Jihlava jsou osazeny EOv, dle poskytnuté dokumentace stávajícího stavu je napájení provedeno z rozvaděče REOV2, rok výstavby cca 2007.

- Dispečerská řídicí technika

Není součástí tohoto ZP.

- Ostatní technologická zařízení

Nejsou ve stávajícím stavu obsaženy.

- Železniční svršek a spodek

Veselské zhlaví ŽST Jihlava je tvořeno výhybkami č. 11, 12, 15, 19, 21, 22 a geometricky je navrženo na rychlost 40 km/h. Umožňuje jízdy od Veselí nad Lužnicí do kolejí 1, 2 a do liché kolejové skupiny. Pro snadnou úvrat rychlíků je z tohoto zhlaví přístupná rovněž kolej č. 5a, určená pro vyčkávání lokomotivy.

Výhybka č. 11 je tvaru Obl-oS49-1:6-150 (523/211). Do kolejíště byla vložena v roce 1998 společně s výhybkou č. 12 tvaru Obl-oS49-1:7,5-190 (392/370) v rámci akce „Rozložení křížovatkové výhybky čís. 10ab“. Hlavním limitujícím prvkem ve veselském zhlaví ŽST Jihlava je výhybka č. 11, kde z důvodu nevyhovujícího stavu byla ve větvi ve směru na Veselí nad Lužnicí snížena rychlost průjezdu výhybkou ze 40 km/h na 30 km/h. Celé zhlaví je na dřevěných pražcích.

- Nástupiště

V blízkosti zamýšleného záměru se nachází celkem 3 nástupiště. Konkrétně se jedná o nástupiště při koleji č. 2a, 3 a 5b. Jedná se o jedno vnější a dvě jednostranná úrovněná nástupiště typu TISCHER.

- Mosty, propustky, zdi

Most v ev. km 92.705 – Jedná se o osmipolovou konstrukci z roku 1887. Most převádí železniční dopravu přes účelovou komunikaci a trvalý vodní tok. Konstrukce sestává ze soustavy kamenných kleneb na kamenné spodní stavbě. Délka mostu je 106,50 m, šířka 5,70 m, výška 19,45 m, délka přemostění 95,40 m, výška přesypávky včetně šěrkového lože 1,70 m. Most se nachází v oblouku za odbočkou trati na Veselí nad Lužnicí. Na spodní stavbě jsou uchyceny sloupy TV, za levou římsou jsou umístěny dva plastové kabelové žlaby.

- Pozemní komunikace

Traťový úsek 1801 ve směru na žst. Jihlava město kříží dvě místní komunikace – ulice Havlíčkovu a Na Vyhlídce. Jedná se o komunikace s asfaltobetonovým krytem, jehož šířka činí u ulice Havlíčkovy 4,70 m a u ulice Na Vyhlídce cca 6,0 m. Niveleta ulice Havlíčkovy je vedena v mírném sklonu (do 1 %), ulice Na Vyhlídce se za přejezdem prudce sklání (cca 14 %). Ulice Havlíčkovu navazuje na obou svých koncích na další městské komunikace, ulice Na Vyhlídce je slepá a končí cca po 200 m.

- Pozemní stavební objekty

Nejsou součástí tohoto ZP.

- Ostatní objekty

- Ochrana inženýrských sítí – Dotčenou trať kříží areálový vodovod Správy železnic DN 63 mm.

V t.ú. žst. Jihlava – Luka n/J je veden sdělovací kabel ve vlastnictví společnosti CETIN a.s. Kabely ve vlastnictví ČD-Telematika nejsou v t.ú. vedeny.

V t.ú. žst. Jihlava – Jihlava město se nachází kabelizace ve vlastnictví ČD-Telematika. Společnost má v t.ú. položeny dva optické kabely ve vlastní HDPE ochranné trubce. Jedná se o optické kabely DOK 36vl. a DOK 72vl.

V žst. Jihlava n budově nádraží ČD se nachází rozvaděč ve vlastnictví společnosti Vodafone Czech Republic a.s.

- Železniční přejezdy

V bezprostřední blízkosti zamýšleného stavebního záměru se nacházejí železniční přejezdy:

P6235 v ev. km 92,778 TÚ 1801. Jedná se o úroňové křížení místní komunikace s dráhou celostátní. Komunikace kříží dráhu pod úhlem 30°. Volná šířka komunikace na přejezdu je cca 6 m. Přejezdová konstrukce je rozebiratelná, celopryžová.

P6234 v ev. Km 92,556 TÚ 1801. Jedná se o úroňové křížení místní komunikace s dráhou celostátní. Komunikace kříží dráhu pod úhlem 90°. Přejezdová konstrukce je živičná. Volná šířka komunikace na přejezdu je 5,9 m. Komunikace vpravo přejezdu klesá v podélném sklonu cca 14 %.

P3673 v ev. Km 198,289 TÚ 1201. Jedná se o úroňové křížení místní komunikace s dráhou celostátní. Komunikace kříží dráhu pod úhlem 90°. Volná šířka komunikace na přejezdu je 8,8 m.

3.2 Nedostatky, deficity z hlediska technického stavu, technických parametrů po jednotlivých profesích

- Požadavky legislativy

Legislativní nedostatky, nevyhovující stav z hlediska nových předpisů apod. jsou uvedeny v textu u jednotlivých profesí.

- Zabezpečovací zařízení

Stávající zabezpečovací zařízení je vyhovující, nedostatky jsou spíše dopravního charakteru.

- **Sdělovací zařízení**

Nutnost úpravy kabelizace vyplývá převážně ze stavebních úprav na železničním svršku a stavebních úpravách mostu v ev. km 92,705, kdy by z velké části došlo k dotčení stávající kabelizace. Z tohoto důvodu je nutné provoz na stávajících kabelech ochránit provizorní přeložkou.

- **Trakční zařízení**

Stávající stav trakčního vedení je nevyhovující, z důvodu zvýšení převýšení navrhovaného kolejového řešení, nutné úpravy polohy el. dělení vzhledem k poloze vjezdového návěstidla. Nacházejí se zde krátké stožáry, konzoly, tzn. není možná regulace na nový stav kolejového řešení. Dále zde degradované, popraskané hlavičky základů. Některé trakční podpěry jsou vykloněné z původní polohy. Na veselském zhlaví z důvodu posunu výhybek, by nevyhovovala jejich sjízdnost a stávající trakční podpěry jsou v kolizi s kolejemi.

- **Silnoproudá technologie**

Vedení silnoproudých kabelů nevyhovuje změně konfigurace kolejíště na veselském zhlaví.

- **Dispečerská řídicí technika**

Není součástí tohoto ZP.

- **Ostatní technologická zařízení**

Nejsou ve stávajícím stavu obsaženy.

- **Železniční svršek a spodek**

Výhybka č. 11, která je stěžejní pro jízdy vlaků z Jihlavy směr Veselí nad Lužnicí a vlaků osobní dopravy směr Brno, je nadměrně opotřebovávána (přidrznice, opornice, srdcovka, držečnost vrtulí). Je to způsobeno kombinací velkého zatížení, malého poloměru (211 m) a velkého úhlu odbočení (1:6). Trať směr Veselí nad Lužnicí je vedena po viaduktu v oblouku $R = 200$ m, $D=32$ mm, kde je rovněž omezena rychlost na 30 km/h. Svršek je tvořen kolejnicemi S 49 na dřevěných pražcích a vykazuje značné boční ojetí kolejnic.

Železniční spodek v celém úseku v relativně dobrém stavu, pouze lokálně se vyskytují blátivá místa. Odvodnění je řešeno přímým vsakováním.

- **Nástupiště**

Nástupiště je třeba zrekonstruovat z důvodu změny konfigurace přilehlých kolejí.

- **Mosty, propustky, zdi**

Závady a poruchy:

Všechny klenby i pilíře vykazují průsaky v různých mírách. V některých spárách roste vegetace. Klenby i pilíře vykazují trhliny jak ve spárách, tak i přímo v kamenném zdivu. V některých klenbách se jedná o podélné trhliny.

Zatížitelnost a přechodnost mostu:

Jedná se o kamenný viadukt. Vzhledem k závadám, které vykazuje, se dá předpokládat zatížitelnost mírně pod hodnotou 1. Přechodnost D4/75 pravděpodobně vyhoví.

- **Pozemní komunikace**

• **Komunikační a zpevněné plochy**

Vzhledem k rekonstrukci obou dotčených přejezdů je potřeba řešit i navazující pozemní komunikace.

- **Pozemní stavební objekty**

Nejsou součástí tohoto ZP.

- **Ostatní objekty**

• **Ochrana inženýrských sítí** – ve stavbě bude nutné ochránit, případně přeložit, sítě mimodrážních vlastníků.

- **Železniční přejezdy**

P6235 v ev. km 92,778 není osazen závorami.

P6234 v ev. km 92,556 – navazující vozovka i samotná přejezdová konstrukce jsou ve špatném technickém stavu, přejezd je nutné zrekonstruovat i s ohledem na změnu převýšení křížené trati.

P3673 v ev. km 198,289 není dotčen kolejovými úpravami.

3.3 Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

Hlavním důvodem nutnosti realizace projektu je špatný technický stav výhybky č. 11 (vinou velkého zatížení a nevhodné geometrie samotné výhybky). Změnou konfigurace kolejíště bude odstraněn propad rychlosti v prostoru veselského zhlaví a sníženy nároky na opravy a údržbu železničního svršku a spodku.

V souvislosti se změnou konfigurace kolejíště (ne jen výměnou výhybky č. 11 tzv. „kus za kus“) vyvstávají i další problémy, které je nezbytné v rámci projektu řešit.

Trakční vedení, silnoproudé rozvody a nástupiště nevyhovují změně geometrické polohy kolejí, vana šterkového lože na mostě v km 92,705 nesplňuje požadavky na průjezd pro čističku, přejezd P6235 i přílehlá komunikace jsou ve špatném technickém stavu, přejezd není osazen závorami.

4 Požadavky na technické řešení

Záměr projektu musí plnit veškeré technické požadavky plynoucí z evropských právních předpisů na evropský konvenční železniční systém, k jejichž plnění se ČR jako člen EU zavázala.

Pro konvenční železniční systém je hlavním dokumentem o propojitelnosti (interoperabilitě) evropské železniční sítě Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES (o interoperabilitě železničního systému ve Společenství), která ruší původní Směrnice 96/48/ES a 2001/16/ES.

Z hlediska technické specifikace na propojitelnost infrastruktury jsou pro zpracování záměru výchozími dokumenty zejména TSI 1299/2014/EU o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „infrastruktura“, TSI 1301/2014/EU subsystém „energie“ a TSI 2016/919 subsystém „řízení a bezpečnosti“.

Dále musí být splněny veškeré technické parametry na propojitelnost vyplývající z TSI 1301/2014/EU a TSI 2016/919.

Cílem celé stavby je pak odstranění propadu rychlosti okolo výhybky č. 11 v žst. Jihlava, zaviněného stávajícími parametry železničního svršku a geometrickým uspořádáním kolejíště.

Další požadavky na technické řešení vycházejí ze zadávací dokumentace záměru projektu, z projednání se zástupci investora Správy železnic, s. o.

4.1 Dopravní technologie

Dopravní technologie je popsána v samostatné části doprovodné dokumentace.

4.2 Organizace výstavby, etapizace

Zahájení stavebních prací souvisejících s dopadem na příjezdové komunikace k objektům drah a na dráze je nutné oznámit na operační středisko místně příslušné JPO HZSP Správy železnic, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.

- Etapizace výstavby

Stavba je předběžně výlukově uvažována v období od března 2026 do října 2026. Je rozdělena do následujících stavebních postupů.

Rámcový harmonogram		od	dny	do
Stavební postup č. 0	Přípravné práce SSZT a SEE	1. 3. 26	15	15. 4. 26
Stavební postup č. 1	Rekonstrukce zhlaví včetně navazujícího traťového úseku (zejména mostu v km 92,705)	16. 4. 26	178	10. 10. 26
Stavební postup č. 2	Dokončení prací SSZT a SEE, uvedení do provozu	11. 10. 26	21	31. 10. 26
Stavba celkem		3. 4. 26	214	31. 10. 26

Stavba bude prováděna v jedné etapě, rozdělené do tří stavebních postupů. V této etapě bude celé veselské zhlaví vyloučeno, provedeny potřebné stavební úpravy na kolejích, trakčních vedeních, mostním objektu včetně přeložek kabelů a vodovodu a uvedeno zpět do provozu.

Hlavní část uvažované osmiměsíční výluky zabere rekonstrukce mostního objektu, jehož rozšíření představuje významnou položku nejen z hlediska výluk, ale i z hlediska investičních nákladů.

V dalším stupni dokumentace bude třeba upřesnit:

- Podrobné schéma stavebních postupů
- Podrobně řešit problematiku staveništních nájezdů/sjezdů a přejezdů

Aktivace definitivních zabezpečovacích zařízení bude navržena dle detailního harmonogramu v dalším stupni projektové dokumentace.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti. Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

4.3 Bezpečnostní projekt projekční:

Objekty dotčené stavbou budou zařazeny do bezpečnostní kategorie ve spolupráci s O30 a tato informace bude předána Zhotoviteli. Zhotovitel pro objekty kategorie I až III musí, nejpozději ve stupni DSP/DUSP, zajistit vypracování samostatného podkladového dokumentu – Bezpečnostního projektu projekčního, a to dle závazné osnovy Zadavatele. V případě změn ve stavebním projektu je nutné aktualizovat Bezpečnostní projekt projekční. Projednaný a schválený Bezpečnostní projekt projekční se stane podkladem pro další zpracování a bude rozpracován do podrobností jednotlivých profesních částí dle příslušného projektového stupně. Pro objekty zařazené do bezpečnostní kategorie IV a V musí Zhotovitel navrhnout zabezpečení v souladu se Samostatnou přílohou F SM 07.

4.4 Požadavky na další stupeň projektové dokumentace:

- 1) Provedení podrobného geotechnického průzkumu dle požadavků S4 pro daný stupeň projektové dokumentace a nejpozději ve stupni DSP kategorizace železničního svršku.
- 2) Stavebně-technický a geotechnický průzkum dotčeného mostního objektu.
- 3) Nejpozději ve stupni DSP bude zpracován plán opatření pro případy havárie (havarijní plán) podle § 39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a povodňový plán podle § 71 zákona o vodách.
- 4) V dalším stupni projektové dokumentace bude proveden základní korozní průzkum včetně návrhů na opatření proti účinkům bludných proudů příslušným specializovaným pracovištěm ve smyslu platných předpisů.
- 5) Zpracování nového plánu izolace kolejíště.
- 6) Podrobně rozpracované navrhované stavební postupy pro SZZ.

- 7) Zpracovat realizační dokumentaci pro sděl. a zabezpečovací zařízení.
- 8) Zpracovat řezy a trasy kabelových tras definitivních i překládaných sděl. a zab. zař., souběhy s trasami SEE.
- 9) Zpracovat koordinační schéma pro realizaci výstavby profesí žel. spodek, žel. svršek, SZZ, SEE, Telematika atd.
- 10) Provéřít ponechání pohledového zdiva poprsních zdí v maximálně možném rozsahu.
- 11) Zásyp zesilujících rubových žb kleneb bude proveden po vrstvách tl. 0,25m s opatřením pro snížení bočních tlaků zásypu na poprsní zdi (např. kamenné rovnániny, přídavek pojiva do zásypu nebo využití geosyntetik – vhodné jsou geobuňky v kombinaci se ŠD 0–32).
- 12) Bude dopracován detailní rozsah prací na žel. svršku v návaznosti na starý stav.
- 13) Zpracování akustické posouzení daného záměru na okolí železniční trati.

5 Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

5.1 Přehled rozhodujících provozních a stavebních objektů

D.1 TECHNOLOGICKÁ ČÁST

ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT

D.2 STAVEBNÍ ČÁST

INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

5.2 Popis navržených prací po jednotlivých profesích

- Zabezpečovací zařízení

V rámci stavby bude využito i nadále stávající SZZ, které bude ve své vnitřní i venkovní části upraveno podle nové konfigurace kolejíště. V rámci rekonstrukce konfigurace kolejíště bude provedeno vložení nové křižovatkové výhybky 11 a/b a navazujících výhybek č. 15 a 19. Dále bude provedena rekonstrukce koleje na lichém záhlaví ve směru do ŽST JIHLAVA MĚSTO včetně rekonstrukcí přejezdových konstrukcí na železničních přejezdech P6235 v km 92,778 a P6234 v km 92,556.

Bude provedena demontáž přestavníků na rušených výhybkách č. 11,12,15,19 a doplnění nových přestavníků na nově vložených výhybkách V 11a/b, V15, V19. Ve venkovní části budou provedeny nezbytné přeložky stávajících kabelových rozvodů a provedena náhrada dotčených venkovních prvků, tj. návěstidel S3 a S5b, dále úprava stávajících kolejových obvodů V11-12, V15, V19-20 v prostoru rekonstruované části kolejíště. Předpokládá se nová kabelizace mezi stávajícími kabelovými objekty a jednotlivým prvky v kolejíšti. Ve vnitřní části bude upravena stávající struktura elektronického stavědla, a to v části reléové i v části softwarové. Bude upraveno stávající pracoviště JOP. Pro zabezpečení provozu během rekonstrukce kolejíště bude v činnosti přechodné zabezpečovací zařízení tvořené upraveným stávajícím elektronickým stavědlem. Součástí stavby bude zpracování upravené stávající základní dokumentace stávajícího zařízení, součástí stavby bude přezkoušení a uvedení do provozu upraveného SZZ a PZS.

Výkresově je návrh nového zabezpečení PZS na železničním přejezdu P6235 v km 92,778 součástí stavebních úprav kolejíště včetně stavebních úprav vlastní komunikace přejezdu. Umístění vnitřní části zařízení PZS se nemění a zůstává ve stávajícím objektu v blízkosti přejezdu, který po konzultaci s provozovatelem má potřebné prostorové rezervy. S ohledem na uvažované doplnění bude zřejmě nutno vyměnit stávající akubaterii za novou s vyšší kapacitou. Podrobnosti budou řešeny v dalším stupni dokumentace.

Zabezpečení ostatních PZS ve vazbě na SZZ se stavbou nemění. V dalším stupni se prověří jejich ovládání s ohledem na uvažované změny v rychlosti jízdy vlaků na rekonstruovaném zhlaví.

Podle zadání se stavbou nemění stávající vazby se sousedními dopravními traťová zabezpečovací zařízení zůstávají stávající

- Sdělovací zařízení

V rámci stavby „Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava“ bude vybudováno nové kolejové řešení v obvodu stanice, konkrétně na veselském zhlaví. Úpravy se také dotknou železničního mostu v ev.km 92,705. Navrhovanými úpravami dojde k dotčení stávajících kabelových tras. Z tohoto důvodu musí být kabelizace po dobu stavby, především těžkých výkopových a stavebních prací, ochráněna.

Na úseku dotčeném stavbou jsou kabely v provozu, proto veškeré práce na nich musejí být prováděny pod dozorem správce nebo jím určené servisní organizace (ČD-Telematika) a musí být dodrženy pokyny „SŽDC č.j.: 2681/2020-SŽ-CTD-DE Všeobecné podmínky pro činnost na kabelech v majetku SŽ“.

Stavba „Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava“ se přímo dotkne kabelizace tří subjektů. Jedná se o společnosti CETIN a.s. (O2 Czech Republic a.s.), ČD-Telematika a Správa železnic s.o.

Společnost CETIN a.s. (O2 Czech Republic a.s.) vede v oblasti dotčené stavbou kabely ve svém vlastnictví. Kabelizace bude dotčena stavbou nového přejezdu P6235 v žkm 92,778, navazující silniční komunikací a stavbou nového kolejíště v žkm 92,755. Ochrana vedení je navržena stranovou přeložkou a zahloubením pod nově navržené kolejové řešení tak, aby kabelové vedení bylo v dostatečné vzdálenosti od stavby a nedošlo k jeho poškození. V místech, kde hrozí pojezd těžké stavební techniky po sdělovacím vedení, budou nad toto vedení umístěny silniční panely, které toto vedení ochrání.

Společnost ČD-Telematika má v oblasti vedení ve svém vlastnictví, a to DOK ČD-T 36vl. a DOK ČD-T 72vl. Tyto dálkové optické kabely budou ve velké míře dotčeny stavbou nového kolejíště, přejezdů a úprav navazující komunikace a úprav na mostním objektu v žkm 92,7. Kabelové trasy společnosti ČD-T budou stranově přeloženy v místech, kde to bude možné, popř. zahloubeny do dostatečné hloubky, aby nebyly dotčeny stavební technikou. Na mostním objektu budou kabely provizorně vyvěšeny – vedeny na vybudovaném lešení v korugované chráničce, aby mohly být realizovatelné úpravy mostu. Po dokončení stavebních prací bude dálková optická kabelizace vedena v upravených trasách a na mostě v kabelovém žlabu. V místech, kde hrozí pojezd těžké stavební techniky po sdělovacím vedení, budou nad toto vedení umístěny silniční panely, které toto vedení ochrání. Kabelizace ČD-Telematika musí být vždy překládána v celých úsecích od spojky ke spojce nebo od ODF ke spojce tak, aby nedošlo k navyšování počtu optických spojek v trase. Pro potřeby přeložení kabelizace bude využito ODF na ATÚ Jihlava hl.n a spojek umístěných v kabelové komoře kk123 v žkm 92,113. Ve společné trase s DOKy je veden vyhledávací metalický kabel 2x1,5 mm. Společnost ČD-Telematika je servisní organizací pro sdělovací kabely CDT (Správa železnic s.o.).

V zájmovém území stavby se nachází kabelizace Správy železnic s.o., která se skládá z HDPE ochranných trubek 40/33, které jsou prázdné a metalických traťových kabelů TK 15XN0,8 mm provedení TCEPKPFLEZE. Kdy směřem na Luka n/J je veden jeden TK15XN0,8 TCEPKPFLEZE a dvě ochranné HDPE trubky a směřem na Jihlavu město jsou vedeny dva TK15XN0,8 TCEPKPFLEZE a celkem tři ochranné HDPE trubky. K dotčení dojde převážně v místech stavby nového kolejíště, přejezdů a úprav navazujících komunikací a úprav na mostním objektu v žkm 92,7. Kabelové trasy budou stranově přeloženy, popřípadě zahloubeny do dostatečné hloubky, aby nedošlo k jejich poškození. Na mostním objektu bude kabelizace provizorně vyvěšena – vedeny na vybudovaném lešení v korugované chráničce, aby mohly být realizovatelné úpravy mostu. Po dokončení stavebních prací bude traťová metalická kabelizace TK vedena společně s ochrannými HDPE trubkami v upravených trasách a na mostě v kabelovém žlabu. V místech, kde hrozí pojezd těžké stavební techniky po sdělovacím vedení, budou nad toto vedení umístěny silniční panely, které toto vedení ochrání.

Při realizaci přeložek není možné navyšovat počet optických spojek na vedení. Přeložení optické kabelizace bude vždy v celém úseku ODF – ODF, ODF – Optická spojka nebo Optická spojka – Optická spojka. Na sdělovacím vedení musí po celou dobu stavby zůstat zachován datový provoz. Je tedy nepřijatelné sdělovací kabely přerušit bez možnosti okamžitého navázání na jiný sdělovací kabel.

V rámci stavby „Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava“ bude na veselském zhlaví vybudována nová výhybka, pro kterou bude navržen nový ohřev. Rozvaděč ohřevu výměn R-EOV bude připojen MOK 6vl. vedeným v ochranné HDPE trubce 40/33 s využitím mikrotubičkového systému. Nově vybudovaný kabel nebude s ostatními R-EOV zapojen do okruhu REP, ale bude připojen samostatně.

Pokládka definitivní kabelizace je nutné realizovat až po dokončení těžkých stavebních prací, které by mohly sdělovací kabely správců ohrozit.

Před začátkem prací na překládce kabelizace musí být realizováno měření jak na metalických, tak na optických kabelech. Následně musí být provedeno měření po přeložení kabelové trasy a poslední měření po umístění do definitivní polohy a po ukončení stavebních prací.

- **Trakční zařízení**

V rámci úprav trakčního vedení bude navržena celková rekonstrukce kotevního úseku T, přestavění bran pro zajištění sjízdnosti posunutých výhybek včetně ukolejnění předmětného zhlaví. Jedná se o nutnou náhradu všech trakčních podpěr včetně výbroje a vybudování nových základů, náhrada kotvení, nosného lana, trolejového drátu, úsekových odpojovačů s motorickými pohony, svodičů přepětí a ukolejnění, s navázáním do příslušných rozpětí v rozsahu kolejových úprav. Bude navržen plně kompenzovaný systém TV 100Cu+70Bz, s možností převěšení TV na stávající závěsy, výšková a směrová regulace.

Mezi odpojovači 401 a 411 bude doplněno obcházecí vedení.

- **Silnoproudá technologie**

V rámci SO silnoproudu je nutno vybudovat elektrický ohřev nových výhybek č.11a/b, 15 a 19, kdy bude ze stávajícího rozváděče REOV2 vybudována nová kabeláž, skříňky EOY a topnice. V rozváděči REOV2 a systému DDTS ŽDC budou provedeny potřebné úpravy v souvislosti se zrušením výhybky č.12 a instalací nové křížovatkové výhybky č.11a/b.

V rámci této stavby je nutno provést přeložku stávajícího kabelu DOÚO k trakčnímu odpojovači č. 401 z důvodu rekonstrukce mostu a dále případné přeložky kabelů NN, které budou v kolizi se stavbou.

- **Dispečerská řídicí technika**

Není součástí tohoto ZP.

- **Ostatní technologická zařízení**

Nejsou součástí tohoto ZP.

- **Železniční svršek a spodek**

Je navržena rekonstrukce zhlaví pro rychlost 50 km/h do všech kolejí. Oblouk trati směr Veselí je fixován ve stávající poloze, zvýšením převýšení na 54 mm je umožněno zvýšení rychlosti v oblouku na $V / V_{130} = 50 / 55$ km/h. Dvojice výhybek č. 11, 12 je nově nahrazena křížovatkovou výhybkou C49 1:9/9-300 s obloukovými jednoduchými srdcovkami. Toto řešení si vyžádá výjimku z předpisu S3. Vyšlo však z porovnání čtyř variant jako jediné možné pro splnění všech okrajových podmínek ve velmi stísněném prostoru: bude zvýšena rychlost a zároveň zachována poloha koleje na viaduktu, kolej 5a pro HV, nezkráceny užité délky kolejí č. 1, 2 a koleje č. 3, 5a budou zkráceny jen v minimálním rozsahu, aby nadále vyhovovaly potřebám dopravní technologie (vč. délek nástupišť). Dále budou vloženy nové výhybky č. 15 a 19, tvaru J49 1:9-300. Do spojky výhybek 21-22 nebude zasahováno. Porovnání stávajících a nových užitných délek je uvedeno v tabulce:

	stávající	návrh	Normativ	NPDV
5a	31 m	34 m		
5b	147 m	119 m		
3	572 m	571 m	538 m	650 m
1	612 m	612 m	538 m	650 m
2	556 m	556 m	538 m	650 m
nást 5b	139 m	109 m		
nást 3	290 m	289 m		

Nový železniční svršek bude tvaru 49 E1 na betonových pražcích s pružným upevněním, v oblouku $R = 200$ m budou použity kolejnice třídy R350 HT. Nové výhybky budou rovněž na betonových pražcích. V místech přejezdových konstrukcí bude použito upevnění s antikorozií úpravou.

V rozsahu nového železničního svršku bude navržena sanace železničního spodku včetně odvodnění.

- **Nástupiště**

V návaznosti na úpravy kolejového řešení budou v nezbytném rozsahu upravena nástupiště a přístupy k nim.

Vnější nástupiště u koleje 5b bude zkráceno na 109 m, přičemž v délce 7 m bude nástupní hrana rekonstruována.

Jednostranné úrovnňové nástupiště u koleje č. 3 bude zkráceno na 289 m, přičemž v délce 18 m budou nástupištní hrany rekonstruovány. Bude vybudován nový přístup z čela nástupiště na posunutý úrovnňový přechod.

Jednostranné úrovnňové nástupiště u koleje č. 2a bude prodlouženo na 95 m, přičemž v délce 3 m budou nástupištní hrany rekonstruovány. Bude vybudován nový přístup z čela nástupiště na posunutý úrovnňový přechod.

Úrovnňový přechod bude ze střední části výhybky č. 19 přesunut mezi výhybky č. 19 a 21 (dojde k posunu ve směru koleje cca o 2,7 m. je navržena nová celopryžová konstrukce šířky 2,4 m včetně navázání na všechna nástupiště a plochu před výpravní budovou.

V rámci stavby bude zřízeno provizorní úrovnňové nástupiště u koleje č. 4 pro obracení rychlíků od Brna během výluky kolejí č. 1–5.

- Mosty, propustky, zdi

Vzhledem k tomu, že pouze z pohledu nelze jednoznačně určit, zda v 60. letech minulého století byla provedena injektáž a v jakém rozsahu, bude toto zjištěno podrobněji v dalším stupni dokumentace pomocí stavebně technického průzkumu. Na základě tohoto průzkumu bude navržen rozsah injektáže nové. Lokálně budou vyspraveny trhliny ve spárování a ve zdivu. S ohledem na rozšíření VMP na 3,0 m a splnění nutného obrysu kolejového lože bude na mostě zřízena nová ŽB konstrukce umožňující rozšíření VMP a kolejového lože. S přihlédnutím na tvořící se podélné spáry navrhujeme provést ŽB klenby na stávajících kamenných klenbách, jež s nimi budou spřaženy pomocí trnů. Dále jsou navrženy nové ŽB poprsní zdi, které budou vynášet ŽB kolejovou vanu, jež umožní provedení spádování do nových odvodňovačů. Bude proveden nový systém vodotěsné izolace. Kabelová trasa bude nově vedena v kolejovém loži vedle nutného obrysu kolejového lože. Pro sloupy trakčního vedení budou v ŽB konstrukci navrženy nové konzoly, na které budou sloupy osazeny. Náčrt řešení je součástí výkresových příloh. V dalším stupni dokumentace bude prověřena

Požadavky na další stupeň dokumentace:

- Stavebně-technický průzkum pro stanovení rozsahu injektáže mostu.
- Stavebně-technický průzkum pro stanovení vlastností materiálu pro výpočet zatížitelnosti a přechodnosti mostu a pro stanovení tloušťek nosných konstrukcí a spodní stavby (tl. kleneb v patě, ve vrcholu, tl. čelních zdí – u pat kleneb i u římsy, tl. opěr...).
- Podrobné zaměření konstrukce pro přesné navázání nových částí na stávající konstrukci mostu.
- Prověření možnosti zachování čelních kamenných zdí s tím, že ŽB zdi budou přibetonované z rubové strany na základě provedeného stavebně-technického průzkumu, případně zbudování kamenného obkladu pro zachování kamenných pohledových ploch.

- Pozemní komunikace

• Komunikační a zpevněné plochy

Samotné pozemní komunikace nejsou předmětem této stavby, dojde pouze k nezbytným úpravám během rekonstrukcí přejezdů P6234 a P6235.

- Pozemní stavební objekty

Nejsou součástí tohoto ZP.

- Ostatní objekty

- Ochrana inženýrských sítí – ve stavbě je uvažováno s přeložkou vodovodu DN 63 mm Správy železnic.

V rámci stavby „Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava“ bude vybudováno nové kolejové řešení v obvodu stanice, konkrétně na veselském zhlaví. Úpravy se také dotknou železničního mostu v ev.km 92,705. Navrhovanými úpravami dojde k dotčení stávajících kabelových tras. Z tohoto důvodu musí být kabelizace po dobu stavby, především těžkých výkopových a stavebních prací, ochráněna.

Stavba „Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava“ se přímo dotkne kabelizace tří subjektů. Jedná se o společnosti CETIN a.s. (O2 Czech Republic a.s.), ČD-Telematika a Správa železnic s.o.

Společnost CETIN a.s. (O2 Czech Republic a.s.) vede v oblasti dotčené stavbou kabely ve svém vlastnictví. Kabelizace bude dotčena stavbou nového přejezdu P6235 v žkm 92,778, navazující silniční komunikací a stavbou nového kolejíště v žkm 92,755. Ochrana vedení je navržena stranovou přeložkou a zahloubením pod nově navržené kolejové řešení tak, aby kabelové vedení bylo v dostatečné vzdálenosti od stavby a nedošlo k jeho poškození.

V místech, kde hrozí pojezd těžké stavební techniky po sdělovacím vedení, budou nad toto vedení umístěny silniční panely, které toto vedení ochrání.

Společnost ČD-Telematika má v oblasti vedení ve svém vlastnictví, a to DOK ČD-T 36vl. a DOK ČD-T 72vl. Tyto dálkové optické kabely budou ve velké míře dotčeny stavbou nového kolejíště, přejezdů a úpravy navazující komunikace a úprav na mostním objektu v žkm 92,7. Kabelové trasy společnosti ČD-T budou stranově přeloženy v místech, kde to bude možné, popř. zahloubeny do dostatečné hloubky, aby nebyly dotčeny stavební technikou. Na mostním objektu budou kabely provizorně vyvěšeny, aby mohly být realizovatelné úpravy mostu. Po dokončení stavebních prací bude dálková optická kabelizace vedena v upravených trasách a na mostě v kabelovém žlabu. V místech, kde hrozí pojezd těžké stavební techniky po sdělovacím vedení, budou nad toto vedení umístěny silniční panely, které toto vedení ochrání. Kabelizace ČD-Telematika musí být vždy překládána v celých úsecích od spojky ke spojce nebo od ODF ke spojce, tak aby nedošlo k navyšování počtu optických spojek v trase. Pro potřeby přeložení kabelizace bude využito ODF na ATÚ Jihlava hl.n a spojek umístěných v kabelové komoře kk123 v žkm 92,113. Ve společné trase s DOKy je veden vyhledávací metalický kabel 2x1,5 mm. Společnost ČD-Telematika je servisní organizací pro sdělovací kabely CDT (Správy železnic s.o.).

- **Železniční přejezdy**

P6235 v ev. km 92,778 bude rekonstruován s vložením nové celopryžové konstrukce v závěrných zídkách. Úhel křížení bude zvětšen na 35°, což umožní snížit šířku přejezdu na 13,2 m (dnes 16,2 m). komunikace bude upravena v délce 63 m. Přejezd bude osazen novým PZZ se závorami.

P6234 v ev. km 92,556 bude rekonstruován s vložením nové betonové konstrukce v závěrných zídkách. Podélný sklon komunikace vlevo bude zachován na hodnotě 14 %. I tak bude nutné z důvodu zvětšení převýšení koleje a použití závěrných zídek navrhnout vnější panel ukloněný a rekonstruovat vozovku ve větším rozsahu, se zásahem mimo drážní pozemky. PZZ bude ponecháno stávající.

P3673 v ev. km 198,289 není dotčen kolejovými úpravami a bude bez zásahu.

6 Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS)

6.1.1 Zabezpečovací zařízení

ERTMS – část ETCS

V železniční stanici Jihlava a ani v přilehlých traťových úsecích není v současnosti systém evropského vlakového zabezpečovače (ETCS) vybudován. V rámci předmětné stavby nebude systém ETCS budován. Systém ETCS úrovně L2 bude vybudován následně v rámci samostatné stavby v termínu dle Národního implementačního plánu.

- Místo realizace a zahrnující definovaná komunikační rozhraní

ERTMS – část ETCS

V rámci stavby nebude systém ETCS budován.

- Stručný popis zajištění provozu včetně organizačních vazeb

ERTMS – část ETCS

V rámci stavby nebude systém ETCS budován.

- Zhodnocení, zda se jedná o novou výstavbu nebo o doplnění prvků ITS

ERTMS – část ETCS

V rámci stavby nebude systém ETCS budován.

- Využití infrastruktury nebo sdílení některých aplikací ITS

ERTMS – část ETCS

V rámci stavby nebude systém ETCS budován.

- Požadavky na přenosovou síť včetně uvedení základní specifikace její kapacity.

ERTMS – část ETCS

V rámci stavby nebude systém ETCS budován.

6.1.2 Sdělovací zařízení

Přeložení a úpravy kabelizace sdělovacího zařízení nemají žádný dopad na inteligentní dopravní systém IDS. Úpravy kabelizace se nedotýkají úprav přenosového systému – technologické datové sítě a ani informačního systému. Úpravy sdělovací kabelizace nemají vliv na GSM-R.

7 Územně technické podmínky

Stavba je stavbou dopravní – je součástí železniční dopravní infrastruktury.

Vazba na územně plánovací dokumentaci

Stavba „Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava“ je – z logiky navrhovaných prací na dnes existující železniční trati – trvale zakomponována ve schválené územně plánovací dokumentaci.

Umístění stavby je v podstatě dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa a hranicí dráhy. Zpracovaný Záměr projektu respektuje stávající pozemek dráhy a minimalizuje zábory mimodrážních pozemků.

Vlastní stanice i přiléhající traťový úsek jsou vytrasovány na stávajícím drážním tělese, tzn. na pozemcích Správy železnic, s.o. a ČD, a.s. Dotčené pozemní komunikace se nacházejí na pozemcích v majetku Statutárního města Jihlavy. S ohledem na dobu, po kterou je již tato železniční trať v nezměněné trase využívána, lze ji označit za nedílnou součást stávajícího území, dnešního krajinného celku.

Připravovaná stavba tedy není v rozporu ani s územními a jinými rozvojovými záměry kraje Vysočina.

Územně technické podmínky pro přípravu území

Výčet ochranných pásem dle legislativy ČR:

Stavba zasahuje nebo se kříží:

- nenachází se v záplavové oblasti bezejmenného vodního toku – levostranného přítoku řeky Jihlavy.
- zasahuje do silničního ochranného pásma ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., konkrétně se jedná o místní komunikace.
- zasahuje do ochranného pásma inženýrských sítí drážních i mimodrážních, konkrétní specifikace bude naplní dalšího stupně PD (viz také část 5.2, bod ostatní objekty)

8 Majetkoprávní vztahy

Stavba „Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava“ bude realizována v rámci kraje Vysočina. Trasa této liniové stavby se nachází na těchto katastrálních územích: Jihlava [659673]

Pro stanovení dotčených KÚ a vlivu stavby na pozemky byla použita mapa KN v digitální formě, je k dispozici mapa DKM.

Stavba bude realizována na pozemcích Správy železnic, s.o., ČD, a.s (uvažován dočasný zábor 8 140 m²) a Statutárního města Jihlavy (uvažován dočasný zábor 855 m²).

9 Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů

9.1 Evropsky významné lokality a ptačí oblasti (soustava Natura 2000)

Předmětný záměr nezasahuje do území soustavy Natura 2000.

V následné fázi projekční přípravy bude požádán Krajský úřad kraje Vysočina o stanovisko podle § 45i odstavce 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, zda může mít předmětný záměr významný vliv na nějakou evropsky významnou lokalitu či ptačí oblast soustavy Natura 2000.

9.2 Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability (ÚSES) je dle zákona o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb., v platném znění, definován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Hlavním smyslem ÚSES je posílení ekologické stability krajiny zachováním nebo obnovením stabilních ekosystémů a jejich vzájemných vazeb.

Dle digitálního územního plánu města Jihlavy není v lokalitě levostranného přítoku řeky Jihlavy žádný prvek ÚSES, proto lze konstatovat, že předmětný záměr nebude mít na ÚSES negativní vliv.

9.3 Zvláště chráněná území, přírodní parky, významné krajinné prvky, hodnotné ekosystémy

9.3.1 Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

Kategorie zvláště chráněných území jsou:

- a) národní parky (NP),
- b) chráněné krajinné oblasti (CHKO),
- c) národní přírodní rezervace (NPR),
- d) přírodní rezervace (PR),
- e) národní přírodní památky (NPP),
- f) přírodní památky (PP).

Nejbližším velkoplošným zvláště chráněným územím v okolí záměru je CHKO Žďárské vrchy, které se nachází cca 23 km severovýchodně od záměru. Vzhledem ke vzdálenosti záměru od CHKO lze vyloučit ovlivnění území CHKO a jejich předmětů ochrany.

Z maloplošných zvláště chráněných území se nejbližší k záměru nachází PR Zaječí skok – cca 4 km východně od záměru. Do ochranného pásma stavba nebude zasahovat.

Vzhledem k charakteru záměru a vzdálenosti od zvláště chráněných území nepředpokládáme možnost jejich negativního ovlivnění v souvislosti s realizací záměru. Obdobně jako v případě lokalit soustavy Natura 2000 lze konstatovat, že do jejich území nebude zasahováno.

9.3.2 Významné krajinné prvky

Pojem významný krajinný prvek (dále jen VKP) je definován §3 zákona č. 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků. Ke stavební činnosti ovlivňující VKP je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.

Předmětná stavba překlenuje jeden vodní tok. V km 92,705 se nachází most přes bezejmenný vodní tok (ID dle CEVT 10 207 329). Most bude rekonstruován – bude sanována spodní stavba a klenby nosné konstrukce a rozšířeny římsy.

Z důvodu dotčení překračovaného vodního toku bude nutné požádat příslušný úřad o udělení závazného stanoviska k zásahu do významného krajinného prvku vodní tok. Vzhledem k charakteru dotčení však lze předpokládat, že realizací záměru nedojde k ohrožení ekologicko-stabilizačních funkcí VKP.

Registrace VKP dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb. nebyla v okolí záměru provedena.

9.3.3 Památné stromy

Mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí lze vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za památné stromy dle § 46 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

V nejbližším okolí záměru nebyly památné stromy vyhlášeny a nebudou tedy stavbou nijak dotčeny.

9.3.4 Krajina a krajinný ráz

K ochraně krajinného rázu je určen §12 zák. č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, který je nástrojem orgánů ochrany přírody, jak regulovat či ovlivňovat výstavbu a využití území nejenom ve zvláště chráněných územích, ale i ve volné krajině.

K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, který není zvláště chráněn podle části třetí zák. č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, může orgán ochrany přírody zřídit obecně závazným právním předpisem přírodní park a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území. Záměr nezasahuje do žádného přírodního parku.

Železniční trať je již v současnosti elektrifikována a v rámci záměru nejsou navrhovány výškově či plošně dominantní prvky. V rámci záměru dojde k mírné změně dispozice železničního svršku, která však nijak zásadně neovlivní krajinný ráz okolí záměru. Těleso železniční trati je v území dlouhodobě stabilizováno a jeho rekonstrukce nebude představovat zásah do charakteru, rázu, či identity krajiny.

9.4 Povrchové a podzemní vody, pásma hygienické ochrany vodních a léčivých zdrojů, CHOPAV

9.4.1 Ochranná pásma vodních zdrojů

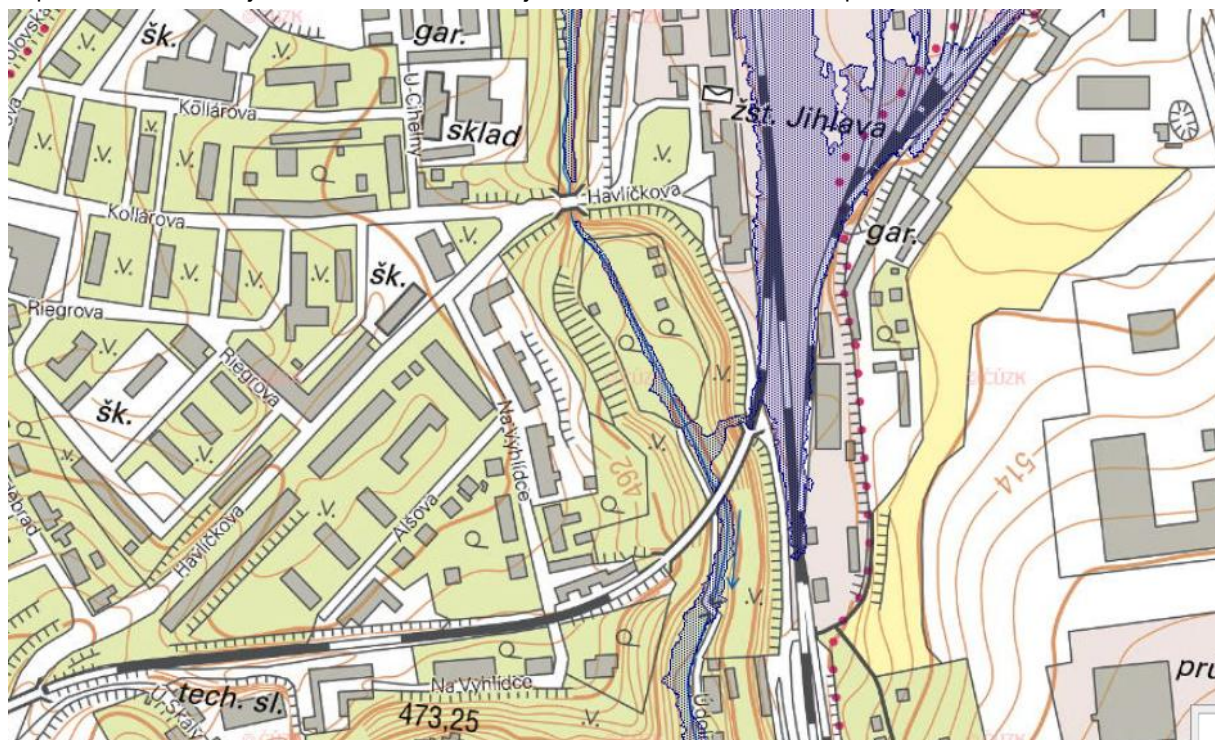
Záměr se (ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů) nenachází v ochranném pásmu vodních zdrojů.

9.4.2 Chráněná oblast přirozené akumulace vod

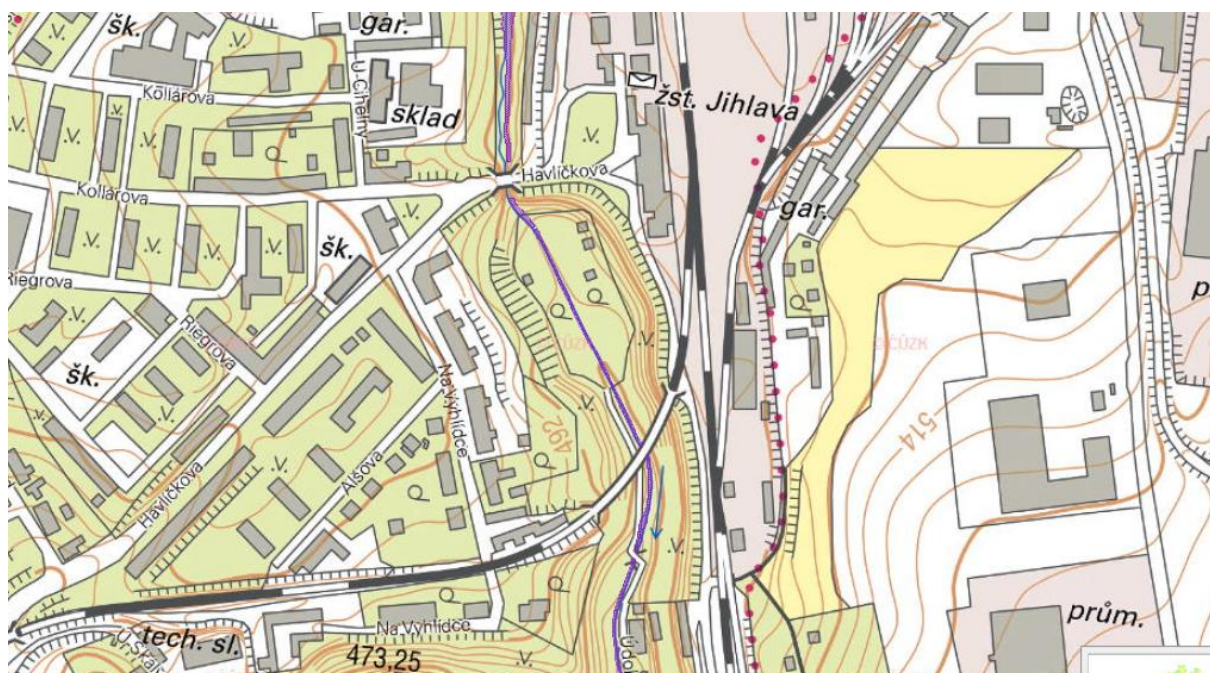
Do lokality záměru nezasahuje žádné území CHOPAV.

9.4.3 Záplavové území

Řešený úsek železniční trati se nachází v záplavové oblasti levostranného bezejmenného přítoku řeky Jihlavy. Záplavové území Q_{100} je znázorněno na následujícím obrázku. Aktivní zóna záplavového území viz obrázek č. 2.



Obr. 1: Záplavové území Q_{100} bezejmenného vodního toku (Zdroj: voda.gov.cz)



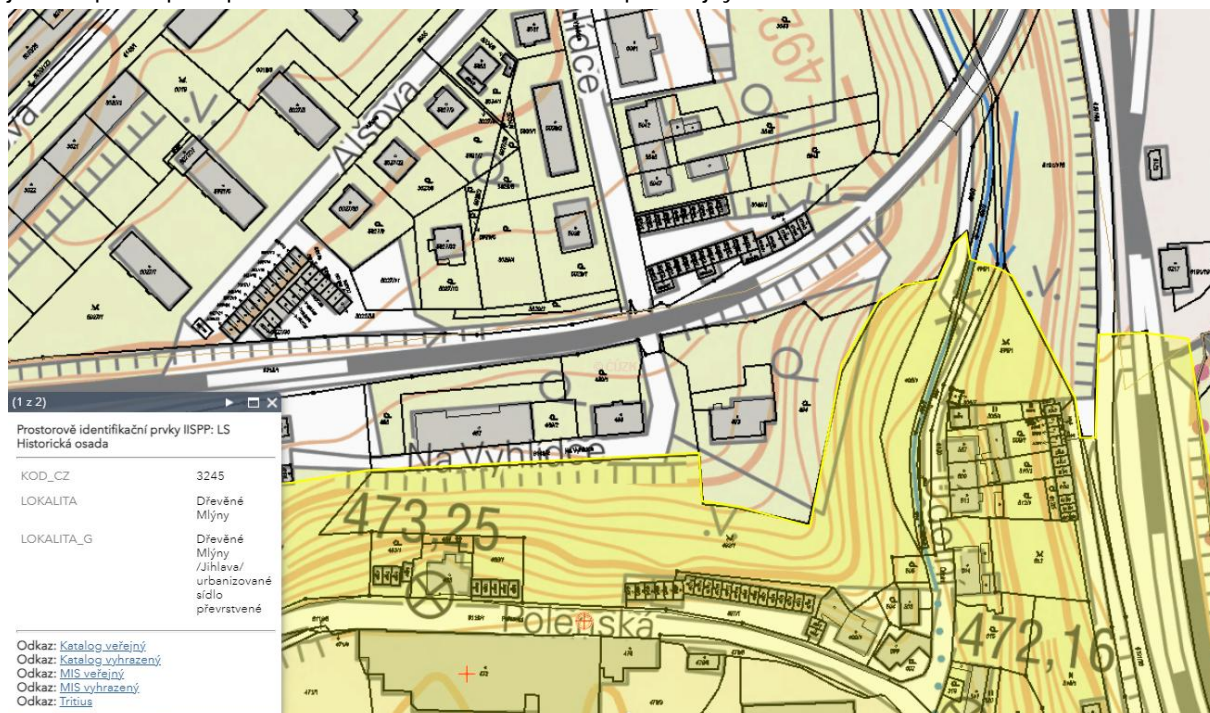
Obr. 2: Aktivní zóny záplavových území (fialové šrafování) (Zdroj: voda.gov.cz)

Vzhledem k blízkosti záplavového území vodního toku bude v rámci následného projekčního řešení zpracován povodňový a havarijní plán.

9.5 Nemovité kulturní památky

Základními pravidly pro ochranu nemovité kulturní památky jsou ustanovení § 9, § 11 a zejména § 14 zákona České národní rady č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Přímo v místě realizace záměru se nenachází nemovité kulturní památky. Realizací záměru nebude žádná kulturní památka dotčena. Jižně od traťového úseku 1801 se nachází lokalita Dřevěné Mlýny (kód: 3245) – její dotčení je dáno pouze přístupem k dolní části mostu v km 92,705 po veřejných komunikacích.



Obr. 3: Prostorové ohraničení lokality Dřevěné Mlýny (zdroj: geoportal.npu.cz)

9.6 Kácení mimolesní zeleně

Kácení dřevin rostoucích mimo les dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, se v dotčeném území nad rámec pravidelné údržby trati nepředpokládá. Pokud však nastane potřeba kácení, pak bude pouze v minimálním rozsahu, který bude stanoven na základě záborového elaborátu a místního šetření (den-drologického průzkumu).

O případné stanovisko k povolení kácení dřevin rostoucích mimo les bude požádán příslušný úřad. Náležitosti žádosti o povolení ke kácení jsou stanoveny závaznou vyhláškou č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, v platném znění.

9.7 Změny hlukového zatížení

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů. Podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů (NV č. 217/2016 ze dne 15. června 2016). Toto nařízení vlády zapracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje hygienické limity hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Dále upravuje hygienické limity vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb.

Navrhovaný záměr předpokládá snížení hlukového zatížení okolí pomocí rekonstrukce kolejového spodku a svršku a opotřebovaných částí železnice.

Přesný návrh včetně měření hluku, hlukové studie a závěry z ní vyplývající budou součástí dalšího stupně projektové dokumentace.

9.8 Vibrace

Ochranu obyvatelstva před nežádoucími účinky vibrací upravuje zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. V rámci záměru dojde k náhradě starých a nefunkčních či špatně fungujících částí částmi novými a kvalitnějšími. Lze tedy předpokládat i snížení hodnot vibrací šířících se do okolí.

9.9 Nerostné suroviny

V území dotčeném stavbou nejsou vymezena žádná chráněná ložisková území.

Stavba se nenachází v poddolovaném území.

Záměr nepřichází do přímého kontaktu se svahovými nestabilitami.

9.10 Vlivy na půdu

Realizace záměru bude probíhat převážně na pozemcích ve vlastnictví Českých drah, a.s. a ve správě Správy železnic, s. o.

Zábory ZPF a PUPFL nejsou předpokládány, v případě potřeby jejich odnětí budou dle záborového elaborátu zpracovány případné podklady pro vynětí ze ZPF a PUPFL.

9.11 Odpadové hospodářství

9.11.1 Nakládání s odpady

Při realizaci stavby bude nakládání s odpady řešeno původcem odpadu v souladu s platnou legislativou v odpadovém hospodářství (v současné době platí zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech).

Po dobu výstavby bude původcem odpadu (§ 5 odst. 1 písmeno a zákona) ve smyslu zákona zhotovitel stavby. Zadavatel stavby smluvně zajistí se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů) a odpady, které nemůže sám využít nebo odstranit, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů před jejich odstraněním. Dále je původce odpadu povinen odpady shromažďovat utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností.

Během výstavby je původce odpadu (zhotovitel stavby) povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s odpady.

Původce odpadu je odpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

V areálu DKV je evidována stará ekologická zátěž (vyhodnocení lokality provedla firma GEOtest, a.s. v prosinci 2020, s výsledkem, že jsou zasaženy podzemní i podpovrchové vody a zeminy. Areál DKV není sice stavbou zasažen, ale v ZP uvažujeme celý prostor v oblasti od přejezdu P6235 jako oblast, ze které bude vznikat nebezpečný odpad.

Pro potřeby stavby je možné užití následujících zařízení k využívání/odstraňování odpadů:

- rekultivace a terénní úpravy (Jihlava v k.ú. Henčov),
- recyklační střediska stavebních odpadů (Jihlava v k.ú. Henčov),
- kompostárny (Jihlava v k.ú. Jihlava),
- skládky skupiny S – ostatní odpad (Jihlava v k.ú. Jihlava),
- skládky skupiny N – nebezpečný odpad (Jihlava v k.ú. Jihlava).

Nebezpečný odpad bude uvažován z prostoru výhybek, tj. z celého zhlaví. Jednokolejná část řešeného úseku bude uvažována v kategorii ostatní odpad.

9.12 Závěr

Předmětný záměr nezasahuje do žádné evropsky významné lokality (EVL) či ptačí oblasti (PO). V následné fázi projekční přípravy bude požádán příslušný úřad o stanovisko podle § 45i odstavce 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, zda může mít předmětný záměr významný vliv na některou evropsky významnou lokalitu či ptačí oblast soustavy Natura 2000.

Záměr nezasahuje do velkoplošného, ani maloplošného zvláště chráněného území, není v kolizi s památnými stromy či přírodním parkem.

Záměr v souvislosti s rekonstrukcí mostu v km 92,705 přes bezejmenný vodní tok zasahuje do VKP ze zákona vodní tok. Z tohoto důvodu bude nutné zažádat příslušný úřad o udělení závazného stanoviska k zásahu do významného krajinného prvku vodní tok.

Záměr nezasahuje do žádného prvku ÚSES.

V dalším stupni projektové dokumentace bude podle potřeby zpracován dendrologický průzkum a bude proveden biologický průzkum. Zábory ZPF a PUPFL nejsou předpokládány, v případě potřeby jejich odnětí budou dle záborového elaborátu zpracovány případné podklady pro vynětí ze ZPF a PUPFL.

Záměr nezasahuje do žádné kulturní nemovité památky.

Požadavek na realizaci protihlukových opatření vyplývá z v případě potřeby zpracované hlukové studie, stejně tak opatření pro omezení vibrací.

Dotčené území nezasahuje do žádné chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Záměr se nachází v prostoru záplavového území pro Q_{100} bezejmenného vodního toku. V rámci dalších fází projekční přípravy bude zpracován havarijní a povodňový plán stavby. Lokalita záměru patří mezi zranitelné oblasti dle NV 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu. Záměr (ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů), nezasahuje do žádného z ochranných pásem vodních zdrojů.

Provoz záměru neklade žádné nároky na produkci odpadů. Problematika odpadového hospodářství za provozu záměru i výstavby je spolehlivě řešitelná v rámci platné legislativy, tj. v režimu zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění.

9.13 Použité zkratky

AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky	PO	ptačí oblasti
EVL	evropsky významná lokalita	PP	přírodní památka
CHLÚ	Chráněné ložiskové území	PR	přírodní rezervace
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod	PUPFL	pozemky plnící funkci lesa
NPP	národní přírodní památky	RBC	regionální biocentrum

NPR	národní přírodní rezervace	ÚSES	územní systém ekologické stability
NRBC	nadregionální biocentrum	VKP	významný krajinný prvek
NRBK	nadregionální biokoridor	ZCHÚ	zvláště chráněná území
NV	Nařízení vlády	ZPF	zemědělský půdní fond
OPVZ	ochranné pásmo vodního zdroje		

10 Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku

Většina provozních souborů a stavebních objektů bude ve vlastnictví a provozu Správy železnic, s. o. Náklady na zabezpečení budoucího provozu a údržby těchto objektů bude zajišťovat Správa železnic, s. o.

Vlastnictví a správa mimodrážních sítí (např. pod mosty) zůstane ve vlastnictví a správě jejich současných vlastníků a správců.

11 Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu

Hodnocení efektivity stavby je metodicky provedeno dle Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb s účinností od 15. 11. 2017.

Cílem projektu je odstranění stávajícího propadu rychlosti na veselském zhlaví a záhlaví ŽST Jihlava, rozšíření mostního objektu v ev. km 92,705 na VMP 3,0, rekonstrukce dvou železničních přejezdů, trakčního vedení, nástupišť v ŽST Jihlava v návaznosti na nové kolejové řešení, sanace železničního spodku vč. odvodnění, a související práce v zabezpečovacím, sdělovacím a silnoproudém zařízení. Dále dojde ke zvýšení stupně zabezpečení železničního přejezdu P6235 v km 92,778, tedy ke zvýšení bezpečnosti na tomto přejezdu. V neposlední řadě dojde ke zlepšení technického stavu veselského zhlaví pro zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu a zajištění spolehlivosti provozu drážní dopravy. Ekonomickou efektivity investice zajišťují především úspory času, úspory provozních nákladů infrastruktury, úspory provozních nákladů vlaků a úspory externalit. V následující tabulce jsou uvedeny výsledky zpracované finanční a ekonomické analýzy:

Ukazatel	Symbol	Finanční analýza	Ekonomická analýza
Čistá současná hodnota	NPV (tis.Kč)	-51 042,93	43 720,33
Vnitřní výnosové procento	IRR	-	9,27%
Poměr přínosu a nákladů	BCR	-	1,190

Tabulka č. 1 Závěrečný přehled výsledků ekonomického hodnocení

Z pohledu finanční analýzy je hodnota FNPV pod hranicí efektivity, tedy vytvořené příjmy nepokryjí náklady a projekt vyžaduje spolufinancování.

Nejvýznamnějšími socioekonomickými přínosy celé investice jsou **přínosy z úspory času**.

Výsledek ekonomického hodnocení je kladný (Efektivnost projektu – ERR > 5 %, ERR = 9,27 %). Citlivostní analýza ukazuje manévrovací prostor pro investiční náklady, které mohou dosáhnout CIN bez rezervy až 342,495 mil. Kč a projekt zůstane stále výnosný.

Projekt se doporučuje k financování.

Ekonomické hodnocení projektu je doloženo samostatně v příloze C.

12 Rozpis nákladů

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	17 921
2	Nákup pozemků	207
3	Výstavba	186 177
4	Technologie ⁽¹⁾	85 161
	z toho ITS/telematika	0
5	Nepředvídatelné události ⁽²⁾	26 112
6	Přip. úprava ceny ⁽³⁾	0
7	Technická pomoc	17 611
8	Propagace	0
9	Dozor v průběhu výstavby	654
10	Mezisoučet	333 843
11	(DPH ⁽⁴⁾)	0
12	CELKEM ⁽⁵⁾	333 843

Do celkových investičních nákladů je zahrnut inflační koeficient ve výši 2,00 % p.a. v roku realizace 2026.

1)	V případě ZP, jehož předmětem je výhradně systém ITS, je nutné zvlášť pod tabulkou doplnit odpovídající cenovou kalkulaci v takovém rozsahu, aby byly cenově rozepsány všechny dílčí části pořizovaného systému či technologie. Dále je třeba rozlišit cenovou kalkulaci pro samotné pořízení systémů, za pilotní nebo testovací (ověřovací) provoz, provozní náklady a náklady za následnou údržbu. Budou-li součástí systému ICT technologie, musí být uvedena cena za pořízení hardware a pořízení software (včetně licencování, příp. vývoje vlastního řešení na míru).
2)	Rezervy pro nepředvídatelné události nesmí překročit 10 % celkových investičních nákladů bez rezerv pro nepředvídatelné události.
3)	Úpravu ceny lze případně zahrnout, aby se pokryla očekávaná inflace, jsou-li náklady uvedeny ve stálých cenách.
4)	Pouze je-li DPH nerefundovatelná
5)	Celkové náklady musí zahrnovat veškeré náklady vynaložené na projekt, od plánování po dozor, a musí zahrnovat DPH pokud je nerefundovatelná

^{x)} v souladu s podmínkami uvedenými v článku 5.11 této směrnice

13 Výčet příloh

- příloha A: Formuláře VZOR 80–83
- příloha B: Požadavky na inteligentní dopravní systémy – pokud jsou informace uvedeny v rámci samostatné přílohy a nikoli v bodě 6) záměru projektu – doloženo v bodě 6
- příloha C: Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu
- příloha D: Oponentní posudek (podle čl. 4.3 směrnice V-2/2012) – NETÝKÁ SE, NEDOLOŽENO
- příloha E: Přehledná situace,
- příloha F: U rekonstrukcí, optimalizací nebo modernizací a neinvestičních stavebních akcí: doložení současného stavu a případných výsledků průzkumů.
- příloha G: Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace akce v aktuálním stupni investorské přípravy, ke kterému je předkládán záměr projektu nebo jeho aktualizace, konstatující, že jím navržené řešení je z technického a ekonomického hlediska nejefektivnější při respektování všech platných právních předpisů a technických norem.
- příloha H: Výpočet stavebních nákladů projektu pomocí „Cenových normativů staveb pozemních komunikací“ (v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací) a „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu“ (v případě ZP na projekty staveb železniční infrastruktury)
- příloha I: Audit bezpečnosti pozemní komunikace podle ustanovení § 18g zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací – NETÝKÁ SE, NEDOLOŽENO
- příloha J: Hodnotící list investora k Auditě bezpečnosti pozemní komunikace (vypořádání připomínek a auditorem identifikovaných rizik) – pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací – NETÝKÁ SE, NEDOLOŽENO
- příloha K: Ostatní přílohy

V Brně září 2022

Zpracoval:

Ing. Petr Libosvár

EXprojekt s.r.o.

Zpracovatel záměru projektu