

Název investora Správa železnic, státní organizace
adresa včetně PSČ Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČ: 70 99 42 34
DIČ: CZ70994234

ZÁMĚR PROJEKTU

investiční akce „Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna“

1) Identifikační údaje projektu

číslo projektu: 5623520033
název projektu: Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna
místo realizace (kraj): Jihomoravský kraj

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku :		Smíšená CÚ 2015-2023
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava -</i> (<i>SFDI, OP Doprava, TEN-T, EIB</i>)	828 165	1 002 079,70
Ostatní veřejné zdroje (<i>uvést zdroj</i>)	0	0
Soukromé zdroje	0	0
Celkem	828 165	1 002 079,70

Předpokládané celkové neinvest. náklady v cenové úrovni roku :		-rok-
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava -</i> (<i>SFDI, kap. 327 –MD, OP Doprava, OPI, FS, 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

Stavba „Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna“ je zařazena jako investiční akce na rekonstrukci stávající dopravní cesty. Rozsah stavby je dán zadávací dokumentací a vychází ze schválené „Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (-Brno)“ ve variantě ABe-K0e, včetně podmínek uvedených v závěru z jednání CK MD.

Stavba „Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna“ je součástí souboru staveb na úseku trati Blažovice – Veselí nad Moravou. Navazuje na stavbu „Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)“. Dalšími stavbami v úseku trati jsou „Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)“, „Rekonstrukce ŽST Kyjov, 1. etapa“, „Rekonstrukce ŽST Kyjov, 2. etapa“ a „Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo)“. Realizace všech staveb na úseku Blažovice – Veselí nad Moravou se předpokládá v letech 2022 -2025.

Stavba „Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna“ také navazuje na stavbu „Odstranění propadu rychlosti na trati Brno - Uherské Hradiště v úseku Blažovice (mimo) - Nesovice (mimo)“, jejíž realizace proběhla v roce 2015.

Hlavním cílem stavby „Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna“ je:

- umožnění dopravního modelu požadovaného Jihomoravským krajem,
- modernizace železniční stanice,
- zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace,
- elektrizace úseku trati,
- zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících,
- zlepšení technického stavu a parametrů řešené železniční stanice,
- zajištění souladu s požadavky TSI.

3) Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

Základní charakteristika trati

ŽST Slavkov u Brna je součástí železniční trati Blažovice – Veselí nad Moravou. Trať Blažovice – Veselí nad Moravou je dráha celostátní, nezařazená do sítě TEN-T, nezařazená do sítě Evropských nákladních koridorů. Podle Prohlášení o dráze celostátní a regionální účinné od 1. 12. 2016 má trať číslo 805 00. Trať je zařazena dle nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii do cílových kategorií P5/F3. Trať je dvukolejná, neelektrizovaná, traťová třída zatížení C3, největší traťová rychlost v úseku Nesovice – Blažovice je 100 km/h, průjezdný průřez Z-GC. V ŽST Slavkov u Brna je stávající rychlost 80 km/h. Do ŽST Slavkov u Brna jsou zaústěny 2 vlečky - vlečka č. 5215 „CHEMIS ENGINE a. s.“ a vlečka č. 5214 „ACHP Slavkov, a. s.“.

Drážní doprava

Počet všech vlaků osobní a nákladní dopravy, které jsou zakresleny v GVD 2017/2018, udává následující tabulka. Vzhledem k omezení jízdy vlaků na určité dny v týdnu a řadu vlaků rušících je skutečný rozsah dopravy za běžný pracovní nebo nepracovní den obecně nižší než uvedené hodnoty.

Mezistaniční úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směru					Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celke m	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Bučovice Slavkov u Brna	2	T	prav			11	18			1	1		31	29	2	0	31	31	59	4	0	63
			pp									0	0	0	0	0	0		0			
	1	Z	prav			9	20	1		1	1		32	30	2	0	32	32				63
			pp									0	0	0	0	0						

Mezistaniční úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směru					Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celke m	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Slavkov u Brna Blažovice	2	T	prav			11	18			1	1		31	29	2	0	31	31	59	4	0	63
			pp									0	0	0	0	0	0		0			
	1	Z	prav			9	20	1		1	1		32	30	2	0	32	32				63
			pp									0	0	0	0	0						

Stávající rozsah vlakové dopravy na řešených úsecích trati

Popis stávajícího stavu

V ŽST Slavkov u Brna je v činnosti staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 - elektromechanickým zabezpečovacím zařízením, které tvoří řídicí přístroj RANK a dvě závislá stavědla St 1 a St 2 se stavědlovými přístroji vzor 5007, doplněné kolejovými deskami. V obvodu stanice nejsou prvky pro zjišťování volnosti kolejí. Pro vyhodnocení průjezdu vlaku slouží izolované kolejnice (soubory ASE4). Návěstidla PřS, PřL, S, a L jsou světelná, návěstidla S1, S2-4, S3, L1-3, L2 a L4 jsou mechanická. Hlavní návěstidla jsou závislá na poloze všech poježděných i odvratných výhybek a výkolejek. Zabezpečovací zařízení je ovládáno místně z DK a stavědel. Základní napájení je provedeno ze síťové přípojky ze staničního rozváděče 3x400 V/50 Hz. Náhradní napájení je umožněno z pojízdného dieselagregátu, nouzové napájení z baterie a měničů UPS. Přejezd P7910 na blažovickém zhlaví v km 23,059 je zabezpečen zařízením PZM2 podle ČSN 34 2650 ed.2 s kontrolním stanovištěm na St.2.

V mezistaničním úseku Bučovice — Slavkov u Brna je traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 – jednosměrný hradlový poloautomatický blok (HPB) - bez oddílových návěstidel. Vlaky se vypravují v mezistaničním oddíle. Volnost mezistaničního úseku je dána odhláškou došlou poloautomatickým blokem. V mezistaničním úseku Slavkov u Brna — Blažovice je traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 – jednosměrný hradlový poloautomatický blok (HPB) - bez oddílových návěstidel. Volnost mezistaničního úseku je dána odhláškou došlou poloautomatickým blokem. Vlaky se vypravují v mezistaničním oddíle.

Stávající staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Slavkov u Brna je za morální a technickou životností a neumožňuje zavedení moderních systémů řízení a zabezpečení

jízdy vlaku včetně dálkového ovládání a výhledové nasazení systému ERTMS/ETCS. Bezpečnost jízdy vlaku je zde do velké míry ponechána na lidském faktoru.

Stávající železniční svršek S49 na betonových pražcích SB8 je z roku 1991, výhybky na dřevěných pražcích. V ŽST jsou 3 úroňová nástupiště typu SUDOP, s výškou nástupní hrany 250 mm nad TK. Nástupiště jsou přístupná úroňovými přechody z betonových panelů.

Výpravní budova pochází z r. 1933, obvodové stěny jsou tvořeny původním cihelným zdivem bez dodatečného zateplení. Obvodové zdivo v soklové části nad terénem je vlhké a jeví známky degradace. Před několika lety byl vybudovaný bezbariérový vstup do budovy / čekárny. Střešní krytina jeví známky značného poškození. Klempířské prvky jsou v dožitém stavu. Vnitřní prostory jsou převážně v původním stavu, nebyly v minulosti nijak zásadně rekonstruovány, pouze byly prováděny nejnnutnější opravy.

V přízemí objektu se nachází čekárna, pokladny, dopravní kancelář se zázemím a místnost s telematikou. V části přízemí jsou prostory bufetu, které v současnosti nejsou pronajaty. ČD, a.s. využívají prostory o celkové výměře 29 m² (šatna, umyvárna, pokladna). V druhém podlaží jsou dvě pronajímané bytové jednotky 3+1 a 2+1.

WC pro cestující je v samostatném objektu vedle výpravní budovy s nevyhovujícím vytápěním a v dožitém stavu.

ŽST Slavkov u Brna je napájena z trafostanice 22/0,4kV CPS, která je umístěna v jejím areálu. Z rozvodny CPS je přiveden kabel nn do výpravní budovy. Z hlavního rozváděče je napájena celá ŽST včetně osvětlení a zabezpečovacího zařízení. Technický stav zařízení je na hranici životnosti. Výhybky nejsou vybaveny ohřevem výměn.

Další informace o stávajícím stavu – viz Příloha E.

Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

Rozhodujícím důvodem pro realizaci stavby „Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna“ je vyřešení neuspokojivého technického stavu staveb a zařízení. Část technického zařízení je zastaralá a na pokraji svojí životnosti. V souladu výhledovým rozsahem a organizací dopravy lze důvody a následný rozsah úprav shrnout takto:

- Výstavba staničního zabezpečovacího zařízení 3. kategorie typu elektronické stavědlo s počítači náprav umožní v cílovém stavu dálkové ovládání z CDP Přerov. Předpokládá se, že po dokončení stavby „Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)“ bude z JOP ŽST Bučovice úsekově dálkově ovládán celý traťový úsek Nesovice (včetně) – Blažovice (mimo) včetně ŽST Slavkov u Brna.
- Rekonstrukce kolejíště ŽST Slavkov u Brna umožní zvýšení rychlosti a provoz dle dopravního modelu požadovaného Jihomoravským krajem, rekonstrukce žel. spodku a stávajících propustků zajistí požadované parametry drážního tělesa.
- Elektrizace trati systémem AC 25 kV 50 Hz umožní nasazení nových moderních vozidel.

- Výstavba nástupišť s hranou 550 mm nad TK s mimoúrovňovým přístupem novým podchodem zvýší bezpečnost a urychlí nástup a výstup cestujících.
- Po rekonstrukci předmětné stavby dojde k výraznému zlepšení bezpečnosti vlakové dopravy vůči cestující veřejnosti a ke zlepšení celkové kultury cestování. Všechny prostory přístupné cestující veřejnosti budou splňovat požadavky pro přístup i pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace - vše v souladu s TSI PRM a vyhláškou č. 398/2009 Sb.
- Moderní zabezpečovací a sdělovací zařízení nahradí dnešní zastaralá zařízení, náhradou stávající opotřebované infrastruktury novou a omezením vlivu lidského činitele dojde k výraznému zvýšení bezpečnosti vlakového provozu.
- Rekonstrukce železniční stanice bude mít pozitivní efekt i na okolní životní prostředí, kde hlavním přínosem bude snížení hlukové zátěže rekonstrukcí železničního svršku a sanací železničního spodku.

4) Požadavky na technické řešení

Stavba začíná cca v km 22,902 a končí cca v km 24,032.

Obsahem stavby je rekonstrukce železničního spodku a svršku, elektrizace systémem AC 25 kV 50 Hz, nové zabezpečovací zařízení a sdělovací zařízení, výstavba nového vnějšího a ostrovního nástupiště s podchodem, úprava a nová výstavba pozemních objektů, úpravy a demolice propustků.

Návrh řešení vychází z hlavních cílů stavby. Rekonstrukcí železničního spodku a svršku, využitím nového zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a energetických zařízení dojde ke zlepšení technického stavu a parametrů řešené trati, zvýší se bezpečnost železničního provozu a cestujících a bude zajištěn soulad s požadavky TSI. Stavbou bude zajištěna prostorová průchodnost Z-GC a traťová třída zatížení D4. Maximální rychlost po rekonstrukci je 80 km/h (v navazujících traťových obloucích je $V_{130}=80$ km/h). Je navržena elektrifikace systémem AC 25 kV 50 Hz, čímž se sníží negativní vlivy na životní prostředí. Realizací nových nástupišť a podchodů se pro cestující zvýší atraktivita železniční osobní dopravy a bude zajištěn bezbariérový přístup pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Rozsah stavby vychází ze schválené „Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (- Brno)“ ve variantě ABe-K0 a byl upřesněn na základě projednání s dotčenými drážními složkami a DOSS. Zvýšení investičních nákladů stavby oproti schválené studii proveditelnosti je 168%.

Rozsah stavby	
- Začátek stavby	km 22,902
- Konec stavby	km 24,032
Délka stavby	1,130 km
Prostorová průchodnost	Z-GC
Traťová třída zatížení	D4
Traťová rychlost	
- $V_{100}=V_{130}=V_{150}$	80 km/h

Zabezpečovací zařízení	
- Nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie	1 ks, 26 výhybkových jednotek
- Počet nově zabezpečených přejezdů	1 ks
Sdělovací zařízení	
- Kabelová trasa metalický kabel	1 880 m
- Kabelová trasa optický kabel	2 050 m
- Kamerový systém - ŽST	1 ks
- Rozhlas pro cestující – ŽST	1 ks
- Informační systém – ŽST	1 ks
Silnoproudá technologie	
- STS 22 kV	1 ks
Železniční svršek a spodek	
- Demontáž kolejí a výhybek v ŽST	5 340 m, 22 ks
- Zřízení koleje a výhybek S 49 v ŽST	3 610 m, 17 ks
Nástupiště	
- Nástupiště v ŽST - ostrovní	1 ks, dl. 170 m
- Nástupiště v ŽST - vnější	1 ks, dl. 170 m
Železniční přejezdy	
- Stavební úpravy přejezdů	1 ks
Mosty, propustky a zdi	
- Nový podchod	1 ks
- Rekonstrukce propustku	1 ks
- Demolice propustku	2 ks
Pozemní objekty	
- Stavební úpravy VB	1 ks
- Technologický objekt	1 ks
- Přístřešky na nástupištích	2 ks
- Zastřešení podchodu	1 ks
- Orientační systém - ŽST	1 ks
- Demolice	5 ks
Trakční a energetická zařízení	
- Elektrizace AC 25 kV 50 Hz - ŽST	1 ks
- EOv	16 výhybek
- Přípojka 22kV	1 ks, 1 km
- Osvětlení ŽST – osvětlovací věže	8 ks

Požadavky na inteligentní dopravní systémy

Součástí stavby není systém ERTMS a systém GSM-R. Výhledové nasazení systému ERTMS/ETCS bude řešeno samostatnou stavbou „ETCS+DOZ+GSM-R Blažovice - Veselí nad Moravou“.

V cílovém stavu bude trať dálkově řízena z CDP Přerov (řeší stavba „ETCS+DOZ+GSM-R Blažovice - Veselí nad Moravou“). Po dokončení stavby „Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna“ bude stanice ovládána místně z JOP. Předpokládá se, že po dokončení stavby „Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) –

Nesovice (včetně)“ bude z JOP ŽST Bučovice úsekově dálkově ovládán traťový úsek Nesovice (včetně) – Blažovice (mimo) včetně ŽST Slavkov u Brna.

Stavba „Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna“ obsahuje zřízení nového informačního systému pro cestující v ŽST.

5) Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

Rozhodujícími stavebními objekty jsou objekty železničního svršku i spodku, nástupišť, přejezdu, výstavba nového podchodu, trakční a energetická zařízení a rekonstrukce technologických objektů, tj. zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a silnoproudé technologie.

Návrh řešení vychází ze schválené „Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (- Brno)“ (03/2016), rozsah úprav je upřesněn na základě aktuálních předpisů a požadavků z projednávání.

Navržené kolejové řešení a umístění návěstidel respektuje dopis č. j. 20009/2018-SŽDC-GR-O6 „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“.

Železniční zabezpečovací zařízení

ŽST Slavkov u Brna, SZZ

Nové kolejiště ŽST bude zabezpečeno SZZ 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 – elektronickým stavědlem s počítači náprav, které bude v cílovém stavu dálkově ovládáno z CDP Přerov. Po dokončení stavby „Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna“ bude stanice ovládána místně z JOP. Předpokládá se, že po dokončení stavby „Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)“ bude z JOP ŽST Bučovice úsekově dálkově ovládán traťový úsek Nesovice (včetně) – Blažovice (mimo). Do SZZ budou uvázané stávající TZZ směr Bučovice a Blažovice. Umístění vnitřního zařízení SZZ a zdrojů zabezpečovacího zařízení bude v adaptovaných prostorách bývalé restaurace. Technologické místnosti budou klimatizovány. Základní napájení SZZ bude zajištěno z elektrické přípojky z veřejné sítě, jako náhradní zdroj bude sloužit napájení z trakčního vedení. Jako nouzový zdroj budou sloužit bezúdržbové akumulátorové baterie s automatickým dobíječem a měničem, případně pojízdný dieselagregát. Pro přejezd P7910 ev. km 23,059 bude navržena změna způsobu zabezpečení na kategorii 3ZBI podle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závory. PZZ bude vybudováno nové. Napájení PZZ bude navrženo z přípojky veřejné sítě.

Zařízení bude připraveno na budoucí doplnění ERTMS v samostatné stavbě. V řešené stavbě proto bude zajištěna pro daný účel dostatečná kapacita spojových cest v optickém kabelu, dosažitelnost všech informací z nově budovaných zařízení ve stavědlových ústřednách SZZ, budou zajištěny prostorové rezervy a v napájecích systémech budou zajištěny dostatečné výkonové rezervy i pro tento systém.

Železniční sdělovací zařízení

Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

V obvodu ŽST Slavkov u Brna budou navrženy dvě trubky HDPE 40/33 mm a bude zafouknut optický kabel. Dále bude v celé délce položen traťový kabel TCEPKPFLEZE 20 XN 0,8. Navržena bude i místní kabelizace, vzhledem k připravované elektrifikaci trati i místní kabely budou navrženy v provedení TCEPKPFLEZE. Pro připojení jednotlivých rozvaděčů EOv, trafostanic 22/0,4 kV a osvětlení bude navržena HDPE trubka 40/33 mm a místní optický kabel. VTO budou u vjezdových návěstidel a dalších zařízení v souladu s platným předpisem SŽDC T1. V celém úseku bude navržen přenosový systém.

Vnitřní sdělovací zařízení

Telefonní a datové rozvody budou řešeny v rozsahu prostor SŽDC systémem strukturované kabeláže včetně nových switchů. Do stanice budou navrženy nové rackové skříně. Hlavní hodiny řízené signálem DCF jsou stávající, další zařízení budou doplněna. ŽST bude vybavena telefony, napojenými do služební telefonní sítě a jejím prostřednictvím do veřejné telefonní sítě. Výpravní budova i nový technologický objekt budou chráněny poplachovým zabezpečovacím a tísňovým systémem (PZTS). V objektech, kde bude v rámci stavby umístěno zařízení a které nebudou trvale obsazeny, bude vyřešena ochrana proti vloupání i s podporou mechanických zabrán (mříže apod.). V prostorech s technologickým zařízením staničního zabezpečovacího zařízení, které by mohly být střeženy systémem ASHS, bude zanechána pro tento systém rezerva.

Informační zařízení

Stávající prvky, které vyhoví novým požadavkům, budou zachovány. Konkrétně se jedná o rozhlasovou ústřednu (napojenou již na přenosový systém) a hlavní hodiny. Veškerá venkovní zařízení budou nová. Navrhují se nové samostatné sloupky pro rozhlas, využitelné i pro kamerový systém. Nově bude navrženo vizuální informační zařízení v provedení LCD s LED podsvícením (výpravní budova, nástupiště). Na území kraje je provozován integrovaný dopravní systém (JM) kraje, informační zařízení SŽDC pro cestující musí na tomto systému být nezávislé. Pro sledování hran nástupišť a podchodů bude navržen kamerový systém dle technických požadavků. Kamerami budou dále střeženy i jednotlivé vstupní otvory technologických objektů, IP kamerou umístěnou uvnitř střeženého prostoru. Ke stávajícím hlavním hodinám provedení MOBATIME s přijímačem DCF budou doplněny podružné hodiny (včetně nových nástupišť) a zřízeny nové rozvody.

Rádiové spojení

Stávající místní a traťový rádiový systém bude zachován, resp. upraven. Předpokládá se, že stávající MRS a TRS budou ve stavbě doplněny a převedeny na IP provoz. Předpokládá se současně zřízení funkcionality VNPN ve všech dopravních kolejkách.

V rámci stavby dojde k zajištění podmínek včetně potřebovaného prostoru pro budoucí výstavbu základnové stanice BTS, která zajistí budoucí pokrytí tratě Blažovice – Nesovice signálem GSM-R.

Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

Navržený systém EZS, systém kamerový, rozhlasové zařízení, vizuální informační zařízení i další případná zařízení musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“.

Pro zajištění provozuschopnosti ŽDC budou ze souvisejících technologických systémů železniční dopravní cesty (integrovány provozní stavy do systému dálkové diagnostiky technologických systémů (dále jen "DDTS") a přenášeny na diagnostické pracoviště ED Brno a OED Vyškov. Budou integrovány silnoproudé technologie elektrického ohřevu výměn, ovládání osvětlení, EE, EZS, CCTV, ASHZ, ROZ a další případná zařízení.

Kamerový systém, záznam hlasové komunikace a diagnostika zabezpečovacího zařízení musí dále být začleněny do Kontrolně analytického centra řízení dopravy (KAC). Do systému KAC budou zapojeny i vybrané informace ze systému DDTS.

Silnoproudá technologie

ŽST Slavkov u Brna, STS 22kV, LDSŽ

V ŽST Slavkov u Brna se navrhuje zcela opustit stávající nn přípojku z areálu CPS a přívod do výpravní budovy. V nové technologické budově bude instalována nová trafostanice s rozváděčem 22kV, dvěma transformátory 22/0,4kV, nn rozváděčem a pomocnými skříněmi. Rozvodna 22kV bude napojena na novou přípojku 22kV z distribuční sítě E.ONu. Přípojka zůstane zachována pro napájení ostatních subjektů ve VB mimo SŽDC. V nové technologické budově bude instalována nová trafostanice s rozváděčem 22kV, dvěma transformátory 22/0,4kV, nn rozváděčem a pomocnými skříněmi. Rozvodna 22kV bude napojena na novou smyčku 22kV z distribuční sítě E.ONu. Z hlavního rozváděče NN trafostanice bude napájen celý rozvod ŽST Slavkov u Brna.

Železniční svršek a spodek

ŽST Slavkov u Brna, železniční svršek a spodek

Bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku v novém uspořádání ŽST. Ve stanici je navržen nový železniční svršek z kolejnic tvaru S49 s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích. Nové výhybky jsou navrženy 2. generace tvaru S49 na betonových pražcích. Blažovické zhlaví bude stále začínat dvojitou kolejovou spojkou na 50 km/h před úroňovým přejezdem P7910, který bude také zachován. Dále jsou do dopravních kolejí č. 1, 2 a 50 navrženy výhybky 1:14-760. Bude zachována kolej č. 3 jako kusá kolej zapojená do blažovického zhlaví a ukončena před vnějším nástupištěm u koleje č. 1. Bučovické zhlaví je složeno ze dvou jednoduchých kolejových spojek na 50 km/h a výhybkou mezi kolejemi č. 2 a č. 50 1:14-760. V rekonstruovaných kolejích bude zřízena bezstyková kolej. Pro navázání kolejí do stávajícího stavu je navržena směrová a výšková úprava kolejí.

Těleso železničního spodku ve stanici bude odvodněno systémem trativodů a příčných svodů. Zhlaví budou odvodněna zpevněnými příkopy, případně reprofilovanými stávajícími příkopy.

V rámci navržené situace je řešena i územní rezerva pro vybudování kusé koleje č. 52 a jazykového nástupiště budoucí Křenovické spojky.

Nástupiště

ŽST Slavkov u Brna, nástupiště

V ŽST Slavkov u Brna je navrženo vnější nástupiště u koleje č. 1 a ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 50 a 2. Délka nástupišť je 170 m. U ostrovního nástupiště je zachována územní rezerva pro jazykové nástupiště dl. 100 m v rámci výhledové realizace Křenovické spojky (stavební délka jazykového nástupiště 125 m). Přístup na nástupiště je zajištěn mimoúrovňově, podchodem s přístupovými chodníky a schodišti. Konstrukce nástupišť je navržena s nástupní hranou tvořenou prefabrikáty tvaru L, výška nástupní hrany 550 mm nad TK. Nástupiště budou vybavena základním mobiliářem (lavičky, odpadkové koše, ...).

Železniční přejezdy

Železniční přejezd km 23,059

Bude provedena rekonstrukce přejezdu v ev. km 23,059 včetně nového přejezdového zabezpečovacího zařízení. Přejezdová konstrukce bude tvořena železobetonovými zádlážbovými panely vnitřními i vnějšími uloženými na patu kolejnice pomocí ocelových nosičů. Z důvodu změny umístění výhybek na zhlaví bude poloha přejezdové konstrukce včetně přilehlé účelové komunikace posunuta o cca 6 m.

Mosty

Podchod km 23,707

V rámci rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna bude vybudován nový podchod na ostrovní nástupiště. Navržen je jako uzavřený železobetonový rám se světlými rozměry otvoru 2,5 m x 4,0 m (výška x šířka), délky cca 20,5 m. Přístup do podchodu bude od výpravní budovy zajištěn schodištěm a přístupovým chodníkem s volnou šířkou 2,2 m, celkové délky cca 50 m s max. sklonem 1:12. Výstup na ostrovní nástupiště je pak zajištěn schodištěm a přístupovým chodníkem o volné šířce 2,2 m a délce cca 53 m. Schodiště jsou navržena s volnou šířkou 2,0 m.

Propustky

Propustky ev. km 23,628 a km 23,785 budou zrušeny. Propustek v km 23,628 má dle původní dokumentace z roku 1888 průřezovou plochu 1,0 x 1,0 m a celkovou délku 28,0 m. U propustku v km 23,785 se předpokládá podobný rozsah jako u propustku v km 23,628 (žádná dokumentace se nedochovala, ani propustek nebyl fyzicky nalezen).

Propustek km 23,909 bude rekonstruován. Stávající propustek s kamennými opěrami a betonovou deskou o světlosti 1,0 m a volné výšce 0,5 m, celkové délky 11,0 m bude zdemolován a nahrazen novým o stejném průřezu. Propustek bude z důvodu rozšíření

osové vzdálenosti kolejí prodloužen na cca 15 m. V rámci rekonstrukce budou přerušeny i jímky na vtoku i výtoku z propustku.

Silniční nadjezd, ul. Československé armády

V rámci stavby bude na stávající nadjezd doplněna ochrana proti výfukovým plynům a osazena nová protidotyková zábrana v délce cca 10,0 m.

Pozemní komunikace

Pro obsluhu navrhovaného technologického objektu bude vybudována nová zpevněná plocha, která bude sloužit pro příjezd a odstavení servisního vozidla a pro přístup do technologického objektu. Zpevněná plocha bude dopravně napojena novým sjezdem z ulice Nádražní.

Kabelovody

Bude navržen nový kabelovod.

Pozemní stavební objekty

ŽST Slavkov u Brna, stavební úpravy VB

V rámci stavby se v souladu se SP navrhuje úpravy VB pouze v nejnutnějším rozsahu pro umístění zabezpečovací a sdělovací technologie a pro zajištění provozních požadavků. Úpravy VB se předpokládají pouze v 1.NP:

- dopravní kancelář bude po stavbě bez stálé obsluhy, bude zachována ve stávající pozici,
- provoz dopravní kanceláře a pokladen pro dopravce bude oddělen, včetně zázemí (šatna, hygienické zázemí, denní místnost),
- stávající místnost OP 13 pro TUDC bude rozšířena,
- technologie (především ZZ) SSTZ – bude umístěna do dnes nevyužívané části 1.NP (dříve bufet),
- část budovy bude vyčleněna pro sklad vybavení pracovníků, kteří se budou pohybovat na stanici v rámci údržby.

Oprava samotné budovy (zateplení, rekonstrukce bytů, střechy, sklepa atd.) není předmětem tohoto záměru. Rozšiřování stávajícího parkoviště (20 + 2 stání) a zařízení cyklistické dopravy (2 přístřešky pro kola + 10 uzamykatelných boxů), které bylo vybudované v rámci stavby „Přestupní uzel IDS Slavkov u Brna – Nádražní“ v roce 2014 se neuvažuje.

Hodnocení stávající výpravní budovy dle PRRON 2021-2025 - pořadí kategorizace 2020 je 239, pořadí index je 234, stav budovy (S) 49,24%. V rámci samostatného záměru se připravuje oprava obálky stávajícího objektu (fasáda, podhledy, podlahy, výplně otvorů) vnitřních zdravotnických instalací, elektro, vytápění, omítky, malby, obklady, dlažby, podlahové krytiny, střešní plášť. Zahájení realizace tohoto záměru se předpokládá v roce 2023.

Podrobnější hodnocení výpravní budovy včetně půdorysných schémat budovy s barevným rozlišením využití prostor a tabelárních přehledů je uvedeno v příloze K.3.

ŽST Slavkov u Brna, technologický objekt

Na základě požadavků pro umístění silnoproudé technologie se v ŽST Slavkov u Brna uvažuje s výstavbou nového technologického objektu, umístěného v blízkosti VB.

ŽST Slavkov u Brna, objekt WC

Z důvodu uvolnění prostoru pro realizaci nového podchodu bude zbourán stávající objekt WC. Bude nahrazen novým objektem v odsunuté poloze, v případě změny požadavků na využití prostor ve výpravní budově určených pro vlastní využití SŽDC nebo dopravcem, je možné zvážit umístění veřejného WC do uvolněných prostor.

Demolice

ŽST Slavkov u Brna, demolice – SŽ a ČD

Pro umístění podchodu s přístupovými chodníky a schodištěm v blízkosti VB a přestupního uzlu IDS se navrhuje demolice stávajícího objektu WC. Pro umístění nového technologického objektu je nutné odstranění stávající dílny a garáže na pozemcích ČD. Z důvodu zajištění rozhledových poměrů na přejezdu a prostorových parametrů dráhy bude provedena demolice stávajících staveb St. 1 a St. 2.

Trakční a energetická zařízení

ŽST Slavkov u Brna, trakční vedení

ŽST bude elektrifikována systémem AC 25kV 50Hz. Napájení bude realizováno z nové TNS Černovice přes SpS Křenovice a dále z nově navržené TNS Bučovice. Napájení zabezpečovacího zařízení a elektrického ohřevu výhybek je navrženo z trakčního vedení přes transformátor. Jmenovitá výška trolejového drátu bude 5,6 m nad TK a to i u silničního nadjezdu (km 24,05). Výška sestavy 1,5 m v rovině, 1,3 m v oblouku, 0,75 m/0,85 m snižená (pod silničním nadjezdem km 24,05). Zatrolejovány budou dle požadavků dopravní technologie koleje č.1, 2, 50 a 52.

ŽST Slavkov u Brna, EOVS

Jedná se celkem o ohřev 16 ks výhybek o celkovém instalovaném výkonu 116,6 kW. Podle situování jednotlivých výhybek je elektrický ohřev železniční stanice rozdělen do dvou skupin. Napájení celého příkonu EOVS bude zajištěno z trafostanice ŽST z rozvaděče RH a bude samostatně měřeno. Jako záložní napájení budou instalovány transformátory z obou stop trakčního vedení 25kV 50Hz. Na jednotlivých zhlavích se osadí aluzinkové kiosky s transformátory a příslušným jištěním na VN a NN straně.

Vlastní rozvod k jednotlivým ohřevům výhybek bude proveden z jednotlivých rozvaděčů R-EOVS příslušného zhlaví. Ovládání elektrického ohřevu výhybek bude soustředěno do rozvodnice ovládání RO-EOVS v provedení Místně/Dálkově/Ústředně umístěné v rozvodně TS, s klientem v DK a začleněno v systému DDTS ŽDC. K přenosu povelů a informací mezi rozvaděčem ovládání (RO-EOVS) a rozvaděči elektrického ohřevu výhybek jednotlivých zhlaví se položí ovládací kabel. Vlastní

provoz zařízení EOv bude provozován v automatickém režimu v závislosti na venkovní teplotě a teplotě referenční kolejnice – řízení srážkovými čidly, bez nutných zásahů provozních pracovníků.

ŽST Slavkov u Brna, rozvody NN a VO

Ve stanici budou instalovány a připojeny z rozvodny nové TS nové technologie zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a nové zařízení venkovního osvětlení. V důsledku úprav kolejiště bude stávající zařízení venkovního osvětlení kompletně demontováno. Nové osvětlení železničního prostranství bude provedeno pomocí svítidel s LED technologiemi. Ovládání osvětlení bude v provedení Místně/Dálkově/Ústředně. PLC bude zapojeno do datové přenosové sítě a bude začleněno do ovládání venkovního osvětlení ŽST v systému DDTS ŽDC. Ovládání osvětlení je navrženo ze společného rozváděče ovládání EOv+VO umístěného v rozvodně TS s klientem v DK. Kromě nového rozvodu osvětlení a technologie budou připojeny z nové trafostanice stávající hlavní objekty železniční stanice (výpravní budova).

Přehled rozhodujících nákladů za jednotlivé profese na jejich realizaci je v předepsaném formuláři v příloze A (vzor 83).

6) Územně technické podmínky

Územně technické podmínky pro přípravu území

Stavba „Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna“ je z převážné části na stávajícím tělese dráhy. Stavba je umístěna v ochranném pásmu dráhy, částečně také zasahuje do ochranného pásma komunikace I. třídy. Územně se stavba nachází na katastrálním území Slavkov u Brna.

Vazba projektu na územně plánovací dokumentaci

Záměr je v souladu s Územním plánem Slavkov u Brna. Navrhovanou stavbou se nemění napojení stavby na stávající dopravní infrastrukturu.

Stavba „Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna“ je v souladu se Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje, kde jsou vymezeny plochy pro koridor DZ10 „Trať č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje, optimalizace a elektrifikace“.

Rozsah a způsob zabezpečení dotčení inženýrských sítí

Stavbou budou dotčeny inženýrské sítě jiných vlastníků – sdělovací sítě, rozvody nn a VN.

Napojení na technickou infrastrukturu

V rámci stavby bude zřízena nová přípojka 22kV z distribuční sítě E.ON.

Napojení na ostatní dopravní infrastrukturu

Navrhovanou stavbou se napojení stavby na stávající dopravní infrastrukturu zásadně nemění.

V rámci rekonstrukce ŽST jsou navrženy stavební úpravy železničního přejezdu km 23,059, dojde také k minimálním úpravám navazujících přilehlých komunikací.

U nového technologického objektu v ŽST Slavkov u Brna bude zřízena zpevněná plocha napojena na stávající komunikaci ul. Nádražní.

Stavba je koordinována se související stavbou SŽ, s.o. „Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně).“

7) Majetkoprávní vztahy

Stavba bude realizována převážně na pozemku dráhy ve vlastnictví ČD a.s. a ve vlastnictví státu ČR s právem hospodaření SŽ, s.o.

V rámci stavby je však nezbytné pro navržené úpravy kolejiště a zřízení nového podchodu vyřešit trvalé zábory pozemků dalších vlastníků. Jedná se o pozemky ve vlastnictví Města Slavkov u Brna a firmy Chemis engine a.s. (vlastník vlečky). Ve vlastnictví státu ČR s právem hospodaření RSD ČR je silnice I/54 s nadjezdem nad žel. tratí, upravovaným v rámci stavby (umístění protidotykových zábran). Pro realizaci nového technologického objektu bude provedena demolice stávajících objektů ČD a.s.

Při realizaci stavby bude dále nutné dočasně využít některých přilehlých, mimodrážních pozemků pro plochy zřízení staveniště (včetně recyklační základny) a přístupy ke staveništi. Dočasné využití některých mimodrážních pozemků bude rovněž nutné v případě úprav nebo přeložek kabelů (inženýrských sítí), zde se jedná o lokální zábory malého rozsahu s časovým využitím řádově několika dní. V některých případech se bude jednat pouze o vstupy na mimodrážní pozemky za účelem umožnění provedení některých prací. Ve všech výše zmíněných případech jsou dotčené pozemky charakterizovány jako dočasný zábor.

Pozemky budou pro potřeby stavby vykoupeny nebo pronajaty, pro uložení drážních inženýrských sítí na cizích pozemcích budou zřízena věčná břemena.

Předpokládaná velikost trvalých a dočasných záborů (mimodrážní pozemky):

- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| - Trvalý zábor – ostatní | cca 1 380 m ² |
| - Dočasný zábor – ostatní | cca 1 660 m ² |
| - Věčné břemeno | cca 840 m ² |

8) Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů

Stav záměru k procesu EIA

Záměr „Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna“ naplňuje dikci bodu 44 (Celostátní železniční dráhy) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů

na životní prostředí. Vzhledem k tomu, že se jedná o změnu stávajícího záměru ve smyslu § 4 odst. 1 písm. b) zákona, bylo v souladu s § 7 zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posuzován podle zákona.

Na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů, veřejnosti a dotčené veřejnosti a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu rozhodlo Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 zákona na základě § 7 odst. 6 zákona, že záměr „Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna“ nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona.

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

K zabezpečení provozu vyžaduje stavba po realizaci standardní obsluhu a údržbu dle současně platné legislativy a vnitřních předpisů SŽ.

Většina nových provozních souborů a stavebních objektů bude ve vlastnictví investora stavby SŽ, s.o. Ve vlastnictví jiných vlastníků budou přeložky inženýrských sítí.

10) Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu

Ekonomické hodnocení bylo zpracováno metodou analýzy nákladů a přínosů (CBA) v souladu s dokumentem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“ (2017) a ostatními platnými metodickými dokumenty pro celý soubor staveb na trati č. 340 Veselí nad Moravou – Blažovice (- Brno).

Výsledné hodnoty CBA analýzy jsou následující:

		Finanční analýza	Ekonomická analýza
FNPV/ENPV	tis. Kč	-2 247 321	221 830
FRR/ERR	%	2,07	5,22
BCR			1,024

Tabulka - Shrnutí výsledků CBA

U finanční analýzy jsou výsledné hodnoty ukazatelů pod hranicí efektivity. Z hlediska ekonomické analýzy je projekt ekonomicky efektivní, hodnota ERR je vyšší než kritická hodnota 5%. Z uvedeného vyplývá, že posuzovaný soubor staveb na úseku trati Blažovice – Veselí nad Moravou má dostatečný celospolečenský přínos a je možné jej doporučit k financování z veřejného rozpočtu.

11) Rozpis nákladů

	Popis	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU V tis. CZK
1	Poplatky za plány/stavební projekt	57 071
2	Zábory a nákup pozemků	6 250
3	Výstavba	665 275
4	Technologie	0
5	Nepředvídatelné události	66 528
6	Příp. úprava ceny	0
7	Technická pomoc	6 007 včetně propagace
8	Propagace	viz 7
9	Dozor v průběhu výstavby	27 034
10	Mezisoučet	828 165
11	DPH (21%)	
12	CELKEM	828 165

Do celkových investičních nákladů je zahrnut inflační koeficient ve výši 3,70% p.a. v letech realizace 2022 – 2023.

V Praze 11. 08. 2020

Seznam příloh

Příloha A	Formuláře VZOR 80 – 83
Příloha B	Dokumentace hodnocení ekonomické efektivnosti projektu
Příloha C	Neobsazeno
Příloha D	Orientační situace 1:10 000
Příloha E	Současný stav, výsledky průzkumů
Příloha F	Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace
Příloha G	Neobsazeno
Příloha H	Neobsazeno
Příloha I	Neobsazeno
Příloha J	Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu
Příloha K	K.1 Tabulka propočtu nákladů stavby K.2 Schéma ŽST Slavkov u Brna – stávající a navrhovaný stav K.3 Hodnocení výpravní budovy