

Dle rozdělovníku

Váš dopis ze dne
28.07.2022

číslo jednací
MMJ/OŽP/130791/2022-NoS
SZ-MMJ/OŽP/45004/2022/2
jihlvp22v01krj

vyřizuje / telefon
Nováková DiS./3324
stepanka.novakova@jihlava-city.cz

Jihlava
02.09.2022

Závazné stanovisko vodoprávního úřadu

Magistrát města Jihlavy, odbor životního prostředí, jako vodoprávní úřad věcně příslušný podle ustanovení § 104 odst. 2 písm. c) a ustanovení § 106 odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů a místně příslušný podle ustanovení § 11 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále je správní řád),

žadateli, kterým je:

Správa železnic, státní organizace, IČO: 70994234, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město v zastoupení spol. SAGASTA, s.r.o., IČO: 04598555, Novodvorská 1010/4, Lhotka, 142 00 Praha 4

vydává podle ustanovení § 104 odst. 9 vodního zákona

závazné stanovisko

k akci: „**Rekonstrukce ŽST Batelov včetně DOZ výhybny Spělov**“. Záměrem investora, Správa železnic, státní organizace, IČO: 70994234, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, je kompletní rekonstrukce ŽST Batelov v k.ú. Batelov, Bezděčín na Moravě, Cejle, Dolní Cerekev, Horní Cerekev, Kostelec u Jihlavy, Spělov, Švábov.

Záměr bude realizován v záplavovém území vodního toku VVT Jihlava vyhlášeného rozhodnutím Krajského úřadu kraje Vysočina ze dne 26.1.2006 pod č.j. KUJI 7451/2006. Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodního zdroje.

Předložená projektová dokumentace byla vypracována spol. SAGASTA, s.r.o., IČO: 04598555, Novodvorská 1010/4, Lhotka, 142 00 Praha 4 pod zak.č. PA639200040 v červenci 2022.

Číslo hydrologického pořadí: 4-16-01-0070-0-00, 4-16-01- 0090-0-00
Číslo hydrogeologického rajonu: 6550 Jihlava
Číslo vodního útvaru: 6550 Jihlava

Cílem stavby je kompletní rekonstrukce ŽST Batelov v rozsahu rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, železničního svršku, odvodnění železničního spodku, rekonstrukce trakčního vedení v závislosti na změně konfigurace kolejíště. Budou vybudována nová nástupiště včetně bezbariérového přístupu pomocí nově zbudovaného podchodu. V mezistaničním úseku Horní Cerekev – Kostelec u Jihlavy bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení, včetně dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení výhybny Spělov. Zabezpečením železničních přejezdů přejezdovým zabezpečovacím zařízením dojde k odstranění lokálních propadů rychlosti.

SO 13-20-01 Most-podchod v ev. km 69,750 V ŽST Batelov bude zřízen podchod pod všemi kolejemi. Přístup do podchodu se předpokládá šikmým chodníkem před výpravní budovou směrem po směru staničení, vyústění podchodu směrem do Batelova bude navázáno na stávající zpevněnou cestu bez potřeby šikmých přístupových chodníků či schodiště. Součástí SO podchodu je pouze tubus podchodu a šikmý chodník u výpravní budovy. Na konstrukci podchodu budou přímo navazovat opěrné zdi SO 13-23-01.1 a 2, které obsahují přístupové cesty (schodiště a šikmý chodník) na nástupiště č. 2 (SO 13-12-01). Celá konstrukce podchodu je navržena jako rámová z monolitického betonu, resp. polorámová pro otevřenou část šikmého chodníku. Založení je plošné na ŽB základové desce. Světlé rozměry podchodu jsou 3,0 x 3,0 m (výška x šířka). Tloušťka stropu a stěn podchodu bude min. 400 mm, pro šikmý chodník min. 350 mm. Délka tubusu podchodu je 19,4 m a šikmého chodníku u VB 57,1 m. Podchod je navržen s podélným sklonem 2 % a příčným 1 %. Sклон šikmého chodníku je 1:12 (8,33 %). Pochozí vrstva podchodu bude z řezané žulové dlažby do mrazuvzdorné malty se součinitelem smykového tření min. $\mu=0,6$.

SO 14-20-01 Most v ev. km 70,609 Jedná se o sanaci stávajícího mostního kamenného klenbového jednopolevého mostu s vysokým násypem, převádějící železniční trať přes Hraniční potok. Most se nachází v širé trati v přímé. Délka mostu je 10 m, šířka 19,5 m. Stávající objekt bude zachován a budou provedeny nutné opatření vycházející z diagnostického průzkumu. Bude zhotovena žb plovoucí deska tl. 0,25 m vyztužena betonářskou výztuží. Celková délka desky je 21 m, šířka 14 m. Šířku desky je nutno přizpůsobit rozměrů, stávající konstrukce, které budou patrné až po jejím odhalení (není k dispozici archivní dokumentace). V podélném směru je deska střechovitě ve spádu 3,0 % a její konce jsou vytvarovány pro uložení drenážní trubky. V příčném směru je deska vodorovná pod kolejí a směrem k římsám je zalomená s doplněnou drenáží u říms. Na desku bude aplikována asfaltová pásová celoplošně natavená izolace s tvrdou ochranou v celém rozsahu vč. části pro drenáž. Plovoucí deska bude zhotovena na podkladní vrstvě z hutněné šterkodrti tl. 100mm. Římsy jsou provedeny nad pracovní spárou na plovoucí desce. Tloušťka dříku římsy je 300 mm, výška je proměnná. Šířka hlavy říms je 440mm pro osazení zábradlí. Vyústění drenáže za římsou bude volné přímo do příčné drenáže plovoucí desky, kde společně drenáže vyústí za kolmými křídly. Sanace stávajícího objektu budou spočívat v sešití existujících trhlin na levé kraji klenby a uprostřed, dále se provede plošná injektáž porézniho zdiva, plošné přespárování, doplnění vyplavených kusů kamene a přezdění rozvolněných konců křídel. Dále bude opevněno koryto kamennou dlažbou se zřízením suchých berm pro přechod živočichů.

SO 14-20-02 Most v ev. km 72,981 Ve stávajícím stavu se v daném místě nachází most tvořený ocelovou nosnou konstrukcí se dvěma hlavními nosníky a železobetonovou spodní stavbou. Most je nevyhovující z hlediska VMP. Stávající most bude kompletně zdemolován a nahrazen novým železobetonovým polorámem o délce přemostění 10,0 m. Šířka mostu bude 6,29 m; délka mostu 23,85 m. Tloušťka stropní desky bude 0,8 m; tloušťka opěrných stěn 1,0 m. Most bude založen plošně na základových deskách tl. 1,0 m. Přechody u uzavřeného kolejového lože na mostě do širé trati mimo most budou provedeny pomocí monolitických římsových zídek. Na římsách mostu bude osazeno ocelové třímadlové zábradlí. Koryto potoka pod mostem bude rozšířeno a vydlážděno lomovým kamenem do betonu v délce 5 m před a za mostem.

SO 16-20-01 Most v ev. km 74,831 Ve stávajícím stavu se v daném místě nachází most tvořený ocelovou nosnou konstrukcí se dvěma hlavními nosníky a železobetonovou spodní stavbou. Stávající most bude kompletně zdemolován a nahrazen novým mostem obdobného typu, jako je most stávající. Bude vybudována nová železobetonová spodní stavba, na ni bude uložena nová ocelová nosná konstrukce se dvěma hlavními plnostěnnými nosníky proměnné výšky a ortotropní mostovkou tvořenou příčníky a podélnými výztuhami. Kolejové lože bude průběžné, na mostě uzavřené, před a za mostem přecházející do širé trati pomocí monolitických římsových zídek ve sklonu 12 %. Délka přemostění bude 26,0 m; rozpětí nosné konstrukce bude 28,0 m; max. výška nosné konstrukce 3,2 m. Most bude oproti stávajícímu mostu kolmý. Šířka mostu bude 6,83 m. Most bude založen plošně na základových deskách tl. 1,0 m. Na římsách opěr bude osazeno ocelové třímadlové zábradlí.

SO 12-21-01 Propustek v ev. km 64,359 Vzhledem k tomu, že bude v místě vybudováno nové nástupiště (zastávka Horní Cerekev), dojde tak k rozšíření koruny železničního náspu. Bude tedy potřeba vybudovat opěrnou zeď v místě propustku a v jeho okolí, kde je terén nejstrmější. Nová opěrná zeď bude úhlová, max. výšky 4,965 m. Délka zdi bude cca 30 m. Zhruba uprostřed délky zdi jí bude procházet nový propustek. Základ tvoří železobetonová deska tl. 0,7 m, šířky 3,15 m. Tloušťka stěny zdi je proměnná, je provedena ve sklonu 1:10. Na vrcholu zdi bude provedena železobetonová římsa s ocelovým zábradlím, za níž bude zřízen odvodňovací žlab. V podélném směru se výška zdi od

středu délky zmenšuje ve sklonu 1 %, aby mohla odtékat voda stékající po svahu od nástupiště. Od konců zdi budou sbíhat dva skluzy do vsakovacích jímek v patě svahu.

SO 12-21-02 Propustek v ev. km 69,418 Byl proveden kamerový průzkum, který ověřil, že plastová roura pod železničním tělesem je bez závad. Objekt v rámci stavby nebude řešen.

SO 13-21-01 Propustek v ev. km 69,777 Vzhledem k nepřístupnosti objektu bude stávající propustek zrušen. Objekt bude nahrazen kanalizací SO 13-31-01 Kanalizace v ŽST Batelov.

SO 13-21-02 Propustek v ev. km 69,982 Z průzkumu vyplývá, že se propustek skládá z několika druhů materiálů, z kamene a z části betonového. Na trase se nachází přechod z hranatého kamenného profilu do kulatého betonového potrubí v délce ca 4m . Dále propustek pokračuje opět v hranatém kamenném profilu. Na propustku bylo nalezeno plno drobných závad, ale také závady havarijní. Zaústění propustku nebylo nalezeno, a to z důvodu závalu ve staničení ca 35 m od vyústění u štěrkové cesty. Zde byla ukončena prohlídka a dále i tlakové čištění, neboť pokusem bylo propustek zcela vyčistit. Při opakovaných pokusech propustek zcela vyčistit od kamení a nánosů bylo zjištěno, že může dojít k porušení dna, protože tlakové čištění může toto nebezpečné dno poškodit. Dále bylo zjištěno, že vyústění propustku nemá viditelný odtok. Kamenný propustek končí u štěrkové cesty. Kanalizace – propustek není v tuto chvíli průtočný. Na základě zjištění Kamerového průzkumu, že propustek není průchodný a odvodnění okolních ploch je řešeno jiným způsobem, bylo rozhodnuto, že do objektu bude vložena ocelová roura o průměru minimálně 300 mm v průchodné délce cca 35,3 m – požadavek ZZN Jihlava a kolem této DN bude propustek vyplněn injektážní cementopopílkovou směsí od výtoku až po zával. Na straně štěrkové cesty bude vykopána dostatečně velká šachta, z které bude propustek vyplněn a zasunuta ocelová roura.

SO 14-21-01 Propustek v ev. km 73,652 Stávající trubní propustek před výhybnou Spělov v širé trati je z roku 1974. Stavební stav objektu je 3. Trouba propustku je betonová průměru 0,67 m. Šířka propustku je 4,7 m, propustek je kolmý s železobetonovými rovnoběžnými čely s výškou přesypávky 0,45 m. Na propustek navazuje ve vzdálenosti cca 2,6 m další, který převádí bezejmennou vodoteč pod polní cestou. Z důvodu špatného technického stavu a značnému stáří se navrhuje kompletní přestavba na trubní patkový betonový propustek o DN 1000 dle výsledků hydrotechnického výpočtu s novými rovnoběžnými železobetonovými čelními zídkami s římsami. Šířka propustku je 6,17 m, délka čelních zdí je 6,55 m, výška kolejového lože pod pražcem minimálně 400 mm. Propustek je na vtoku a výtoku vybaven kamennou dlažbou do betonu. Po levé straně od propustku vedou železniční zabezpečovací zařízení PS 13-01-11 a PS 15-01-11, které nebudou stavbou zasaženy.

SO 15-21-02 Propustek v ev. km 74,056 Stávající trubní propustek ve výhybně Spělov je z roku 1976. Stavební stav objektu je 2. Trouba propustku je betonová průměru 1,0 m. Šířka propustku je 11,72 m, propustek je kolmý s železobetonovými rovnoběžnými čely s výškou přesypávky 0,8 m. Na propustek navazuje ve vzdálenosti cca 7 m další, který převádí bezejmennou vodoteč pod polní cestou. Z důvodu špatného technického stavu a značnému stáří se navrhuje kompletní přestavba na trubní patkový betonový propustek o DN 1,0 m na základě výsledku hydrotechnického výpočtu. Propustek je šířky 11,72 m. Propustek bude ukončen kolmými čely, na která budou navazovat rovnoběžná křídla. Na čelech a křídlech budou osazeny římsy. Jelikož se propustek nachází v prostoru výhybny a výška římsy ode dna koryta je menší než 2,0 m, není nutno osazovat zábradlí. Odláždění kamennou dlažbou bude provedeno za rubem říms, na nějž bude navazovat odláždění svahových kuželů včetně vymodelovaného dna koryta příkopů. Po levé straně od propustku vedou železniční zabezpečovací zařízení PS 13-01-11 a PS 15-01-11, které jejich uložení bude koordinováno se stavbou propustku během výstavby.

SO 15-21-03 Propustek v ev. km 74,276 Stávající trubní propustek ve výhybně Spělov je z roku 1966. Stavební stav objektu je 3. Trouba propustku je betonová průměru 1,0 m. Šířka propustku je 13,90 m, propustek je kolmý s železobetonovými rovnoběžnými čely s výškou přesypávky 0,5 m. Na propustek navazuje ve vzdálenosti cca 0,4 m další, který převádí bezejmennou vodoteč pod polní cestou. Z důvodu špatného technického stavu a značnému stáří se navrhuje kompletní přestavba na trubní patkový betonový propustek o DN 1,0 m na základě výsledku hydrotechnického výpočtu. Propustek bude ukončen kolmými čely, na která budou navazovat rovnoběžná křídla. Na čelech a křídlech budou osazeny římsy. Jelikož se propustek nachází v prostoru výhybny a výška římsy ode dna koryta je menší než 2,0 m, není nutno osazovat zábradlí. Odláždění kamennou dlažbou bude za rubem římsy po železniční spodek, násypové kužely na vtokové straně včetně koryta příkopů, na odtokové straně po navazující silniční propustek, který bude v rámci výstavby vyčištěn. Po levé straně od propustku vedou železniční zabezpečovací zařízení PS 13-01-11 a PS 15-01-11, které jejich uložení bude koordinováno se stavbou propustku během výstavby.

SO 13-31-01 Kanalizace v ŽST Batelov Stávající propustek pod tratí v km 69,777, který odvodňuje ulici a přilehlé plochy před nádražní budovou ŽST Batelov, bude demolován – demolice je řešena v SO 13-21-01. Předmětem tohoto stavebního objektu je nová dešťová kanalizace v areálu ŽST Batelov, která bude nahrazovat původní propustek. Všechny nové zpevněné plochy v okolí budovy ŽST Batelov (chodníky, komunikace, parkoviště, manipulační plocha), všechna nová zastřešení, trativody zemního tělesa železniční trati v prostoru nádraží, podchod pro pěší společně s přístupovými rampami a systémem podzemních drenáží, a také srážkové vody zachycené otevřenými příkopy nad opěrnými zdmi budou odvodněny do této nové kanalizace. Nová dešťová kanalizace je tvořena hlavní stokou „A“ a z bočních větví „A1“, „A2“, „B“ a „C“. Dále jsou součástí nové kanalizace také přípojky uličních vpustí a přípojky od vpustí liniových odvodňovacích prvků. Stoka „A“ – hlavní stoka je navržena v profilu DN500-DN300 v celkové délce 120,58 m. Je vedena od prostoru výpravní budovy, dále podél navrhovaného podchodu pod železniční tratí a pak je vedena přes zámecký park s vyústěním do zámeckého potoka. Stoka (větev) „A1“ – je zaústěna do hlavní stoky „A“ – do šachty Š2, a je navržena v profilu DN250 v délce 40,74 m. Je vedena v komunikaci podél zámeckého parku k navrhované opěrné zdi vpravo č.3. Stoka (větev) „A2“ – je zaústěna do hlavní stoky „A“ – do šachty Š3, a je navržena v profilu DN300 v délce 19,31 m. Je vedena pod přístupovou cestou do podchodu (ze strany zámeckého parku) a dále až do prostoru kolejí mezi koleje č. 1 a 2. Stoka (větev) „B“ – je zaústěna do hlavní stoky „A“ - do spádišťové šachty Š5, a je navržena v profilu DN400-DN300 v délce 51,34 m. Je vedena v komunikaci před výpravní budovou – v prostoru autobusové zastávky s obratištěm. Stoka (větev) „C“ – je zaústěna do stoky „B“- do šachty Š7, a je navržena v profilu DN300 a v délce 123,79 m. Je vedena v komunikaci areálu ŽST Batelov a v manipulační ploše mezi kolejemi č. 7 a č. 5.

Vodoteče dotčené stavbou:

Jihlava: IDVT 10 100 008, Švábovský potok: IDVT 10 197 456, Bezejmenný tok: IDVT 10 208 066, Bezejmenný tok: IDVT 10 191 864, potok v zámeckém parku Batelov, Hraniční potok: IDVT 10 185 699, Bezejmenný tok: IDVT 10 190 171, DVT Rohozná: IDVT 10 197 349, Bezejmenný tok: IDVT: 10 202 728, Bezejmenný tok: IDVT 10 186 769, Bezejmenný tok: IDVT 10 187 554, Bezejmenný tok: IDVT 10 197 913, Bezejmenný tok: IDVT 10 187 666.

Vodní plochy dotčené stavbou: rybníky Zámecký a Chobot v k.ú. Horní Cerekev, Škrobárenský rybník v k.ú. Bezděčín na Moravě.

Magistrát města Jihlavy, odbor životního prostředí jako místně příslušný správní orgán podle ustanovení §11 zákona č.500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále je správní řád), věcně příslušný vodoprávní úřad podle §106 vodního zákona a podle ustanovení §104 odst. 9 vodního zákona vydává k předloženému záměru následující stanovisko.

Vodoprávní úřad zjistil, že uvažovaný záměr je z hlediska zájmů daných vodním zákonem možný za předpokladu dodržení těchto **podmínek**:

1. Výše uvedená stavba nemá charakter vodního díla dle ustanovení § 55 vodního zákona a bude povolena příslušným stavebním úřadem.
2. **Vzhledem k tomu, že výše uvedenou stavbou dojde k dotčení vodních toků a záplavového území bude vodoprávním úřadem vydán souhlas dle § 17 odst. a) a c) vodního zákona.**
3. Stavba bude prokazatelně projednána s vlastníkem rybníka „Škrobárenský“ na pozemku p.č. 265 v k.ú. Bezděčín na Moravě, jeho požadavky budou plně respektovány.
4. Pokud výše uvedenou stavbou budou dotčeny konstrukční prvky rybníka „Škrobárenský“ na pozemku p.č. 265 v k.ú. Bezděčín na Moravě, musí být projektová dokumentace posouzena dle vyhlášky č. 471/2001 Sb., ve znění vyhlášky č. 255/2010 Sb. O technickobezpečnostním dohledu nad vodními díly.
5. Vzhledem k tomu, že stavbou dojde k dotčení vodohospodářských zařízení (vodovodu, kanalizace), respektive jejich ochranných pásem, musí být toto dotčení prokazatelně projednáno s provozovateli těchto vodohospodářských zařízení a jejich požadavky musí být plně respektovány.
6. V případě používání nebo skladování látek závadným vodám ve smyslu § 39 vodního zákona je třeba zabezpečit prostor tak, aby byl vyloučen jejich únik.

7. Srážkové vody budou v co největší míře likvidovány (prostřednictvím vsakování) na pozemcích využitých pro výstavbu dle ustanovení § 5 odst. 3 vodního zákona. Pokud to nebude vzhledem k charakteristice daného místa možné, bude zajištěno zadržování a následné odvádění těchto srážkových vod. Tento zákonný požadavek musí být zapracován do projektové dokumentace, spolu s odůvodněním přijatého opatření.
8. **Pro provádění stavby bude zpracován havarijní a povodňový plán, který bude odsouhlasen Povodím Moravy, s.p. a předložen ke schválení na vodoprávní úřad, a to před zahájením stavebních prací.**

Odůvodnění

Magistrát města Jihlavy, odbor životního prostředí, jako příslušný vodoprávní úřad obdržel dne 28.07.2022 žádost Správa železnic, státní organizace, IČO: 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město v zastoupení spol. SAGASTA, s.r.o., IČO: 04598555, Novodvorská 1010/4, Lhotka, 142 00 Praha 4, o vydání závazného stanoviska podle ustanovení § 104 odst. 9 vodního zákona k akci: „**Rekonstrukce ŽST Batelov včetně DOZ výhybny Spělov**“, v k.ú. Batelov, Bezděčín na Moravě, Cejle, Dolní Cerekev, Horní Cerekev, Kostelec u Jihlavy, Spělov, Švábov. Předložená projektová dokumentace byla vypracována spol. SAGASTA, s.r.o., IČO: 04598555, Novodvorská 1010/4, Lhotka, 142 00 Praha 4 pod zak.č. PA639200040 v červenci 2022.

Stavba není v rozporu se zájmy vodního hospodářství. Nebyly zjištěny skutečnosti, které by bránily vydání závazného stanoviska při splnění určitých podmínek uvedených výše. Vzhledem k tomu, že místní poměry jsou vodoprávnímu úřadu známy, nebylo nutné provést místní šetření.

Lze předpokládat, že uvedeným záměrem nedojde ke zhoršení stavu vodního útvaru a nebude mít za následek nedosažení dobrého stavu/potenciálu vod.

Upozorňujeme, že při výstavbě a provozu nesmí dojít ke znečištění povrchových nebo podzemních vod závadnými látkami ve smyslu § 39 vodního zákona, zejména ropnými produkty ze stavebních a dopravních prostředků. V souladu s platnou legislativou musí být zabezpečena nezávadná likvidace veškerého odpadu ze stavby a provozu.

Poučení

Na základě ustanovení § 149 správního řádu, toto závazné stanovisko není správním rozhodnutím a nelze se proti němu odvolat. Jeho obsah je však závazný pro výrokovou část rozhodnutí příslušného stavebního úřadu. Obsah závazného stanoviska lze napadnout odvoláním proti rozhodnutí příslušného stavebního úřadu.

Doba platnosti tohoto závazného stanoviska je 2 roky ode dne jeho vydání, nebude-li využito pro vydání platného rozhodnutí nebo opatření jiného správního úřadu.

Ing. et Ing. Jana Dohnalová

vedoucí oddělení vodního hospodářství

Rozděovník:

SAGASTA, s.r.o., IČO: 04598555, Novodvorská 1010/4, Lhotka, 142 00 Praha 4 (doručeno prostřednictvím DS)

Vypraveno dne: 05.09.2022