

			ČÍSLO SOUPRAVY :
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



**SUDOP BRNO**

**SUDOP BRNO, spol. s r.o.**  
Kounicova 26  
611 36 Brno

OBJEDNATEL :		Správa železnic, s.o., Dílžďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc		tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz		
PROFESNÍ SKUPINA :	34 INŽENÝRING A EKONOMIKA		VEDOUCÍ PROF.SKUP. Ing. Kamil Chmela		GENERÁLNÍ ŘEDITEL Ing. Kamil Chmela	
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. Martin Mráz		ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Pavel Krupička <i>Ing. Pavel Krupička</i>		NAVRHL,VYPRACOVAL Ing. Pavel Krupička <i>Ing. Pavel Krupička</i>		
				KONTROLOVAL Ing. Martin Mráz		
KRAJ: Jihomoravský		POVĚŘENÝ OÚ: Bučovice, Kyjov			STUPĚŇ: Záměr projektu	
Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)					ZAK. ČÍSLO 18024-01-06198	ARCH.ČÍSLO
					MĚŘITKO	POČET FORMÁTŮ
					DATUM : 06/2020	
					ČÁST DOKUM. PŘÍLOHA	
Záměr projektu						

Název investora: Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ  
adresa včetně PSČ: Nerudova 1, 772 58 Olomouc

IČ: 70994234

DIČ: CZ70994234

## ZÁMĚR PROJEKTU

investiční akce **Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)**

### 1) Identifikační údaje projektu

číslo projektu<sup>1</sup> 5623520034

název projektu: Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)

místo realizace (kraj): Jihomoravský, Zlínský

Předpokládané investiční náklady v cenové úrovni roku: smíšená		-rok- 2016-2024
Položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava -</i> (SFDI, kap. 327 –MD, OP Doprava, OPI, FS, TEN-T, EIB)	4 233 857	5 091 018
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)		
Soukromé zdroje		
Celkem	4 233 857	5 091 018

<sup>1</sup> uvede se číslo, pokud již bylo přiděleno

## 2) Návaznost na schválené koncepce a programy

Rozsah stavby „Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)“ je určen studií proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice – Brno), zpracovanou v roce 2016. Dne 7. 9. 2016 Centrální komise Ministerstva dopravy ČR schválila variantu ABe-K0e, která je kombinací několika variant. Pro traťový úsek předmětné stavby bude použita základní varianta Ae. V rámci této varianty je zachován stávající železniční koridor včetně všech dopravních.

Stavba je zaměřena na zkvalitnění regionální železniční dopravy. Osobní regionální železniční doprava je realizována na základě objednávky KÚ Jihomoravského kraje, koordinátorem integrovaného dopravního systému je firma KORDIS JMK, s. r. o. Dlouhodobě sledovaným požadavkem Jihomoravského kraje je zlepšení potenciálu železniční dopravy v relaci Brno – Slavkov u Brna – Kyjov – Veselí nad Moravou.

Železniční trať Veselí nad Moravou – Brno hl.n., jejíž součástí je i úsek Kyjov – Nesovice, 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. Traťový úsek Kyjov – Nesovice je součástí dráhy celostátní, nezařazené do sítě TEN-T, nezařazené do sítě Evropských nákladních koridorů. Trať je dvoukolejná, provoz na trati je řízen dle předpisu D1, je provozována nezávislou trakcí, traťová třída zatížení je C3.

Stavba je po stránce rekonstrukce kolejiště ohraničena od km 40,486 do km 61,683 s přesahem směrového a výškového vyrovnání koleje od km 40,288 do km 61,806 a navazuje na stavby „Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)“ a „Rekonstrukce ŽST Kyjov“. Stavba v celém rozsahu je dána rozsahem kabelizace mezi budovami v Kyjově (km 62,425) a v Nesovicích (km 40,035).

Stavba se nachází na území Jihomoravského a Zlínského kraje v okresech Vyškov a Hodonín. Trať je situována blízko hranice Jihomoravského kraje se Zlínským krajem v okrese Kroměříž (katastrální území Jestřábice).

Příprava a realizace stavby „Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)“ musí být koordinována s těmito investičními akcemi:

- Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna, realizace 01/2022-06/2023;
- Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně), realizace 03/2022-08/2025;
- Rekonstrukce žst. Kyjov, realizace 03/2022-05/2023 ;
- Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo), realizace 06/2023-12/2025;
- Modernizace trati Brno – Přerov, 1. stavba Brno – Blažovice – realizace 04/2027-08/2031;
- Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov, realizace 03/2025-08/2031;
- ETCS + DOZ + GSM-R Blažovice – Veselí nad Moravou – realizace 2026;
- Výstavba TNS Brno-Černovice – realizace 09/2022-10/2024;
- Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice, realizace 04/20-08/22.

Současný stav neodpovídá požadavkům na kvalitu regionální dopravy a neumožňuje splnit dlouhodobý strategický cíl Jihomoravského kraje, kterým je postupné zlepšování potenciálu regionální železniční dopravy. Splnění tohoto strategického cíle v daném úseku tratě lze docílit jen zlepšením technického stavu infrastruktury.

Hlavním cílem stavby je tedy umožnit provozování dopravního modelu požadovaného Jihomoravským krajem. Z toho vyplývá nutnost modernizace železničních stanic a zastávek, elektrizace trati, zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících, jakož i celkové zlepšení technického stavu a parametrů řešené trati. V rámci stavby bude zajištěn soulad s požadavky TSI.

Rekonstrukce železniční infrastruktury bude navržena s ohledem na výhledové nasazení systému ETCS (umístění nástupišť a jejich délka, užitečná délka kolejí, dělení kolejových úseků, atd.).

Část železničních přejezdů bude nahrazena mimoúrovňovým křížením nebo podélnými komunikacemi.

Uvedené umožní zvýšit především propustnost trati tak, že zavedená taktová osobní doprava se stane páteří IDS JMK.

### **3) Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu**

Traťový úsek Kyjov – Nesovice je součástí dvoukolejné železniční tratě Veselí nad Moravou – Brno hl.n. č. 340 dle KJŘ (dle TTP č. 318 A) Veselí nad Moravou – Brno. Délka řešeného úseku je cca 21,6 km.

Trať Veselí nad Moravou – Brno hl.n. je v úseku Veselí nad Moravou Blažovice (mimo) provozována nezávislou trakcí, v úseku Blažovice – Brno hl.n. je elektrizována střídavou trakční soustavou 25 kV/50 Hz. Trať je využívána především osobní dálkovou dopravou vlaky kategorie Sp, které jsou vedeny v relaci Staré Město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou – Brno hl. n., některé spoje jsou vedeny do Bojkovic a Bylnice. Regionální osobní doprava je vedena vlaky kategorie Os v relaci Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou – Brno hl. n. a to v celém úseku, nebo jen v jeho části. Nákladní doprava je v současnosti malá a tvoří ji jeden Pn vlak a několik párů manipulačních vlaků.

V souladu s požadovanými cíli stavby je její náplní kompletní rekonstrukce železniční infrastruktury traťového úseku Kyjov – Nesovice za účelem dosáhnout maximální rychlosti 120 km/h, třídy zatížitelnosti D4 a prostorové průchodnosti Z-GC.

Dosáhnout stanoveného cíle stavby vyžaduje provést v celém úseku stavby včetně železniční stanice Nemotice jak rekonstrukci železničního svršku, tak sanaci železničního spodku, aby bylo možné zvýšit traťovou rychlost. Přednostně bude zachováno stávající zemní těleso bez přeložek. Dále je nutná instalace nového zabezpečovacího i sdělovacího zařízení, stavba rovněž vyžaduje úpravy nebo výstavbu nových pozemních objektů, úpravy mostních objektů a elektrizaci celého traťového úseku.

#### **Železniční svršek a spodek**

V mezistaničních úsecích Nesovice – Nemotice a Nemotice – Kyjov je maximální traťová rychlost 80 km/h. Železniční svršek je tvaru R65 na betonových pražcích z přelomu 70. a 80 let, lokálně vyměněný v průběhu let 1999 až 2006. Železniční svršek tvaru S49 je v oblasti zastávky Bohuslavice u Kyjova z roku 1980. V celém úseku je kolej svařena do bezстыkové koleje. Železniční svršek v Nesovicích je v hlavních dopravních kolejích z roku 1979 tvaru S49 na dřevěných pražcích, výhybky v hlavních kolejích jsou tvaru S49 na dřevěných pražcích, v ostatních kolejích převážně tvaru S49, částečně T a A. Nesovické zhlaví bylo obnoveno v roce 1979, kyjovské zhlaví v roce 1981 výhybkami tvaru S49. V mezistaničních úsecích jsou osové vzdálenosti 4,06 - 4,30 m. Ve stanici Nemotice je osová vzdálenost kolejí cca 4,8 m, min. 4,69 m.

V úseku Nesovice – Nemotice je železniční zastávka Brankovice s nástupišti dlouhými 180 m (u koleje č. 1) se zpevněnou hranou z betonových prefabrikátů a nezpevněným povrchem a 178 m (u koleje č. 2) se zpevněnou hranou z betonových prefabrikátů s nástupištními deskami (v délce 115 m). V úseku Nemotice – Kyjov jsou železniční zastávky Jestřabice s nástupišti dlouhými 190 m (u koleje č. 1) a 184 m (u koleje č. 2) s hranou typu Tischer a Bohuslavice u Kyjova s nástupišti dlouhými 148 m (u koleje č. 1) a 192 m typu Tischer. Nástupiště jsou vnější a jsou v zastávce Brankovice přístupná mimoúrovňově podchodem pro pěší (kolej č. 1) a z úrovně terénu (kolej č. 2). Nástupiště v zastávkách Jestřabice a Bohuslavice u Kyjova jsou přístupná z přilehlého přejezdu a přechodu. V železniční stanici Nemotice jsou jednostranná úroňová nástupiště u koleje č. 3 s nástupní hranou o délce 188 m, u koleje č. 1 s nástupní hranou o délce 227 m a u koleje č. 2 s nástupní hranou o délce 226 m. Nástupiště jsou se zpevněnou hranou a s povrchem tvořeným nástupištními deskami a jsou situována v přímé.

V úseku Nesovice – Nemotice jsou dva úroňové přejezdy, v železniční stanici Nemotice je jeden úroňový přejezd, v úseku Nemotice – Kyjov je šest úroňových přejezdů. V úseku Nemotice – Kyjov se uvažuje s jedním novým úroňovým přechodem pro pěší s předpokládanou realizací v roce 2019.

Mezilehlá stanice Nemotice má čtyři průběžné dopravní koleje, dvě průběžné a dvě kusé manipulační koleje. Do nesovického zhlaví je zaústěna spojovací kolej do obvodu Koryčany (dříve trať Nemotice – Koryčany). Na obou zhlavích je mezi hlavními dopravními kolejemi jednoduchá kolejová spojka. Maximální traťová rychlost v hlavních kolejích je 80 km/h, v ostatních kolejích a ve spojkách mezi hlavními kolejemi je rychlost 40 km/h. V obvodu stanice je úroňový přejezd.

Stávající trať se vyznačuje především nedostatečnou kapacitou a nízkou traťovou rychlostí, která způsobuje zvláště v segmentu příměstské dopravy nekonkurenceschopnou jízdní dobu. Konstrukce nástupišť a přístupové cesty nevyhovují požadavkům pro bezbariérový přístup.

#### Stávající parametry trasy

úsek		traťová rychlost
od km	do km	V (km/h)
ZÚ	43,898	80
43,898	44,394	70
44,394	KÚ	80

#### Mosty a propustky

V úseku se nacházejí mostní objekty různého stáří, konstrukcí a v různém stavebním stavu. Velká část objektů byla vybudována při výstavbě tratě v 80. letech 19. století, později (v 30.-50. letech 20. století) byla většina objektů rozšířena nebo přestavěna při zdvoukolejnění tratě. Některé objekty byly stavebně upraveny z důvodu odstranění válečných škod způsobených během 2. světové války. Stavební úpravy byly prováděny v souladu s tehdy platnými předpisy a normami. U většiny mostů se rok výstavby pohybuje mezi roky 1940-1950, dva mosty jsou z roku 1887. Nosnou konstrukci tvoří železobetonové desky se zabetonovanými nosníky (kolejnicemi), klenby cihelné a betonové. Stáří propustků je obdobné. Jejich nosné konstrukce jsou tvořeny zabetonovanými kolejnicemi a kamennými deskami, železobetonovými troubami a klenbami cihelnými a z prostého betonu.

Mostní objekty umožňují provozovat železniční dopravu při maximální traťové rychlosti  $v = 80 \text{ km/h}$  a třídě zatížení C3. Část z nich nevyhovuje svým prostorovým uspořádáním platným vyhláškám, normám a předpisům.

- Most v km 40,537 o jednom otvoru převádí dvoukolejnou trať přes trvalý vodní tok. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska se zabetonovanými nosníky. Délka mostu 19,9 m, šířka 9,3 m. Klasifikace dle správce objektu je K2, S2 z roku 2017.
- Most v km 42,582 o jednom otvoru převádí dvoukolejnou trať přes účelovou komunikaci. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Klasifikace dle správce objektu je K1, S2 z roku 2017.
- Most v km 43,168 o jednom otvoru převádí dvoukolejnou trať přes účelovou komunikaci. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska se zabetonovanými nosníky. Délka mostu 14,13 m, šířka 9,92 m. Klasifikace dle správce objektu je K2/S2 z roku 2017.
- Most v km 43,533 o jednom otvoru převádí dvoukolejnou trať přes účelovou komunikaci. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Délka mostu 15,68 m, šířka 9,41 m. Klasifikace dle správce objektu je K2/S2 z roku 2017.
- Most v km 43,715 o jednom otvoru převádí dvoukolejnou trať přes účelovou komunikaci. Nosnou konstrukci tvoří betonová klenba. Délka mostu 15,61 m, šířka 21,63 m. Klasifikace dle správce objektu je K2, S2 z roku 2017.
- Most v km 44,149 o jednom otvoru převádí dvoukolejnou trať přes příchod na nástupiště v zastávce Brankovice. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Délka mostu 12,95 m, šířka 32,3 m. . Klasifikace dle správce objektu je K1, S2 z roku 2017.
- Most v km 44,838 o jednom otvoru převádí dvoukolejnou trať přes účelovou komunikaci. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska se zabetonovanými nosníky. Délka mostu 15,72 m, šířka 9,47 m. Klasifikace dle správce objektu je K2, S2 z roku 2017.
- Most v km 45,502 o jednom otvoru a převádí dvoukolejnou trať přes účelovou komunikaci. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska se zabetonovanými nosníky. Délka mostu 14,4 m, šířka 13,2 m. Klasifikace dle správce objektu je K2, S2 z roku 2017.
- Most v km 48,300 o jednom otvoru a převádí dvoukolejnou trať přes účelovou komunikaci a trvalý vodní tok. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska se zabetonovanými nosníky. Délka mostu 27,09 m, šířka 11,05 m. Klasifikace dle správce objektu je K2, S2 z roku 2017.
- Most v km 58,297 o jednom otvoru převádí dvoukolejnou trať přes komunikaci III třídy. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska se zabetonovanými nosníky. Délka mostu 14,6 m, šířka 9,6 m. Klasifikace dle správce objektu je K2, S1 z roku 2017.
- Most v km 58,333 o jednom otvoru převádí dvoukolejnou trať přes trvalý vodní tok. Nosnou konstrukci tvoří cihelná klenba. Délka mostu 9,0 m, šířka 14,0 m. Klasifikace dle správce objektu je K2, S2 z roku 2017.
- Most v km 58,354 o jednom otvoru převádí dvoukolejnou trať přes trvalý vodní tok. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska. Délka mostu 20,5 m, šířka 9,51 m. Klasifikace dle správce objektu je K2, S1 z roku 2017.
- Most v km 58,486 o jednom otvoru převádí dvoukolejnou trať přes příchod na nástupiště. Nosnou klenbu tvoří železobetonová deska se zabetonovanými

kolejnicemi. Délka mostu 10,87 m, šířka 9,5 m. Klasifikace dle správce objektu je K2, S1 z roku 2017.

- Most v km 58,950 o jednom otvoru převádí dvoukolejnou trať přes komunikaci III. třídy. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska. Délka mostu 27,75 m, šířka 8,84 m. Klasifikace dle správce objektu je K2, S2 z roku 2017.
- Most v km 59,006 o jednom otvoru převádí dvoukolejnou trať přes účelovou komunikaci a říčku Kyjovku. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska se zabetonovanými nosníky. Délka mostu 31,5 m, šířka 10,05 m. Klasifikace dle správce objektu je K2, S2 z roku 2015.
- Most v km 60,767 o jednom otvoru převádí dvoukolejnou trať přes účelovou komunikaci. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Délka mostu 12,67 m, šířka 9,85 m. Klasifikace dle správce objektu je K2, S2 z roku 2017.
- Most v km 61,189 o jednom otvoru převádí dvoukolejnou trať přes bývalý mlýnský náhon. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Délka mostu 12,29 m, šířka 8,8 m. Klasifikace dle správce objektu je K2, S2 z roku 2017.
- Most v km 61,685 o jednom otvoru převádí dvoukolejnou trať přes účelovou komunikaci. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Délka mostu 13,1 m, šířka 9,38 m. Klasifikace dle správce objektu je K2, S2 z roku 2017
- Nosnou konstrukci u stávajících propustků tvoří desky se zabetonovanými kolejnicemi, železobetonové trouby, klenby z cihel a prostého betonu a kamenné desky.

### **Pozemní stavby**

Jako výpravní budova se v železniční stanici Nemotice využívá původní objekt vybudovaný v 80. letech 19. století, který je průběžně udržován. Budova má dvě nadzemní podlaží a je částečně podsklepená. Střecha je sedlová s plechovou krytinou. Nosný systém objektu je stěnový, obvodové stěny tvoří původní cihelné zdivo bez dodatečného zateplení. Vnější otvorové výplně tvoří plastová okna, mimo část ve 2.NP s nocožnami, kde jsou okna původní dřevěná. Vstupní dveře do čekárny, dopravní kanceláře a vstupy do bytů jsou plastové. Fasádu tvoří břizolitová omítka, částečně narušená. Objekt je napojen na inženýrské sítě, vytápění je centrální z vlastní plynové kotelny, mimo byty, které mají vlastní systémy ÚT s plynovými kotli. Podlahové nášlapné vrstvy jsou tvořeny dle využití jednotlivých prostor, vesměs z keramické dlažby nebo podlahového PVC. Vnitřní prostory jsou v původním stavu, nebyly provedeny rekonstrukce, které by významně ovlivnily celkové vlastnosti budovy.

V přízemí objektu jsou veřejné prostory včetně veřejných WC, výdejna jízdenek a zázemí drážního personálu, prostory s technologií Správy železnic včetně dopravní kanceláře. V budově je umístěný řídicí přístroj elektromechanického zabezpečovacího zařízení, vnitřní část hodinového a rozhlasového zařízení, místního a traťového rádiového systému a intranetu. Dále je v budově hlavní rozvaděč nn, z něhož je napájena většina venkovních staničních rozvodů a vnitřní elektroinstalace v celé budově. Součástí venkovních rozvodů je část venkovního staničního osvětlení, napájení úschovny kol vedle budovy, napájení přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 47,475 a napájení stavědla St.2. V patře jsou nocožny, které v současnosti nejsou využity a dva obsazené byty. Dopravce v současnosti žádné prostory nevyužívá.

Železniční stanice Nemotice spadá do kategorie D, pořadí dle kategorizace 471. Význam stanice dle PRRON (pokyn GR 17/2019) je 2,8, pořadí index 634, stav budovy 28,31 %. Protokol podrobné prohlídky z 18. 11. 2019 je doložen v příloze E.

Výpravní budova na zastávce Bohuslavice u Kyjova je částečně dvoupodlažní a částečně podsklepená zděná budova se sedlovými dřevěnými střechami krytými pálenou taškou. Budova má tři části, ve 2.NP v severní a střední části je byt, v přízemí těchto částí jsou provozní a technologické prostory (DK včetně zázemí a technologie PZS), v jižní přízemní části je nevyužívaná čekárna a chodba. Podsklepená je pouze střední část. Budova je v dobrém stavebně-technickém stavu. Protokoly podrobných prohlídek z 20. 1. 2020 a 5. 2. 2020 jsou doloženy v příloze E.

Zastávka Bohuslavice u Kyjova spadá do kategorie E, pořadí dle kategorizace 958. Význam zastávky dle PRRON (pokyn GR 17/2019) je 1,8, pořadí index 876, stav budovy 35,52 %. Protokoly podrobných prohlídek z 14. 11. 2019 a 20. 1. 2020 jsou doloženy v příloze E.

SR 70	dle 173/1995 Sb.	Název	Frekvence cestujících (skupina)	Kategorie (Sm122)	TEN-T	Pořadí kategorizace	Index (hodnocení VxS)	Pořadí index	Význam (V)	Stav budovy (S)	Památková ochrana	OŘ	SS	Kraj
352450	stanice	<b>Nemotice</b>	0-399	D	NE	471	0,793	634	2,8	28,31 %	ne	BNO	SSV	JHM
331751	zastávka	<b>Bohuslavice u Kyjova</b>	0-399	E	NE	958	0,639	876	1,8	35,52 %	ne	BNO	SSV	JHM

### Zabezpečovací zařízení

V železniční stanici Nemotice je v činnosti elektromechanické staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620 (rok výroby 1939) s mechanickými návěstidly a dvěma závislými stavědly (zařízení tohoto druhu se již nevyrábějí, náhradní díly se získávají z dříve vyřazených zařízení). Výhybky jsou zabezpečeny mechanickými přestavíky a závorňky. K vybavování vlakových cest slouží izolované kolejnice. Na nesovickém zhlaví je úroňový přejezd zabezpečený PZS typu PZZ-RE kategorie 3ZNI s polovičními závorami s počítači náprav typu Frauscher RS180/S a kontrolou na St. 2.

V mezistaničním úseku Nemotice – Nesovice je v činnosti traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620, hradlový poloautoblok. Na trati je jeden přechod pro pěší a jeden přejezd zabezpečené světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením (PZS) typu AŽD-71 s počítači náprav Frauscher a kontrolou v dopravní kanceláři v Nesovicích.

V mezistaničním úseku Kyjov – Nemotice je v činnosti traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie reléový poloautoblok typu AŽD-71. Na trati je pět přejezdů a jeden přechod pro pěší. Přejezdy jsou zabezpečeny mechanickými závorami kategorie PZM1 a PZS kategorie 3SBI a 3SNI typu AŽD-71 a PZZ-RE s kontrolami v dopravních kancelářích Nemotice a Kyjov

V sousední stanici Nesovice je v činnosti staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu ESA11 s EIP (rok výroby 2008, upraveno v roce 2010) se světelnými návěstidly a elektromotorickými přestavíky, s počítači náprav typu Frauscher. V sousední stanici Kyjov je na vlkošském zhlaví na St.1 elektromechanické staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie (rok výroby 1939) s mechanickými návěstidly, a



uzamykanými výměnami. Na nemotickém zhlaví je staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie TEST 14 (rok výroby 1994) se světelnými návěstidly, elektromotorickými přestavníky a kolejovými obvody. Předmětnou stavbu by měla předcházet stavba „Rekonstrukce ŽST Kyjov“, jejímž obsahem bude staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 elektronického typu. Pokud budou stavby na sebe navazovat, potom výchozí stav zabezpečovacího zařízení v Kyjově bude stav po stavbě „Rekonstrukce ŽST Kyjov“.

### **Sdělovací zařízení**

V úseku Nesovice – Nemotice je traťový kabel 7x4x1,2 (po zast. Brankovice), dále je položen traťový kabel o dimenzi 10XN0,8. Na zastávce Brankovice je rozhlasové zařízení pro cestující typu INOMA RRU. Informační zařízení ani kamerový systém na této zastávce v současné době není. V úseku Nemotice - Kyjov je traťový kabel 10XN0,8. Na zastávkách Jestřabice a Bohuslavice u Kyjova není žádné sdělovací zařízení (rozhlasové, informační).

V železniční stanici Nemotice je metalická místní kabelizace z roku 1974 mezi technologickými objekty a k venkovním telefonním objektům. Pro informování cestujících je používáno rozhlasové zařízení INOMA RRÚ a hodinové zařízení. V dopravní kanceláři je telefonní zapojovač Mikro-NZ-10 s náhradním zapojovačem Mikro-NZ8. Ve stanici jsou systémy MRTS a TRS.

Stávající sdělovací zařízení je značně zastaralé a nevyhovuje platným požadavkům a směrnicím, některé sdělovací zařízení požadované dle platných směrnic zcela chybí.

### **Silnoproudé rozvody a zařízení**

Na zastávkách jsou silnoproudé rozvody a osvětlení napájené z nn rozvodu E.ON.

Zastávka Brankovice je osvětlena 18 stožáry, zastávka Jestřabice jedenácti peronními stožáry, zastávka Bohuslavice u Kyjova dvanácti stožáry a jedním svítidlem na objektu zastávky.

Napájení železniční stanice Nesovice je z přípojky NN z rozvodu společnosti E. ON. Osvětlení stanice a silnoproudé rozvody jsou z roku 1980 a 2004. Ve stanici je 9 osvětlovacích stožárů a jedno svítidlo na výpravní budově.

## **4) Požadavky na technické řešení**

Vedení rekonstruované trati Veselí nad Moravou – Brno hl.n. v úseku Kyjov – Nesovice bude navrženo ve stávající trase. V rámci této stavby bude provedena rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku s cílem zvýšení traťové rychlosti. Přednostně bude zachováno stávající zemní těleso bez přeložek. Dále bude upraveno nebo navrženo nové zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, výstavba pozemního objektu pro umístění technologie, úprava nebo výstavba mostních objektů a propustků a elektrizace dle schválené studie proveditelnost. Schválená varianta ABe-K0e je kombinací jednotlivých variant a pro traťový úsek Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo) bude použita základní varianta Ae.

Stavba bude řešit komplexní rekonstrukci železniční infrastruktury úseku tratě Kyjov (mimo) – Nesovice (mimo) včetně železniční stanice Nemotice s maximální rychlostí v definitivním stavu 120 km/h. Rekonstruovaná dvoukolejná trať se napojí do sousedních železničních stanic.

Součástí stavby je i výstavba a rekonstrukce technologických zařízení pro zadanou traťovou rychlost 120 km/h se současným zvýšením bezpečnosti železničního provozu a komfortu cestující veřejnosti.

Trať v úseku Veselí nad Moravou – Blažovice bude v cílovém stavu dálkově ovládána z CDP Přerov a vlaková doprava bude vedena pod výhradním provozem vlakového zabezpečovače třídy A ETCS L2. Vlakový zabezpečovač ETCS L2 na celém úseku tratě bude realizován ve stavbě „ETCS + DOZ + GSM-R Blažovice – Veselí nad Moravou“ současně s dálkovým ovládáním z CDP Přerov a bude aktivován až po dokončení všech úseků stavby. Do té doby bude provoz na tomto úseku stavby řízen ze zálohovaného JOP v Nemoticích a jízdy vlaků budou bez VZ ETCS L2 s maximální traťovou rychlostí 100 km/h a zábrzdnou vzdáleností 700 m.

Návrh technického řešení bude vycházet z požadavků dopravní technologie železničního provozu. Rekonstruovaná trať bude vyhovovat jak pro rychlou osobní dopravu, pro příměstskou osobní dopravu i nákladní vlaky.

Návrh kolejíště železniční stanice bude vycházet z požadavku na její peronizaci vytvořením nové zastávky Nemotice mezi nesovickým zhlavím a kolejovou spojkou a dosažení užitečných délek hlavních kolejí a předjízdne koleje stanice. Rychlost v hlavních kolejích bude navržena na 90/95/100 km/h, v předjízdne koleji 50 km/h. Kolejové spojky mezi hlavními kolejemi budou na obou zhlavích navrženy na 50 km/h. V souladu s požadavky technologie bude levá spojka na kyjovském zhlaví změněna na pravou spojku a pravá spojka na nesovickém zhlaví změněna na levou. Provozované vlečky budou napojeny na rekonstruované kolejíště.

V úseku Nesovice – Nemotice budou na zastávce Brankovice, v obvodu železniční stanice na zastávce Nemotice a v úseku Nemotice – Kyjov na zastávkách Jestřabice a Bohuslavice u Kyjova zřízena stranová nástupiště délky 170 s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice.

#### Návrhové parametry trasy

úsek		traťová rychlost po rekonstrukci		
od km	do km	V <sub>100</sub>	V <sub>130</sub>	V <sub>150</sub>
40,486 194	42,311 291	100	105	110
42,311 291	43,101 362	85	90	90
43,101 362	43,928 572	95	100	105
43,928 572	44,381 661	75	80	85
44,381 661	46,533 622	85	90	90
46,533 622	57,390 846	90	95	100
57,390 846	58,560 628	95	100	105
58,560 628	60,346 378	120	125	130
60,346 377	61,682 627	110	115	120

Traťová rychlost v celém úseku bude 120 km/h s lokálním omezením. Případné zvýšení na 130 km/h v úseku 58,560 - 60,346 bude posouzeno v rámci dokumentace pro územní řízení, případně dokumentace pro stavební řízení.

Hlavní traťové koleje v úseku Nesovice – Kyjov a většina kolejí v železniční stanici budou rekonstruovány. Svršek v rekonstruovaných kolejích bude navržen nový 49E1 na pražcích betonových bezpodkladnicových s pružným upevněním. Rekonstruované koleje budou svařeny.

Osová vzdálenost traťových kolejí bude 4,0 m, v prostoru protisměrných oblouků s bodem obratu bude zvětšena na 4,05 m.

Ve stanici bude osová vzdálenost mezi kolejemi minimálně 5,0 m.

Návrh řešení železničního spodku bude vycházet z výsledků geotechnického průzkumu a návrhu sanačních vrstev.

#### Konstrukční řešení železničního svršku

V převážné části rekonstruovaného úseku bude navržen svršek tvaru 49E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Pro zavedení rychlostního profilu V150 bude v úseku mezi stanicí Nemotice a zastávkou Bohuslavice u Kyjova předběžně uvažováno se svrškem typu 60 E2 na betonových pražcích.

#### Železniční přejezdy

Přejezdy v km 51,948 a v km 57,120 budou zrušeny. Náhradní trasa přejezdu v km 51,948 bude po komunikaci nově vybudované v rámci stavby, v případě přejezdu v km 57,120 je náhradní trasa zajištěna pod mostem v km 58,297. U přejezdu v km 40,955 se uvažuje s náhradou mimoúrovňovým křížením. U ponechaných přejezdů budou navrženy nové přejezdové konstrukce se závěrnými zídkami. Bude uvažováno s nově zřízeným přechodem v km 58,850 (předpoklad realizace v roce 2019). Přejezd v km 40,415 (P7925) bude zabezpečen v rámci související stavby "Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)".

Mostní objekty budou posuzovány v celém úseku stavby. Bude provedena diagnostika všech mostních objektů (geotechnické průzkumy, geologické sondy, ověření skrytých rozměrů). V případě, že u mostního objektu nelze diagnostiku provést a je starší než 70 let, bude takový objekt nahrazen novým.

V železniční stanici Nemotice bude navrženo nové staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo s přípravou pro dálkové ovládání z CDP Přerov. Součástí nového SZZ bude funkcionality výstraha při nedovoleném projezdu návěstidla VNPN.

V mezistaničních úsecích Nesovice – Nemotice – Kyjov budou navržena nová traťová zabezpečovací zařízení (TZZ) 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo, v úseku Nemotice – Kyjov s oddílovými návěstidly. V železniční stanici Kyjov bude navržena úvazka nového TZZ na nové SZZ 3. kategorie zřízené v rámci samostatné stavby, případně na stávající nebo provizorní SZZ (podle vzájemné časové návaznosti staveb). V železniční stanici Nesovice bude provedena úvazka nového TZZ do stávajícího SZZ. V železniční stanici Kyjov budou ve stávající stavědlové ústředně umístěny vysunuté panely elektroniky pro navázání TZZ na dokončené elektronické SZZ. Pro zjišťování volnosti staničních i traťových kolejí budou navrženy počítače náprav.

Na ponechaných úrovnových přejezdech budou navržena nová světelná přejezdová zabezpečovací zařízení (PZS) 3. kategorie dle ČSN 34 2650. Rozsah zabezpečení bude dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení. Nově navrhovaná zabezpečovací zařízení budou vybavena diagnostikou dle TS 2/2007 s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby. Vlastní výstavba systému ERTMS a dálkové ovládání z CDP Přerov bude pro celý úsek trati Blažovice – Veselí nad Moravou řešena samostatnou stavbou „ETCS + DOZ + GSM-R Blažovice - Veselí nad Moravou“.

Návěstidla v blízkosti živých částí trakčního vedení budou ukolejněna.

Pro zabezpečení stavebních postupů při rekonstrukci kolejiště budou navrženy přechodné stavy zabezpečovacích zařízení.

Traťová kabelizace bude navržena v úsecích Nesovice – Nemotice – Kyjov. V těchto úsecích bude položen metalický traťový kabel 15 XN0,8, dvě trubky HDPE (provozní a záložní) a optický kabel 72 vláken do provozní HDPE.

Ve stanici bude nově navržena místní kabelizace, pro informaci cestujících budou zřízeny rozhlasové a vizuální informační systémy. Obdobně budou vybaveny i zastávky na trati. Na nástupištích bude instalován kamerový systém.

Systém GSM-R bude obsahem návazné stavby.

Pro napájení jednotlivých zařízení umístěných ve stanici a zastávkách budou navržena silnoproudá technologická zařízení. Ve stanici Nemotice bude navržena nová trafostanice 22/0,4 kV připojená na distribuční síť E.ON, umístěná v nové technologické budově pro napájení železničního zařízení včetně elektrického ohřevu výměn a zabezpečovacího zařízení. Záložní napájení zabezpečovacího zařízení bude zajištěno z trakčního vedení 25 kV prostřednictvím trafostanice 25/0,4kV. Zastávky budou napájeny z přípojných míst nn stávajícími případně rekonstruovanými přípojkami nn. Světelná přejezdová zařízení (PZS) na trati budou napájena ze zdroje zabezpečovacího zařízení přílehlých stanic (PZS bližší stanici), ostatní z nn přípojek na zastávkách.

Napájení trakčního vedení této stavby se předpokládá z trakční napájecí stanice (TNS) Bučovice s možností záložního napájení z TNS Nedakonice přes spínací stanici (SpS) Bzenec-Olšovec a z TNS Černovice přes SpS Blažovice. V rámci souboru staveb Blažovice – Veselí bude realizována TNS Bučovice a SpS Bzenec-Olšovec (zatím pracovní název). TNS Černovice bude vybudována jako samostatná stavba a SpS Blažovice bude obsahem 2. stavby Brno – Přerov.

Nové trakční vedení pro uvažovanou rychlost 120 km/h bude navrženo v celém dvojkolejném úseku stavby včetně stanice a je dáno rozsahem stavby. Obsahem je i koordinace navrhovaného trakčního vedení s umělými stavbami, železničními mosty, zárubními a opěrnými zdmi, nástupišti a silničními nadjezdy.

Předmětem stavby je také připojení trafostanice 25/0,4 kV pro zabezpečovací zařízení v Nemoticích.

Návrh schématu napájení, dělení trakčního vedení a rozsah zatrolejování ve stanici dopravních bude v souladu s požadavky dopravní technologie a v souladu s energetickými výpočty stavby.

V železniční stanici Nemotice bude navržen elektrický ohřev výhybek (EOV) v rozsahu požadavků dopravní technologie, nové osvětlení, nové rozvody nn a dálkové ovládání úsekových odpojovačů. Na zastávkách bude navrženo osvětlení a příslušné rozvody nn. Napájení odběrů ve stanici včetně EOV bude z trafostanice 22/0,4kV na zastávkách z odběrných míst nn. Současně budou navrženy přípojky pro napájení zařízení GSM-R, které bude součástí návazné stavby.

Vzdušná a kabelová vedení VN, NN a VO v majetku mimodrážních majitelů, která budou v oblasti poškozeny stavbou, budou přeložena v předstihu před zahájením stavby mimo oblast výstavby.

#### **4b) Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS)**

V současné době je posuzovaná trať vybavena analogovým traťovým rádiovým systémem. V cílovém stavu bude v souladu s Národním implementačním plánem ERTMS jako traťový rádiový systém využíván digitální systém GSM-R který bude vybudován v rámci samostatné následné stavby. Tento systém bude implementován tak, aby umožňoval funkci vzdáleného zastavení vlaku z terminálu telefonního zapojovače v souladu s TS 3/2014-S.

Navržené technické řešení musí umožnit začlenění do nadstavbového systému dálkového ovládání a musí umožnit plnohodnotné ovládání a kontrolu technologických zařízení z dispečerského pracoviště v CDP Přerov, a to jak z dispečerských sálů, tak z pracoviště dispečera železniční dopravní cesty.

V rámci této stavby budou sdělovací zařízení a ostatní technologické celky provedeny tak, aby byly okamžitě začlenitelné do systému dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení. Nové staniční zabezpečovací zařízení bude zapojeno do dálkového ovládání z CDP Přerov.

## **5) Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů:**

### ***Zabezpečovací zařízení***

Zabezpečovací zařízení na rekonstruovaném úseku tratě této stavby bude navrženo na trati Veselí nad Moravou – Brno hl.n. v úseku Kyjov – Nesovice. Na úseku tratě této stavby bude stavebně upravena železniční stanice Nemotice.

V železniční stanici Nesovice bude využito stávající staniční zabezpečovací zařízení, jen vždy bude vyloučena jedna traťová kolej z nově upravovaného mezistaničního úseku Nemotice – Nesovice. Dle předběžného projednaného návrhu úprav kolejového spodku a svršku se předpokládá rekonstrukce kolejí od km 40,486 a dále do tratě a podbití kolejí od km 40,288 do km 40,486. Pro uvolnění staveniště pro rekonstrukci kolejiště budou sneseny venkovní prvky zabezpečovacího zařízení v kolejišti (přestavníky v kolejové spojnici č. 1 a 2, hlavní návěstidla Př1L, Př2L, 1L, 2L a seřadovací návěstidla Se1 a Se2, počítací body 1 až 7). Koleje musí být provizorně propojeny pro možnost předtápění vlakových souprav. Kolejová spojka 1/2 v době kolejových úprav bude uzamčena do odvratu.

V úseku Kyjov – Nesovice zůstane po této stavbě traťová rychlost 100 km/h a zábrzdna vzdálenost 700 m bez činnosti vlakového zabezpečovače. Po zavedení ETCS bude zvýšena na 120 km/h.

Mezi kolejovou spojkou a nesovickým zhlavím stanice Nemotice bude zřízena zastávka „Nemotice zastávka“ u dopravních kolejí č. 1a, 2a a tím vzniknou v obvodu stanice dva dopravní body. Ve stanici Nemotice budou dvě hlavní koleje a jedna předjízdna dopravní kolej č. 1, 2, 4, jedna kusá manipulační kolej č. 3 zaústěná do obou zhlaví a manipulační spojovací kolej do obvodu Koryčany.

V železniční stanici Nemotice bude navrženo nové staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo s přípravou pro dálkové ovládání z CDP Přerov. Součástí nového SZZ bude funkcionality výstraha při nedovoleném projetí návěstidla VNPN. Po výstavbě sítě GSM-R bude funkcionality VNPN přepojena do GSM-R. Na kyjovském zhlaví budou odjezdová návěstidla umístěná na návěstní lávce. Pro zjišťování volnosti staničních i traťových kolejí budou navrženy počítače náprav.

Ve stanici budou zřízeny balízy v kolejišti u vjezdových, odjezdových a cestových návěstidel a SZZ bude připraveno k aktivaci ETCS L2 v následné stavbě. Stanice bude navržena podle „Zásad pro návrh technického řešení ETCS ve Vazbě řešení dopravy“ č. j. 20009/2018-SŽDC-GR-O6.

V mezistaničních úsecích Nesovice – Nemotice – Kyjov budou navržena nová traťová zabezpečovací zařízení (TZZ) 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo, v úseku Nemotice – Kyjov s hradlem na trati. V železničních stanicích Kyjov a Nesovice budou navrženy úvazky nového TZZ na SZZ, která budou v době realizace v této stavby v činnosti v příslušné stanici.

Pro zachování provozu v úseku Nesovice – Nemotice v době výstavby bude vybudováno „automatické hradlo bez oddílových návěstidel (návěstního bodu) na trati“ jako provizorní TZZ.

Pro umístění technologie staničního zabezpečovacího zařízení bude sloužit stavědlová ústředna, místnost napájecích zdrojů a místnost baterií, kde bude umístěna i vnitřní výstroj PZS přejezdu v km 47,475. V této budově bude zřízena také nová dopravní kancelář, z níž bude stanice řízena místně do doby zřízení dálkového ovládání. Po přepnutí na dálkové ovládání bude ponecháno jedno pracoviště pro nouzové ovládání. Napájení bude zajištěno z nové trafostanice 22/0,4 kV z distribuční sítě E.ON. Záložní napájení bude z trakčního vedení prostřednictvím trafostanice 25/0,4 kV.

Na ponechaných úrovňových přejezdech budou navržena nová světelná přejezdová zabezpečovací zařízení (PZS) 3. kategorie dle ČSN 34 2650. Rozsah zabezpečení bude dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení. Nově navržená zabezpečovací zařízení budou vybavena diagnostikou dle TS 2/2007 s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby. Přejezd silniční komunikace a chodníku v km 47,475 bude zabezpečen společným PZS. Přejezd bude osazen čtyřkvadrantovými závory se sekvenčním sklápěním závor, jak je uvedeno v dopise č. j. 7926/2019 SŽDC – O14, ze dne 23. 2. 2016. Vnitřní zařízení PZS přejezdu v km 47,475 v Nesovicích bude umístěno v technologických prostorách nové technologické budovy společně s výstrojí staničního zabezpečovacího zařízení, výstroj PZS v km 57,933 na zastávce Bohuslavice u Kyjova ve stavědlové ústředně ve výpravní budově, výstroj ostatních PZS bude v nových prefabrikovaných objektech.

Vlastní výstavba systému ERTMS a dálkové ovládání z CDP Přerov bude pro celý úsek trati Blažovice – Veselí nad Moravou řešena samostatnou stavbou „ETCS + DOZ + GSM-R Blažovice - Veselí nad Moravou“. Celý úsek bude v cílovém stavu dálkově ovládán z CDP Přerov a vlaková doprava bude vedena pod výhradním provozem VZ třídy A ETCS L2. Vlakový zabezpečovač ETCS L2 na celém úseku tratě současně s dálkovým ovládáním z CDP Přerov bude aktivován až po dokončení všech úseků stavby, kdy budou vybudovány přenosové cesty mezi jednotlivými stanicemi a CDP Přerov. Po dokončení této stavby bude provoz ve stanici Nemotice řízen ze zálohovaného JOP v Nemoticích a jízdy vlaků budou bez VZ ETCS L2 s maximální traťovou rychlostí 100 km/h a zábrzdnou vzdáleností 700 m.

Během přestavby stanice bude provoz zabezpečen mobilním provizorním zabezpečovacím zařízením (M-PZZ) v kontejnerech s provizorní kabelizací.

### ***Sdělovací zařízení***

Traťová kabelizace bude navržena v úsecích Nesovice – Nemotice – Kyjov. V těchto úsecích bude položen metalický traťový kabel 15 XN0,8, dvě trubky HDPE (provozní a záložní) a optický kabel 72 vláken do provozní HDPE.

Ve stanici Nemotice bude nově navržena místní kabelizace, pro informaci cestujících budou na zastávce zřízeny rozhlasové a vizuální informační systémy. Obdobně budou vybaveny i zastávky na trati. Na nástupištích bude instalován kamerový systém.

Systém GSM-R bude obsahem návazné stavby.

### ***Silnoproudá technologie***

Pro napájení jednotlivých zařízení umístěných ve stanici a zastávkách budou navržena silnoproudá technologická zařízení. Ve stanici Nemotice bude navržena nová trafostanice 22/0,4 kV připojená na distribuční síť E.ON, umístěná v nové technologické budově, pro napájení železničního zařízení včetně elektrického ohřevu výměn a

zabezpečovacího zařízení. Záložní napájení zabezpečovacího zařízení bude zajištěno z trakčního vedení 25 kV prostřednictvím trafostanice 25/0,4kV. Zastávky budou napájeny z přípojných míst nn stávajícími případně rekonstruovanými přípojkami nn. Světelná přejezdová zařízení (PZS) na trati budou napájena ze zdroje zabezpečovacího zařízení přilehlých stanic (PZS bližší stanici) a ostatní z nn přípojek na zastávkách.

Napájení trakčního vedení této stavby se předpokládá z trakční napájecí stanice (TNS) Bučovice s možností záložního napájení z TNS Nedakonice přes spínací stanici (SpS) Bzenec-Olšovec a z TNS Černovice přes SpS Blažovice. V rámci souboru staveb Blažovice - Veselí bude realizována TNS Bučovice a SpS Bzenec-Olšovec (zatím pracovní název). TNS Černovice bude vybudována jako samostatná stavba a SpS Blažovice bude obsahem 2. stavby Brno – Přerov.

Nové trakční vedení pro uvažovanou rychlost 120 km/h bude navrženo v celém dvojkolejném úseku stavby včetně stanice a je dáno rozsahem stavby. Obsahem je i koordinace navrhovaného trakčního vedení s umělými stavbami, železničními mosty, zárubními a opěrnými zdmi, nástupišti a silničními nadjezdy.

Předmětem stavby je také připojení trafostanice 25/0,4 kV pro zabezpečovací zařízení v Nemoticích.

Návrh schématu napájení, dělení trakčního vedení a rozsah zatrolejování ve stanici bude v souladu s požadavky dopravní technologie a v souladu s energetickými výpočty stavby.

V železniční stanici Nesovice bude navržen elektrický ohřev výhybek (EOV) v rozsahu požadavků dopravní technologie, nové osvětlení, nové rozvody nn a dálkové ovládání úsekových odpojovačů. Na zastávkách bude navrženo osvětlení a příslušné rozvody nn. Napájení odběrů ve stanici včetně EOV bude z trafostanice 22/0,4kV na zastávkách z odběrných míst nn. Současně budou navrženy přípojky pro napájení zařízení GSM-R, které bude součástí návazné stavby.

Vzdušná a kabelová vedení VN, NN a VO v majetku mimodrážních majitelů, která budou v oblasti poškození stavbou, budou přeložena v předstihu před zahájením stavby mimo oblast výstavby.

### ***Železniční spodek a svršek, nástupiště***

#### **Úsek Nesovice – Nemotice**

Za výhybkou č. 1 v železniční stanici Nesovice budou navázány nové traťové koleje na stávající stav, přičemž je nutné vycházet z nesoustředných os. Na zastávce Brankovice bude z důvodu ponechaného stávajícího podchodu pro pěší a vzhledem k situovanému nástupišti při zachování průchozího prostoru mezi pevnou překážkou a nástupní hranou odsunut směrový oblouk cca o 1,3 m směrem na vnější stranu oblouku. V zastávce Brankovice jsou nástupiště situována ve směrovém oblouku s převýšením 95 mm. Poloha je dána polohou podchodu pro cestující, jež vyplynula z polohy přístupového chodníku směrem od obce, aby byl přístup co nejpřímější. Přístupy na obě nástupiště jsou bezbariérové. Přístup na nástupiště u koleje č. 2 je přes přístupový chodník. Přístup na nástupiště podél koleje č. 1 je přes podchod (schodiště, šikmý přístupový chodník).

#### **Železniční stanice Nemotice**

Ve stanici Nemotice bude, na základě potřeb dopravní technologie, změněna celá konfigurace stanice. Bude vypuštěna stávající kolej č. 3 a kolej č. 6 bude zapojena pouze směrem od Kyjova.

Ve stanici budou navrženy dvě hlavní koleje a jedna předjízdna dopravní kolej č. 1, 2, 4 a manipulační kolej č. 3 zaústěná do obou zhlaví. Hlavní dopravní koleje č. 1 a č. 2 budou navrženy pro rychlost 90 km/h při využití I100, 95 km/h při využití I130 a 100 km/h při využití I150, předjízdna kolej č. 4 bude navržena pro rychlost 50 km/h. Na každém zhlaví bude kolejová spojka mezi hlavními kolejemi pro rychlost 50 km/h. Zapojení obvodu Koryčany zůstane zachováno. Vzhledem k tomu, že nástupiště budou vysunuta před přejezd v km 47,475, bude vysunuta i spojka před tato nástupiště a změněna na levou. Stávající levá spojka na nesovickém zhlaví bude vysunuta z mostu v km 48,300 před most a změněna na pravou. V kolejích č. 6 a č. 3 (stávající č. 5) bude provedena převážně směrová a výšková úprava koleje s respektováním poloh hranic nechráněných pozemků, zachování polohy vjezdu do účelového kolejiště SŽDC ST OŘ Břeclav, stájecího místa ropy a u koleje č. 6 zachování polohy odjezdového oblouku směrem na Koryčany. Koleje č. 1, 2 a 4 budou navrženy s respektováním minimální osové vzdálenosti 5 m.

V zastávce Nemotice jsou nástupiště vymístěna před přejezd v km 47,475 a zredukována na dvě nástupní hrany. Nástupiště jsou situována částečně ve směrovém oblouku bez převýšení a částečně v přímé. Přístup na nástupiště bude z přejezdu v km 47,475, který bude rozšířen o prostor pro pěší.

#### Úsek Nemotice – Kyjov

V oblasti zastávky Jestřabice došlo z důvodu eliminace rozsahu zárubní zdi před přejezdem P7931 v km 53,575 k odsunu stávající polohy tečny směrového oblouku  $R = 700$  m (kolej č. 1) a  $R = 704$  m (kolej č. 2) na jeho vnitřní stranu o 0,54 m. V oblasti zastávky Bohuslavice u Kyjova došlo také k odsunu směrového oblouku  $R = 830$  m (kolej č. 1) a  $R = 834$  m (kolej č. 2) na vnitřní stranu, a to z důvodu zachování stávající opěrné zdi z vegetačních tvární podél koleje č. 2. Poloměry stávajících směrových oblouků byly víceméně zachovány včetně stávajících protisměrných oblouků s bodem obratu a složeného oblouku s mezilehlou přechodnicí.

Na zastávce Jestřabice budou nástupiště ponechána přibližně ve stávající poloze. Přístup na nástupiště zůstane z přejezdu v km 53,575, který bude rozšířen o chodník pro pěší.

Na zastávce Bohuslavice u Kyjova budou nástupiště vůči přejezdu situována tak, aby nezasahovala do rozhledových trojúhelníků. Tím pádem jsou odsunuta o cca 25 m od přejezdu. Nástupiště jsou na konci ukončena služebními schody a zábradlím.

Na konci řešeného úseku proběhne navázání na stavbu „Rekonstrukce ŽST Kyjov“ v místě vyrovnávacího směrového oblouku před výhybkou č. 29 v koleji č. 1. Pro eliminaci směrových posunů byl snížen poloměr směrového oblouku na 990 m (kolej č. 1) a 994 m (kolej č. 2). Osová vzdálenost je jednotně 4,0 m zvětšená v oblasti inflexů na 4,05 m.

Jelikož dochází pouze k směrové a výškové úpravě GPK, bude původní těleso železničního spodku zachováno. Pouze v lokálních místech bude rozšířeno pomocí gabionů. Výraznější rozšíření bude v oblasti před zastávkou Jestřabice, kde před přejezdem P7931 v km 53,575 bude kolej č. 2 odsunuta od zářezového svahu, a to z důvodu eliminace výstavby nové zárubní zdi. To vyvolá podél koleje č. 1 rozšíření drážní stezky pomocí gabionů v rozsahu cca km 52,325 – km 52,714.

#### ***Mosty a propustky, zdi***

U mostních objektů bude proveden přepočít, zda umožní přechodnost TTZ D2- NTR (nejvyšší traťová rychlost) a zároveň TTZ D4-120. Přepočty budou provedeny



podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů č. j. S 30135/2015-O13 ze dne 31. 7. 2015 na základě výsledků stavebně-technických průzkumů. Prostorové uspořádání všech mostních objektů musí vyhovovat ČSN 736201:2008. Návrhový VMP musí vyhovovat nejvyšší traťové rychlosti, která je v daném úseku (třeba i jen výhledově) dosažitelná. Stávající objekty, které uvedeným požadavkům nevyhoví, budou rekonstruovány nebo nahrazeny novými. Nové objekty musí být navrženy dle ČSN EN 1991-2 na účinky zatěžovacího schéma LM-71 se součinitelem  $\alpha = 1,21$  (zatížení dopravou; kategorizace trati z hlediska mostů – 1. třída). Kabelové trasy budou přednostně vedeny mimo nosnou konstrukci, zemí nebo po vlastní podpěrné konstrukci (lávce) s ohledem na finanční, majetkoprávní podmínky atd. Mostní objekty a jejich úpravy, budou navrženy tak, aby během své životnosti vyžadovaly minimálními náklady na údržbu. Přednostně budou navrženy objekty s průběžným kolejovým ložem, na propustcích přednostně s otevřeným kolejovým ložem. V případě nepříznivých výsledků zjištěných hydrologickým průzkumem budou podchody pro cestující navrženy a vybudovány v hydroizolační vaně. Přednostně budou podchody navrženy tak, aby vstup do nich nebyl situován v rámci stávajících budov. Všechny rekonstruované či nové mostní objekty budou provedeny v souladu se služební rukověť SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) „Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů“ a návrhem protikoroze ochrany podle výsledků korozního průzkumu. Odvodnění mostních objektů bude navrženo s ohledem na záplavová území, přednostně navrženo do nejbližšího přirozeného recipientu. U mostních objektů, které nebudou součástí stavby a nebudou v rámci stavby uváděny do normového stavu je třeba v souladu s čl. 9.8. ČSN 736301 kabelové trasy přednostně situovat mimo mostní objekty.

Stávající zárubní a opěrné zdi zůstanou zachovány a budou sanovány v potřebném rozsahu, kromě silně zdegradované zárubní zdi podél koleje č. 2 před zast. Jestřabice km 52,714 – km 52,788 a zárubní zdi za zast. Bohuslavice u Kyjova podél koleje č. 2 km 57,915 – km 57,978, které byly přestavěny na nové v potřebném rozsahu. Dále v zastávce Bohuslavice u Kyjova je rozšířena o cca 40 m stávající opěrná zeď z vegetačních tvárnic z důvodu prodloužení nástupní hrany.

### ***Přeložky a ochrany inženýrských sítí***

Kabely v oblasti možného ohrožení zemními pracemi (spodek, odvodnění, mosty) budou hloubkově nebo stranově přeloženy. Přeložky drážních kabelů budou součástí příslušných provozních souborů a stavebních objektů, případné přeložky mimodrážních sítí budou součástí samostatných objektů.

Pro zachování zásobování pitnou vodou, plynem a pro odvedení splaškových a dešťových vod budou v rámci stavby nové tratě provedeny přeložky a ochrany stávajícího potrubního vedení. Potrubí bude v místě křížení s tratí nebo komunikací uloženo do chrániček dle požadavků správců. Pro nové stavební objekty budou vybudovány nové přípojky. Pro nové zpevněné plochy i kolejiště bude navržena nová dešťová kanalizace nebo vsakovací objekty.

Předpokládá se možnost styku stavebních prací s potrubním vedením při realizaci železničního spodku, odvodnění, pozemních komunikací, pozemních objektů, mostních objektů (zejména spodní stavby), kabelových tras i dalších činnostech. Potrubní vedení budou podle charakteru ochráněna, případně přeložena.

### ***Pozemní stavební objekty***

V železniční stanici Nemotice je nutné umístit nové zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé zařízení do vhodných prostor. Stávající výpravní budova však není z

hlediska stavebně-technického, ani z hlediska prostorového vhodná pro tento účel. Proto bylo rozhodnuto vybudovat novou technologickou budovu u přístupového chodníku na nástupiště II u koleje 2a.

Pro umístění nového technologického zařízení a prostor nutných pro jejich údržbu bude v železniční stanici Nesovice navržena nová technologická budova poblíž nástupiště zastávky Nemotice na nesovickém zhlaví stanice. Součástí budovy bude i dopravní kancelář. V přízemní nepodsklepené budovy o půdorysných rozměrech 25,4 x 7,8 m se světlou výškou 3,2 m (obestavěný prostor 1 257 m<sup>3</sup>, zastavěná plocha 212 m<sup>2</sup>) budou navrženy prostory pro technologii (trafokobka, rozvodny VN a NN, DŘT, stavědlová ústředna, napájení zabezpečovacího zařízení a místnost baterií, sdělovací zařízení) a dopravní kancelář (výhledově místnost pro nouzovou obsluhu) včetně zázemí a WC. Místnosti technologie budou přístupné samostatnými vstupy z nového pojížděného chodníku na jižní a východní straně budovy, dopravní kancelář a WC budou přístupné z nového přístupového chodníku k nástupišti na severní straně budovy. Střecha bude sedlová se sklonem 30°. Architektonické řešení budovy (tvar a sklon střechy, barevné řešení apod.) bude přizpůsobeno okolní vesnické zástavbě. Budova bude zděná z keramických tvárnic, založená na železobetonových monolitických pasech. Strop budou tvořit předpjaté železobetonové panely. Střecha budovy bude dřevěná sedlová krytá taškami. Objekt bude připojený na vodovodní přípojku a bude vybavený elektroinstalací, zdravotnickou instalací, vytápěním a klimatizací (vzduchotechnikou). Splaškové vody budou svedené do nové žumpy, dešťové do příkopu. Kolem budovy a pro přístup k budově budou navrženy zpevněné plochy a příjezdná komunikace.

Na zastávce Bohuslavice u Kyjova bude nová silnoprůdová, sdělovací a zabezpečovací technologie umístěná v jižní části výpravní budovy. Zbývající části budovy se nebudou stavebně upravovat. Architektonické řešení budovy se stavbou nezmění. Budou zřízeny dva otvory pro dveře v obvodové stěně a otvory pro průchod kabelů v základech. Stávající příčka bude demolovaná a budou zřízeny dvě nové zděné příčky. Ve stavebně upravovaných místnostech budou osazeny nové výplně otvorů, a nová elektroinstalace včetně elektrického vytápění. Nové budou povrchové úpravy (zapravení nových prostupů, vnitřní omítky, částečné opravy stávajících, nášlapné vrstvy podlah, výmalba místností a fasádní nátěr). Celková kubatura stavebních úprav bude 174 m<sup>3</sup>.

Na zastávkách Brankovice a Jestřabice na trati budou pro umístění technologie silnoprůdu a sdělovacího zařízení navrženy technologické domky.

Na nových nástupištech zastávek bude pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí u každého nástupiště zřízen jeden přístřešek. Na zastávce Brankovice bude tomuto účelu sloužit zastřešení výstupních objektů z nového podchodu, kde bude zastřešení bránit vniku dešťových vod do podchodu.

U všech rekonstruovaných zastávek (Nemotice, Jestřabice, Bohuslavice) jsou v nejbližším prostoru zpevněné plochy vhodné pro zastavení i parkování IAD, případně dostatek prostoru pro zřízení cykloboxů. V rámci stavby nedochází k žádným úpravám tohoto občanského vybavení.

Pozemní objekty překážející novému prostorovému řešení v rámci stavby budou demolovány.

V Bohuslavicích u Kyjova zasahují dva objekty v soukromém vlastnictví do prostoru ohroženého TV (POTV), proto zde bude provedena ochrana budov před nepříznivými vlivy TV. Ochrana u zdiva bude spočívat v plastovém tmavě hnědém obložení vnějšího líce stěn na dřevěném roštu s izolačními vlastnostmi min. 25 kV a izolovaným uchycením. U obvodového pláště z profilovaného plechu bude ochrana

spočívat v jeho náhradě za výše uvedené plastové obložení. Obložení bude do výšky 2 m nad temenem kolejnice. Svody dešťové vody budou nově plastové.

Po realizaci nového zabezpečovacího zařízení ve stavědlových ústřednách a dopravních kancelářích v Nesovicích a v Kyjově budou v dotřených místnostech provedeny drobné stavební úpravy poškozených omítek, případně podlah, výmalba stěn, stropů apod.

### ***Trakční a energetická zařízení***

Nové trakční vedení pro uvažovanou rychlost 120 km/h bude navrženo v celém rekonstruovaném dvojkolejném úseku včetně železniční stanice Nemotice. Rozsah návrhu nového trakčního vedení je dán rozsahem stavebních úprav stavby. Obsahem je i koordinace navrhovaného trakčního vedení s umělými stavbami, železničními mosty, zárubními a opěrnými zdmi, nástupišti a silničními nadjezdy.

Předmětem stavby je také připojení trafostanice 25/0,4 kV v Nemoticích pro zabezpečovací zařízení.

Návrh schématu napájení, dělení trakčního vedení a rozsah zatrolejování bude v souladu s požadavky dopravní technologie a v souladu s energetickými výpočty stavby. V Nemoticích budou zatrolejovány koleje č. 1, 2, 4.

Trakční vedení bude navrženo jako svislé řetězovkové podle schválené vzorové dokumentace sestavy „S“ s jmenovitou výškou trolejového drátu 5500 mm nad temenem kolejnice a výškou trolejového drátu v místě podpěry 5600 mm nad temenem kolejnice. Průřezy vodičů v hlavních dopravních kolejích budou: trolejový drát 100 mm<sup>2</sup> Cu, nosné lano 50 mm<sup>2</sup> Bz. Ve vedlejších dopravních kolejích a spojkách: trolejový drát 80 mm<sup>2</sup> Cu, nosné lano 50 mm<sup>2</sup> Bz.

V železniční stanici Nemotice bude navržen nový elektrický ohřev výhybek v rozsahu požadavků dopravní technologie, nové osvětlení, rozvody nn a nové kabelové rozvody dálkového ovládání úsekových odpojovačů a osvětlení s kabelovými rozvody na nové zastávce v obvodu stanice. Pro napájení jednotlivých odběrů bude ve stanici navržena nová trafostanice 22/0,4 kV v nové technologické budově připojená na distribuční síť E.ON. Záložní napájení zabezpečovacího zařízení bude zajištěno z trakčního vedení prostřednictvím transformátoru 25/0,4 kV.

Na zastávkách bude navrženo osvětlení a příslušné rozvody nn. Osvětlení a další zařízení na zastávkách budou napájena z přípojných míst nn ze stávajících, případně rekonstruovaných přípojek nn. Světelná přejezdová zařízení (PZS) na trati budou napájena ze zdrojů zabezpečovacího zařízení přilehlých stanic (PZS bližší stanici), ostatní z nn přípojek na zastávkách. Současně budou navrženy přípojky pro napájení zařízení GSM-R, které bude vybudováno v návazné stavbě.

Vzdušná a kabelová vedení VN, NN a VO v majetku mimodrážních majitelů, která budou v oblasti poškození stavbou, budou přeložena v předstihu před zahájením stavby mimo oblast výstavby.

## **6) Územně technické podmínky**

Umístění stavby je dáno současným situováním tratě a její rekonstrukcí k dosažení požadované rychlosti 120 km/h. Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací. Využití území je v současnosti dáno tělesem železniční dráhy se všemi potřebnými objekty a zařízením pro provoz dráhy a má charakter plochy pro dopravu. Stavba se nachází výhradně v ochranném pásmu dráhy dle zákona o drahách. Technické řešení musí být navrženo s ohledem na:

- stávající krajinný ráz;
- územně plánovací dokumentaci.

Příprava území pro stavbu není potřebná, všechny činnosti pro realizaci stavby včetně přeložek inženýrských sítí jsou součástí stavby. Napojení na ostatní dopravní infrastrukturu se stavbou nemění. Stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí. Provoz na trati je v současné době veden nezávislou trakcí a po realizaci stavby bude veden střídavou elektrickou trakcí 25 kV, 50 Hz.

#### **7) Majetkoprávní vztahy**

Stavba je umístěna na pozemcích Správy železnic, státní organizace, Českých drah a.s. i dalších subjektů. Stavba se nachází na katastrálních územích obcí Nesovice, Brankovice, Snovídky, Mouchnice, Jestřabice, Bohuslavice, Boršov u Kyjova, Nětčice u Kyjova a Kyjov. Řešení majetkoprávních požadavků bude součástí dokumentace pro územní řízení.

#### **8) Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů**

Ministerstvo životního prostředí v Závěru zjišťovacího řízení – rozhodnutí č. j. MZP/2019/560/455 z 11. 3. 2019 rozhodlo, že předmětná stavba nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona.

V rámci vlivů stavby na životní prostředí byla zpracována následující problematika:

- **vlivy na prvky ochrany přírody:**

V zájmovém území stavby se nenachází evropsky významná lokalita (EVL) vyhlášená v rámci NATURA 2000. Nejbližší stavbě se nachází EVL Haluzický rybník (30 m od trati) a rozsáhlé EVL Chříby (700 m od trati). EVL v daném širším území jsou v dostatečné vzdálenosti od tratě a z toho důvodu se nepředpokládá jejich ovlivnění plánovanými stavebními zásahy. Nejbližší ptačí oblast (PO) se nachází od km 77,35 (u Bzenec) do 84,00 (křížení s řekou Moravou u Veselí n. Moravou), které je ve vzdálenosti větší než 20 km od předmětné stavby.

Žádný národní park se v blízkosti stavby nevyskytuje.

Území CHKO Bílé Karpaty je vzdáleno jižně nejbližší 4,5 km a nebude řešenou stavbou dotčeno.

Mezi národní přírodní památky (NPP) patří NPP Malhotky vzdálené nejbližší 300 m severně a nebude řešenou stavbou dotčeno a NPP Váté písky, které je součástí Natura 2000 Váté písky a PO Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví. Územím NPP prochází řešená trať v k. ú. Bzenec v km 79,2-79,3.

Památné stromy se nacházejí v blízkosti tratě v km 37,0 (zast. Nevojice) a 62,7 (žst. Kyjov). Stavba na území Kyjova může probíhat v ochranném pásmu památných stromů (lípa velkolistá) a během stavby je nutná její ochrana a dodržení podmínek, daných výjimkou udělenou rozhodnutím orgánu ochrany životního prostředí.

- **vliv na územní systém ekologické stability:**

Střety s nadregionálním a regionálním ÚSES – ZUR JmK jsou vymezeny z koncepčního oborového dokumentu odboru životního prostředí a ZUR JmK, k projednání, 2014.

V k. ú. Nevojice křížení s RK 1514 – bez střetů.

V k. ú. Brankovice křížení s RBK JM 045: v původní stopě,

V k. ú. Nemotice, Snovídky, Mouchnice, Bohuslavice – trať prochází NRBC 93 Ždánický les – v km 50,67 až 56,10: v původní stopě,

V k. ú. Bzenec vede souběžně s tratí RBK - ozn. K JM 05T, traťový úsek Bzenec – Veselí n. M. tento RBK kříží, a to tak, že: v původní stopě,

V k. ú. Veselí nad Moravou – od km 78,700 v původní stopě – křížení RBC 19 a NRBK „K142V“.

- **vliv na vody:**

V zájmovém území v oblasti povodí Moravy se nacházejí následující hydrogeologické rajony:

ID 2230 Vyškovská brána.

Severní část zájmového území cca po Slavkov u Brna.

ID 3230 Středomoravské Karpaty - severní část.

Území od Slavkova u Brna cca po Bohuslavice u Kyjova.

ID 2250 Dolnomoravský úval – severní část.

Střední část zájmového území od Bohuslavic u Kyjova po Olšovec (Bzenec).

ID 1651 Kvartér Dolnomoravského úvalu.

Jih zájmového území pod Olšovcem do Veselí n. Moravou.

Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (dále CHOPAV) jsou území, která pro své přírodní podmínky tvoří významnou přirozenou akumulaci a vyhláší je vláda svými nařízeními. Důvodem ke stanovení limitů ve využití území pro činnosti spojené s urbanizačním procesem je ochrana kvality povrchových a podzemních vod v oblastech přirozené akumulace vod.

V navazujících projekčních stupních (DÚR, DSP), budou vypracovány jako samostatná část dokumentace Povodňový a Havarijný plán po dobu stavby.

- **vliv na půdu:**

V rámci rekonstrukce a elektrifikace trati se předpokládají trvalé zábory ZPF z důvodu směrové nebo výškové úpravy železničního svršku a spodku, dále z důvodu vybudování podchodů, úprav mostních objektů, rekonstrukce železniční stanice a zastávek a vybudování trakčního vedení.

Před zahájením územního řízení bude požádáno o vydání souhlasu s odnětím půdy ze ZPF v souladu se zák. č. 344/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů, a podle vyhlášky MŽP č.13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu. Odvody za trvalé odnětí ZPF nebudou požadovány vzhledem k tomu, že se dle §11a, odst. 1) zák. jedná o případ, kdy se odvody za trvale odňatou půdu nestanoví, protože se jedná o odnětí zemědělské půdy ze ZPF pro a) stavby drah včetně jejich součástí, a stavebníkem a následně vlastníkem je stát (Správa železnic, státní organizace).

Předpokládané dočasné zábory ZPF nepřekročí svým trváním dobu 1 roku a to včetně doby potřebné k uvedení půdy do původního stavu. Jedná se především o vedení kabelových tras (sdělovací, zabezpečovací a napájecí kabely), výkopy a manipulační pásy pro vedení kabelové trasy, zařízení stavenišť a manipulační plochy pro opravy mostů, obslužné komunikace a zařízení stavenišť mimo mosty. V souladu s ust. §7 odst. 4 zák. č. 344/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů, bude požádáno o souhlas s návrhem kabelové trasy.

- **vliv na lesní a mimolesní zeleň:**

Kácení mimolesní zeleně bude provedeno v nezbytně nutné míře. Před jeho zahájením je třeba požádat o povolení ke kácení (na základě žádosti se všemi náležitostmi podle zákona č.114/1992 Sb. a jeho prováděcí vyhlášky č. 189/2013 Sb.). Za pokácenou zeleň budou stanoveny náhradní výsadby.

Případně dotčená zeleň se nachází podél železniční trati po obou stranách roztroušeně v zářezech i na náspech. Vyskytují se zde jednotlivé vzrostlé stromy a skupinky stromů i porosty náletových dřevin (stromů a keřů). Celý úsek trati je

pravidelně čištěn a zeleň odstraňována v šířce minimálně cca 7 m od osy koleje po obou stranách.

Chráněné stromy a stromořadí dle zákona 114/1992 Sb. v blízkosti stavby, viz kap. 4.3. V km 37,0 (zast. Nevojice) a 62,7 (žst. Kyjov) stavba bude probíhat v ochranném pásmu památných stromů, během stavby je nutná jejich ochrana a dodržení podmínek, daných výjimkou, udělenou rozhodnutím orgánu ochrany ŽP.

V části trasy prochází železnice v blízkosti lesních porostů a místy zasahuje do ochranného pásma (OP) lesa tj. 50 m od hranice lesního pozemku. Pro práci na pozemcích ve vzdálenosti 50 m od hranice lesních pozemků je nutný souhlas příslušného úřadu dle §14 odst. 2. zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, v platném znění. Ořez nebo kácení lesní zeleně bude provedeno v jen nezbytně nutné míře pro elektrizaci trati. Pro realizaci záměru se nepředpokládá trvalý ani dočasný zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

- **nerostné zdroje, sesuvy a poddolovaná území:**

Stávající trať prochází přes chráněné ložiskové území Mouřínov (CHLÚ), v zájmové oblasti stavby se toto CHLÚ nenachází. Trať prochází územím dvou CHLÚ – Kyjov (lignit) a Vlkoš (ropa). Řešená trať kříží následující území plochy (PrÚ): průzkumné území Svahy Českého masívu, průzkumné území Letonice a průzkumné území Vídeňská pánev VIII. Chráněné ložiskové území ani průzkumné území nebudou stavbou negativně dotčeny, stavba svým charakterem a umístěním nemůže ztížit či znemožnit realizaci hornické činnosti. Během stavby je třeba respektovat podmínky Báňského úřadu.

- **vliv na ovzduší:**

V průběhu stavebních prací lze krátkodobě očekávat emisi prашných částic. Ke zhoršení kvality ovzduší dojde krátkodobě během realizace stavby emisemi z těžké automobilové dopravy a od stavebních mechanismů.

Po dokončení realizace nedojde ke zvýšení emisí do ovzduší. Naopak elektrizací dojde po dokončení stavby ke zlepšení stavu ovzduší v nejbližším okolí trati.

- **hluk a vibrace:**

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

Hluk ze železniční dopravy je pouze příspěvkem k celkovému komunálnímu hluku. Dominantním zdrojem hluku v dotčeném území je především silnice E 50, která vede ve velké části předmětné trasy v souběhu se železnicí. Během projektové přípravy stavby byla zpracována hluková studie a na základě závěrů hlukové studie je k ochraně obyvatelstva před hlukem z provozu modernizované trati navrženo pro 6 objektů (v Nemoticích 2, v Bohuslavicích 4) prověření: měření vnitřních hladin hluku v době zkušebního provozu a dle výsledků budou případně provedena individuální protihluková opatření. Protihluková opatření budou navržena tak, aby byly dodrženy limity stanovené Nařízením vlády č. 272/2011 Sb.

Během další projektové přípravy je vhodné provést měření vibrací na vytipovaných objektech kolem trati (nejblíže umístěné obytné objekty). V případě, že výsledky měření prokáží takové překročení limitních hladin vibrací, než by bylo reálné snížení po provedení stavby, je třeba provést antivibrační opatření. Lze například instalovat antivibrační rohože do konstrukce železničního svršku.

- **vliv na památky a archeologické nálezy:**

K zajištění památkové ochrany zóny a jejího historického prostředí, které s architektonickými soubory, jednotlivými nemovitými kulturními památkami, strukturou pozemků, pozemními komunikacemi, vodními plochami, vodními toky, trvalými porosty a realizovanými kompozičními záměry vykazují významné kulturní hodnoty, mohou orgány státní památkové péče při svém rozhodování stanovit podmínky, které omezují stavební a jiné úpravy v zóně.

Ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o kulturních památkách, v platném znění, je třeba respektovat všechny památkově chráněné objekty a městské památkové zóny včetně jejich ochranných pásem (OP) dle podmínek stanovených ve vyhláškách.

Na zájmovou lokalitu je třeba pohlížet jako na území s předpokladem archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů.

- **odpadové hospodářství**

Během stavby vznikne velké množství výzisků a odpadů různých kategorií. Veškerý vyzískaný materiál je majetkem Správa železnic, státní organizace. Nakládání s výziskem ze staveb je řízeno Směrnicí SŽDC č. 42 – Směrnice pro hospodaření s vyzískaným materiálem s účinností od 7. 1. 2013. Výzisky budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné s cílem maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. Nakládání s odpady se řídí především zákonem č. 185/2001 Sb.

V rámci průzkumu kontaminace byly odebrány 4 bodové vzorky ze štěrkového lože a 25 reprezentativních vzorků ze zemin zemní pláně. Z násypů podél trati – výzisku - byly odebrány 2 bodové vzorky v období 7. – 28.10. 2018. Vzorky nebyly odebírány z míst vizuálně znečištěných, ty budou odtěženy a likvidovány separátně. Současně byl proveden průzkum pro demolice budov. Vzorky byly předány k provedení chemických analýz do akreditované laboratoře VZ lab, s.r.o. Na základě vyhodnocení výsledků chemických rozborů vzorků zemin, štěrkového lože, zemní pláně a násypů/výzisků bude možné materiál reprezentovaný analyzovanými vzorky používat na povrch terénu pouze u některých vzorků. Další vzorky podle vyhodnocení limitních chemických ukazatelů vyhověly požadavkům na ukládání na skládku ostatního odpadu, respektive mohou být použity pro těsnicí vrstvu skládek skupin S-OO a S-NO. Materiál reprezentovaný dalšími vzorky je možné s největší pravděpodobností ukládat na skládku inertního odpadu skupiny S-IO. V navazujícím stupni dokumentace pro územní řízení bude provedeno podrobné vyhodnocení odpadů. Nebezpečné odpady včetně azbestu budou popsány a vyčísleno jejich množství.

Podrobnější popis problematiky životního je součástí dokumentace pro územní řízení.

Součástí dokumentace pro územní řízení bude projekt organizace výstavby z hlediska požární ochrany, ochrany bezpečnosti práce, hygieny, civilní obrany, ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení, protipovodňové ochrany aj. S realizací stavby bude spojen negativní vliv na životní prostředí (zejména lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace, zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky). Pro eliminaci těchto vlivů je nutné dodržovat základní požadavky stanovené např. protipožárními předpisy, bezpečnostními předpisy, havarijním řádem a dalšími předpisy.

Při provádění stavby je nutné zajistit:

- a) ochranu proti znečišťování přilehlých komunikací,
- b) ochranu proti nadměrné prašnosti,

- c) ochranu proti hluku a vibracím,
- d) ochranu proti znečišťování podzemních i povrchových vod a
- e) ochranu proti poničení vzrostlé zeleně.

Za dodržení uvedených zásad a postupů bude zodpovědný zhotovitel stavby.

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

Technické a finanční požadavky na zabezpečení budoucího provozu stavby budou podrobněji řešeny a popsány v rámci jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů v dokumentaci pro územní řízení včetně přehledu budoucích správců a dělení nákladů.

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

Hodnocený záměr projektu „Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)“ je součástí souboru staveb řešených ve „Studii proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“, dále jen „Studie“. V rámci zpracování záměru byly aktualizovány relevantní podklady, z nichž zpracovaná studie vychází. Jedná se zejména o investiční náklady, náklady na opravy a údržbu infrastruktury, provozní příjmy investora, provozní náklady vlakových souprav a společenské přínosy projektu.

Ekonomické hodnocení je 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. Investiční náklady jednotlivých staveb řešených v rámci Studie jsou stanoveny s ohledem na stupeň rozpracování:

- Žst. Slavkov – kalkulace MOPIN (záměr projektu) v CÚ 2020;
- Blažovice – Nesovice – kalkulace MOPIN (záměr projektu) v CÚ 2020;
- Nesovice – Kyjov – souhrnný rozpočet fáze 2 (dokumentace pro územní řízení) v CÚ 2019, tyto náklady jsou převedeny na CÚ 2020;
- Žst. Kyjov – souhrnný rozpočet fáze 2 (dokumentace pro územní řízení) v CÚ 2020;
- TNS Bučovice – souhrnný rozpočet fáze 2 (dokumentace pro územní řízení) v CÚ 2020
- Kyjov – Veselí nad Moravou – souhrnný rozpočet fáze 2 (dokumentace pro územní řízení) v CÚ 2020;;
- ETCS + DOZ + GSM-R Blažovice – Veselí nad Moravou – předběžná kalkulace MOPIN.

Výsledné hodnoty ukazatelů analýzy finančních toků a společenských přínosů (ekonomické analýzy)<sup>x)</sup> jsou následující:

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

---

<sup>x)</sup> v souladu s podmínkami uvedenými v článku 5.11 této směrnice



Citlivost ukazatelů na změny investičních nákladů				
	-20 %	-10 %	+10 %	+20 %
FNPV	103 001	-1 072 160	-3 422 482	-4 597 644
FRR	4,11	3,00	1,29	0,61
ENPV	2 082 206	1 152 018	-708 358	-1 638 546
ERR	7,47	6,24	4,36	3,62

Z výsledků CBA analýzy vyplývá:

- projekt zůstává ekonomicky efektivní pouze za předpokladu dodržení stanovené výše investičních nákladů. Mezní míra jejich možného zvýšení, při níž zůstává projekt efektivní, je +2,3 %, tj. 320 509 tis. Kč;
- projekt se stává samofinancovatelný v případě snížení investičních nákladů o 19,1 %, tedy o 2 570 154 tis. Kč.

## 11) Rozpis nákladů

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	<b>296 884</b>
2	Nákup pozemků	<b>0</b>
3	Výstavba	<b>3 422 811</b>
4	Technologie	<b>0</b>
5	Nepředvídatelné události <sup>(1)</sup>	<b>342 281</b>
6	Příp. úprava ceny <sup>(2)</sup>	0
7	Technická pomoc	31 251
8	Propagace	0
9	Dozor v průběhu výstavby	140 630
10	<b>Mezisoučet</b>	<b>4 233 857</b>
11	(DPH <sup>(3)</sup> )	
12	<b>CELKEM<sup>(4)</sup></b>	<b>4 233 857</b>

- |    |  |
|----|--|
| 1) | Rezervy pro nepředvídatelné události nesmí překročit 10 % celkových investičních nákladů bez rezerv pro nepředvídatelné události.            |
| 2) | Úpravu ceny lze případně zahrnout, aby se pokryla očekávaná inflace, jsou-li náklady uvedeny ve stálých cenách.                              |
| 3) | Pouze je-li DPH nerefundovatelná   |
| 4) | Celkové náklady musí zahrnovat veškeré náklady vynaložené na projekt, od plánování po dozor, a musí zahrnovat DPH, pokud je nerefundovatelná |

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

Součástí dokumentace je též kalkulace investičních nákladů dle cenové databáze SFDI – „Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu“.

## **12) Výčet příloh**

příloha A: Formuláře VZOR 80 – 83

příloha B: Dokumentace hodnocení ekonomické efektivnosti projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu

příloha C: Oponentní posudek podle čl. 4.3

příloha D: Orientační výkres, případně detailnější mapa se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby

příloha E: U rekonstrukcí, optimalizací nebo modernizací a neinvestičních stavebních akcí: doložení současného stavu a případných výsledků průzkumů

příloha F: 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 J: Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu

příloha K: Ostatní přílohy – dopravní technologie stavby, kalkulace investičních nákladů