





			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

	Olšanská 1a 130 80 Praha 3 Česká republika tel.: +420 267 094 111 IDDS: nd9sqfy e-mail : praha@sudop.cz
---	--

	EXprojekt s.r.o. Heršpická 758/13 619 00 Brno
--	---

	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc	tel.: +420 585 570 444 IDS: kjee9md e-mail: moravia@moravia.cz http://www.moravia.cz
---	--	---

OBJEDNATEL	Správa železnic Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	Ing. Jiří Parma 	G. ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	NAVRHL, VYPRACOVAL	EXTERNÍ SUBDODAVATEL
Ing. Ondřej Čech 	Ing. Ondřej Čech 	-
KRAJ: Jihomoravský	POVĚŘENÝ OÚ: Kyjov	OBEC: dle objektu
Rekonstrukce ŽST Kyjov, 2. etapa		ZAK. ČÍSLO MCO 18-001-233-UR
		ÚČEL Záměr projektu
		DATUM červen 2020
		FORMÁT 28x A4
Záměr projektu		MĚŘÍTKO
		ČÁST POŘ.Č.
		G 4

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

ZÁMĚR PROJEKTU

investiční akce: Rekonstrukce ŽST Kyjov, 2. etapa

1) Identifikační údaje projektu:

číslo projektu¹ 562 352 0035
název projektu: Rekonstrukce ŽST Kyjov, 2. etapa
místo realizace (kraj): Jihomoravský

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku :		smíšená 2015 - 2024
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava - (SFDI, OP Doprava, TEN-T, EIB)</i>	913 173,-	1 092 780,-
Ostatní veřejné zdroje (<i>uvést zdroj</i>)	0,-	0,-
Soukromé zdroje	0,-	0,-
Celkem	913 173,-	1 092 780,-

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

uvéde se číslo, pokud již bylo přiděleno

2) **Návaznost na schválené koncepce a programy:**

K 1. 5. 2004 se Česká republika stala členem Evropské unie, jejíž Evropský parlament a Rada v zájmu zlepšení vzájemného propojení národních železničních sítí přijaly směrnice o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního a konvenčního železničního systému. Vybraná železniční síť České republiky, tvořící součást evropského železničního systému musí splňovat požadavky na interoperabilitu podle Vyhlášky č. 352/2004 Sb. o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému, Nařízení vlády o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému č. 133/2005 Sb. a příslušných technických specifikací interoperability.

Návaznost na schválené programy

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) je zřízen zákonem č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ze dne 4. dubna 2000 s účinností k 1. červenci 2000. Účelem SFDI je financování výstavby, modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic, celostátních a regionálních drah a dopravně významných vnitrozemských vodních cest v rozsahu stanoveném citovaným zákonem.

Návaznost na schválené koncepce

Trať Blažovice – Veselí nad Moravou je dráha celostátní, nezařazená do sítě TEN-T, nezařazená do sítě Evropských nákladních koridorů. Trať je dvoukolejná, neelektrizovaná, traťová třída zatížení C3. Podle Prohlášení o dráze celostátní a regionální účinné od 1. 12. 2016 má trať číslo 805 00. Trať je zařazena dle nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii do cílových kategorií P5/F3.

Záměr projektu uvede veškerá zařízení a objekty žst. Kyjov do takového stavu, kdy bude umožněno budoucí zavedení ETCS, DOZ, zvýšení traťové rychlosti v navazujících úsecích či bezkolizní elektrizace stanice Kyjov.

Posuzovaný záměr projektu uvede do souladu požadavky na interoperabilitu z hlediska směrnice TSI 2008/57/ES ze dne 17. června 2008, o interoperabilitě železničního systému ve Společenství, ve znění směrnice Komise 2009/131/EES ze dne 16. října 2009, směrnice Komise 2011/18/EU ze dne 1. března 2011 a směrnice Komise 2013/9/EU ze dne 11. března 2013, které zlepší celkovou výkonnost subsystému infrastruktury ve smyslu TSI 2011/275/EU, subsystému řízení a zabezpečování ve smyslu TSI 2012/88/EU a subsystému energie ve smyslu TSI 2011/274/EU.

Návaznost na zpracované projekty

- Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně), ZP a DUR probíhá souběžně se zadanou ZP a DUR (08/2022-08/2025)
- Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo), ZP a DUR probíhá souběžně se zadanou ZP a DUR (01/2022-09/2023)
- Rekonstrukce žst. Slavkov u Brna, ZP a DUR probíhá souběžně se zadanou ZP a DUR (01/2022-06/2023)
- Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo), ZP a DUR probíhá souběžně se zadanou ZP a DUR (05/2023-12/2025)
- Rekonstrukce ŽST Kyjov, 1. etapa, ZP a DUR probíhá souběžně se zadanou ZP a DUR (06/2022-06/2024)
- Modernizace trati Brno – Přerov, 1. stavba Brno – Blažovice, stavba přímo souvisí s Železničním uzlem Brno (04/2026-09/2030)
- Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov, stavba je ve fázi zpracování ZP+DUR (02/2025-08/2031)
- Zvýšení traťové rychlosti v úseku Brno-Slatina – Blažovice, ukončeno 10/2019
- Železniční uzel Brno, není naplánováno
- Rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou, ukončeno 5/2019
- Výstavba TNS Brno-Černovice, stavba je ve fázi přípravy ZP+DUR (09/2022-10/2024)

- Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice-Říkovice, stavba je ve fázi přípravy ZP+DUR (07/2020-09/2022)
- Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště-Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou, stavba je ve fázi neschválené SP, není naplánováno
- Silniční stavba I/50 Bučovice – obchvat, není naplánováno
- ETCS+DOZ+GSM-R Blažovice – Veselí nad Moravou (01/2026-12/2026)

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

3) Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu:

Posuzovaná železniční stanice je situována v intravilánu obce Kyjov na dvoukolejně trati Veselí nad Moravou – Blažovice. Je situována podél komunikace II/432 (ul. Boršovská) ve směru Koryčany – Kroměříž. Vpravo vedle výpravní budovy se nachází autobusový přestupní terminál a dále podél stanice zpevněná plocha sloužící jako odstavné parkoviště. Před brněnským zhlaví kříží trať třída Komenského. Po pravé straně stanice ve směru staničení se nachází DKV Remisa a účelové kolejiště Správy železnic. Do stanice jsou dále zaústěny vlečky Vetropack Moravia Glass, Šroubárna Kyjov a NOMI s.r.o.

3.1) Popis stávajících objektů

Železniční zabezpečovací zařízení

V ŽST Kyjov je v činnosti staniční zabezpečovací zařízení 1 a 2. kategorie dle TNŽ 342620

Na brněnském zhlaví je staniční zabezpečovací zařízení typu TEST B 24 se světelnými návěstidly AŽD 70, elektromotorickými přestavíky EP 600 a kolejovými obvody KO 3700. Zařízení je ovládáno z pultu v DK, technologická výstroj je umístěna v samostatné reléové místnosti. Mezi ŽST Kyjov a ŽST Nemotice je traťové zabezpečovací zařízení reléový poloautoblok.

Na veselském zhlaví je mechanické zabezpečovací zařízení ústředním zámekem a hradlovým přístrojem vzor 5007, rok výroby 1939. Vnitřní zařízení je umístěno ve St1 a dopravní kanceláři. Tvoří jej v DK vložky řídicího přístroje S5-9, S1, S2, S4-8 do Vlkoše, L od Vlkoše a indikační desky indikující vyjmutí výsledných klíčů kolejí 8, 6, 4, 5, 7, 9.

Na St1 jsou umístěny vložky závislého přístroje S5-9, S1, S2, S4-8 do Vlkoše a L od Vlkoše, dva ústřední zámky a kozlíky s návěstními pákami L-1r, L-2r a PŘL, S5-9, S1, S2, S4-8. Venkovní zařízení tvoří mechanická vjezdová návěstidla L, PŘL a zneplatněné DL, odjezdová návěstidla S1, S2, S4-8, S 5-9 a mechanické zámky. Mezi ŽST Kyjov a ŽST Vlkoš je telefonický způsob dorozumívání.

Drážní doprava je organizována dle předpisu SŽDC D1.

Železniční sdělovací zařízení

V ŽST Kyjov je stávající metalická kabelizace z r. 1995, částečně upravena v r. 2012. Pro informování cestujících je používáno rozhlasové zařízení DCOM RU-IP-60 z r. 2015. V ŽST Kyjov jsou hlavní hodiny Mobatime s přijímačem DCF.

Mostní objekty

V rámci projektové dokumentace budou řešeny čtyři mostní objekty. Jedná se o 2 mosty, 1 propustek a novostavbu podchodu.

Most v ev. km 61,948 – most o jednom otvoru převádí traťovou kolej č.1 a 2 přes vodní tok (Kyjovka). Nosná konstrukce je ŽB deska pro každou kolej samostatná NK, rozpětí 14,40 m, úhel křížení 51°, křídla (rovnoběžná) betonová, založení plošné. Šířka mostu 9,35 m. Rok výstavby 1949.

Most v ev. km 62,885 – most o jednom otvoru, převádí koleje č.1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 101a, 101b a 5123. Slouží k převedení srážkové vody a současně je neoficiálně využíván jako podchod pro pěší nesplňující normové parametry. Nosná konstrukce – deska ze zabetonovaných svařovaných kolejnic, rozpětí 3,00m, opěry betonové, výstupy kamenné, založení plošné. Šířka mostu 84,39m. Rok výstavby 1949.

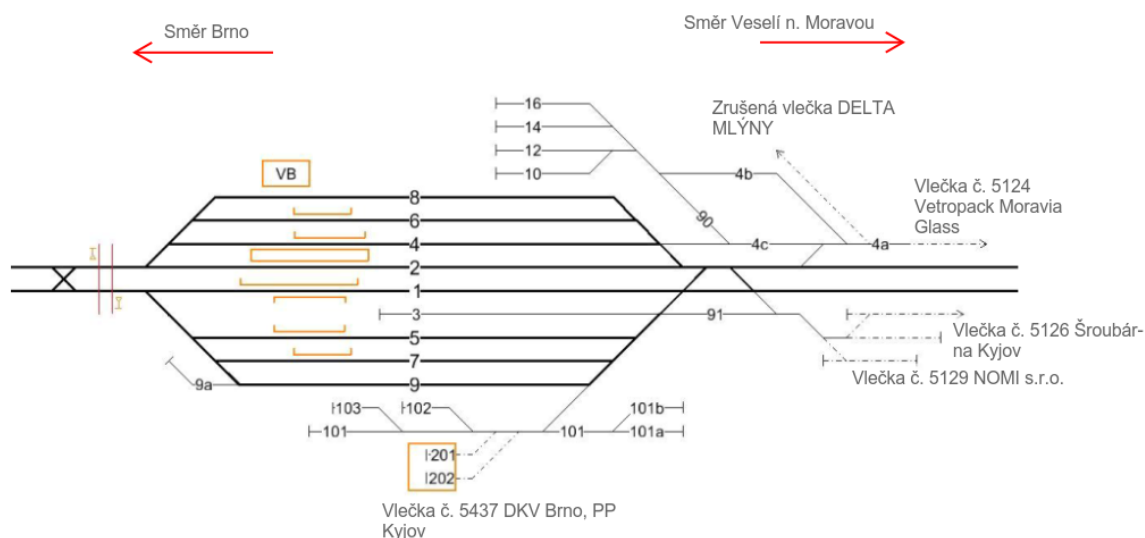
Propustek v ev. km 63,144 – převádí odvodňovací příkop pod kolejemi č. 1, 2, 4b, 4c, 91. NK betonové trouby DN 1000, ukončený na vtoku betonová šachta a čelní zeď s římsou, na výtoku zaústění do kanalizace. Šířka propustku cca 61,8m. Rok výstavby 1942.

Železniční svršek a spodek

Ve stanici se nacházejí dopravní koleje č. 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, manipulační koleje č. 3, 4b, 4c, 9a, 10, 12, 14, 16, 90, účelové koleje Správy železnic č. 101, 101a, 101b, 102, 103 a spojovací koleje č. 4a, 91. Dále jsou do stanice zaústěny čtyři vlečky (č. 5124 – Vetropack Moravia Glass, č. 5126 – Šroubárna Kyjov, č. 5129 – Nomi s.r.o., č. 5437 – DKV Brno, PP Kyjov), a jedna zrušená vlečka Delta Mlýny (její kolejiště se bude v blízké době fyzicky likvidovat). U koleje č. 14 je boční rampa, v koleji č. 16 čelní rampa, u kolejí č. 4b a 16 je zpevněná plocha nákladiště. Osová vzdálenost kolejí je cca 4,75 m, mezi kolejemi č. 2 – 4 a 1 – 5 je dvojnásobná. Trať stoupá směrem k Vlkoši sklonem 0 – 2,5 ‰.

Traťová rychlost je ve stanici snížena na 40 km/h, což je i rychlost do všech dopravních i manipulačních kolejí. Železniční svršek v hlavních dopravních kolejích je z roku 1981, kolejnice tvaru S49, pražce SB8. Výhybky jsou na dřevěných pražcích. Nemotické zhlaví bylo rekonstruováno v r. 2001 s použitím kolejnic tvaru R65 včetně dvojité kolejové spojky.

Těleso železničního spodku ve stanici se nachází na náspu (na nemotickém záhlaví a zhlaví), v úrovni terénu (mezi výpravní budovou a St. 1) a dále v zářezu. Železniční spodek pochází z doby výstavby trati a na některých místech vykazuje známky nedostatečné únosnosti. Odvodnění je řešeno přímým vsakováním. Tento způsob odvodnění je nedostatečný, vyskytují se blátivá místa. V zářezu na vlkošském zhlaví je vpravo podél spojovací koleje otevřený příkop, který je však kapacitně nedostatečný a při prudkých deštích je zde kolejiště zaplavováno srážkovou vodou z přilehlého svahu a souběžné silnice.



Obr. 1: Schéma stávajícího stavu v žst. Kyjov

Nástupiště

Ve stanici se nachází šest úrovněových nástupišť, leží u kolejí č. 6, 4, 2, 1, 5, 7. Délky nástupišť se pohybují od 58 m do 340 m. Vně hlavních kolejí jsou nástupiště šířky cca 6 m, ovšem bez mimoúrovňového přístupu jsou využívána jen pro nástup u „vzdálenější“ hrany z pohledu od výpravní budovy. Nástupní hrany výšky 250 mm jsou tvořeny tvárnici Tischer, plochy nástupišť jsou zpevněny asfaltovým betonem či litým asfaltem. Nástupiště jsou poplatná době vzniku a nesplňují současné požadavky na bezpečnost a komfort pohybu cestujících.

Železniční přejezdy

Ve stanici se nachází dvoukolejný železniční přejezd P 7934 ev. km 62,182. Konstrukce přejezdu je celopryžová se závěrnými zídkami. Přejezd byl rekonstruován včetně železničního spodku a odvodnění v roce 2012.

Pozemní komunikace

Plochy před výpravní budovou a v okolí přestupního terminálu jsou zpevněny zámkovou dlažbou.

Trakční a energetická zařízení

Železniční stanice Kyjov není elektrizována a není zde ani instalován elektrický ohřev výhybek.

Silnoproudá technologie včetně DŘT

Silnoproudé rozvody NN a osvětlení byly v žst. Kyjov vybudovány v letech 1972, 1975 a 1985. Stanice je v současnosti napájena z dvousloupové trafostanice 22/0,4 kV v majetku Správy železnic (je na hranici své životnosti), záskok není vybudován. Stanice je osvětlena pomocí 26 ks osvětlovacích stožárů JŽ, 14 ks peronních stožárů, 3 ks osvětlovacích věží a 10 ks rámkových svítidel. Záložní zdroj elektrické energie není v této žst. vybudován.

V železniční stanici Kyjov není instalována žádná dispečerská řídicí technika. TNS Bučovice – z pohledu DŘT se jedná o nový objekt. Zařízení DŘT /ozn.RDRT/ je v systému řízení určeno pro sběr signálů, ovládání silnoproudých zařízení, měření a dálkovou diagnostiku stavu.

3.2) Zdůvodnění nezbytnosti projektu

Posuzovaný úsek trati je součástí celostátní trati 340 Veselí nad Moravou – Blažovice. Realizaci hodnoceného projektu může být plnohodnotně provedena realizace navazujících staveb, stavební připravenost na DOZ a ETCS, zvýšení traťové rychlosti a elektrizaci trati. Zabezpečovací zařízení ve stanici je výrazně po životnosti, na veselském zhlaví je mechanické zabezpečovací zařízení s ústředním zámkem a hradlovým přístrojem vzor 5007, rok výroby 1939. V žst. Kyjov je nestabilní poloha nástupních hrany. Povrch nástupiště je nerovný do té míry, že není zajištěn příčný sklon pro odvodnění povrchu. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná. Mostní objekty jsou ve špatném technickém stavu a je na nich nefunkční vodotěsná izolace. Na mostě v ev. km 61,948 jsou nevyhovující šířkové poměry.

Realizaci této stavby se uvedou veškerá zařízení a objekty do takového stavu, kdy bude umožněno budoucí zavedení DOZ, ETCS, zvýšení traťové rychlosti v navazujících úsecích či bezkolizní elektrizace stanice Kyjov, ale především uvedení do souladu s podmínkami směrnice TSI 2008/57/ES ze dne 17. června 2008, o interoperabilitě železničního systému ve Společenství, ve znění směrnice Komise 2009/131/EES ze dne 16. října 2009, směrnice Komise 2011/18/EU ze dne 1. března 2011 a směrnice Komise 2013/9/EU ze dne 11. března 2013, které zlepši celkovou výkonnost subsystému infrastruktury ve smyslu TSI 2011/275/EU, subsystému řízení a zabezpečování ve smyslu TSI 2012/88/EU a subsystému energie ve smyslu TSI 2011/274/EU. Navíc se výrazně zlepši bezpečnost cestujících při nástupu/výstupu, včetně komfortu jízdy cestujících.

Vazba na směrnici SŽDC č. 30

Směrnice SŽDC č. 30 uvádí jednotlivá kritéria, při jejichž splnění není vyžadován stavební zásah do konstrukce.

Stávající železniční svršek a spodek nevyhovuje tomuto kritériu:

- 1) Stav železničního svršku.
- 2) Únosnosti zemní pláň.
- 3) Funkčnosti odvodnění.

Vazba na TSI 2011/275/EU

Realizaci posuzovaného projektu budou zlepšeny níže uvedené základní výkonnostní parametry trati:

- 1) bude výrazně zlepšen komfort jízdy cestujících.
- 2) dále se zlepši celkový stav trati (nové konstrukce na počátku životnosti s nízkými náklady na údržbu).

Vazba na TSI 2012/88/EU

Realizaci posuzovaného projektu budou zlepšeny níže uvedené základní bezpečnostní parametry trati:

- 1) připravenost na zavedení DOZ a ETCS.

3.3) Rozsah stavby

Stavba „Rekonstrukce ŽST Kyjov, 2. etapa“ je projektována od km 63,571 do km 65,114. Vlastní stavba (rekonstrukce železničního svršku) bude probíhat od km 63,621 do km 64,971. V navazujícím rozsahu stavby bude provedena koordinace s navazujícími stavbami, v případě samostatné realizace směrová a výšková úprava koleje.

V rámci stavby také proběhne zřízení nové kabelizace, zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, silnoproudých technologií a elektrizace všech dopravních kolejí. Úpravy kabelové trasy budou probíhat v úseku od km 58,850 do km 65,691 a v žst. Nemotice od km 47,710 do km 49,220.

Trakční napájecí stanice, jejíž umístění bylo původně uvažováno v Kyjově, byla následně přesunuta do Bučovic. Finální poloha TNS vyplynula z energetických výpočtů zpracovaných v rámci DUR. Následně byla TNS vyčleněna z dokumentace „Rekonstrukce ŽST Kyjov, 2. etapa“ a byla zpracována samostatná dokumentace „Rekonstrukce ŽST Kyjov, 1. etapa“. Z těchto důvodů jsou předkládány i dva samostatné ZP.

4) Požadavky na technické řešení:

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

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

Z hlediska technické specifikace na propojitelnost infrastruktury jsou pro zpracování záměru výchozími dokumenty zejména TSI 2011/275/EU o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „infrastruktura“, TSI 2011/274/EU subsystém „energie“ a TSI 2012/88/EU subsystém „řízení a bezpečnosti“.

Dále musí být splněny veškeré technické parametry na propojitelnost vyplývající z TSI 2011/274/EU a TSI 2012/88/EU.

Další požadavky na technické řešení vycházejí ze zadávací dokumentace záměru projektu, z projednání se zástupci investora Správy železnic s.o., a z požadavků definovaných směnicí SŽDC č. 30.

Požadavky vyplývající ze zadávací dokumentace a z projednání:

ŽST. Kyjov je součástí celostátní trati 340 Veselí nad Moravou – Blažovice. Na tuto stavbu bude navazovat nebo bude současně realizována stavba „Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)“, „Rekonstrukce ŽST Kyjov, 1. etapa“ a stavba „Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo)“. Po realizování záměru budou splněny předpoklady stavební připravenosti pro zavedení DOZ a ETCS. V rozsahu stavby dále splní i předpoklady pro připravované zvýšení traťové rychlosti. Dále je zde provedena prostorová připravenost pro elektrizaci.

Předmětem stavby je rekonstrukce železničního svršku včetně rekonstrukce nevyhovujícího železničního spodku, rekonstrukce jeho odvodnění, uvedení nástupišť do souladu s požadavky platných technických předpisů včetně bezbariérových přístupů, optimalizace počtu staničních kolejí a rekonstrukce zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých zařízení.

Termín realizace stavby je v období 2022 – 2023.

Hlavní zásady rekonstrukce celostátních drah ČR nezařazených do evropského železničního systému (dle směrnice SŽDC č. 30):

- 1) zavedení vyšší traťové rychlosti na dostatečně dlouhých úsecích tak, aby bylo možné zvýšenou rychlost efektivně využít,
- 2) dosažení požadované traťové třídy zatížení (stanoví se individuálně v závislosti na charakteru trati, využití dané trati pro odklonovou vozbu, na stávajícím a předpokládaném výhledovém charakteru provozu, atd.),
- 3) zavedení prostorové průchodnosti podle průjezdného průřezu Z-GC,
- 4) zajištění požadované kapacity dráhy při současném stanovení optimalizovaného rozsahu železniční infrastruktury,
- 5) vybavení železničních stanic a zastávek nástupišti v souladu s vyhláškami č. 177/1995 Sb. a 369/2001 Sb. v platném znění,

- 6) při rozsáhlejších rekonstrukcích (zhlaví nebo celá železniční stanice, ucelené traťové úseky) je nutné sledovat instalaci nových zabezpečovacích zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 s cílem dálkového ovládání ucelených traťových úseků,
- 7) pro spolupůsobení vlaku a navrhovaného zabezpečovacího zařízení bude přednostně využíváno počítačů náprav (PN); kolejové obvody (KO) budou používány v případech, kdy bude nutné zajistit přenos kódu pro vlakový zabezpečovač,
- 8) pro náhradu nevyhovující sdělovací traťové kabelizace bude použito optického diagnostického kabelu s kapacitním přenosovým zařízením a přiloží metalického traťového kabelu profilu XN0,8,
- 9) na tratích rekonstruovaných s cílem výstavby DOZ musí být buď stávající nebo nově vybudovaný traťový rádiový systém,
- 10) sdělovací zařízení v jednotlivých železničních stanicích nutno navrhovat tak, aby bylo možné jej ovládat místně i dálkově od dispečera,
- 11) rekonstrukci stávajícího, případně výstavba nového trakčního vedení lze zajistit pouze zavedenými sestavami J,S,
- 12) v obvodu železničních stanic musí být nezbytně nutný počet výhybek vybaven elektrickým ohřevem výměn (EOV); při rekonstrukcích menšího rozsahu je nutné EOV připravit (kabelizace) pro výhledové nasazení,
- 13) přípojka nn pro napájení zabezpečovacího zařízení musí být provedena dle ČSN 34 2600 a TNŽ 34 2620,

4.1) Požadavky na inteligentní dopravní systémy

Úsek trati Blažovice – Veselí nad Moravou není zapojen do systému dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ), avšak po realizování záměru budou splněny předpoklady stavební připravenosti pro zavedení DOZ.

ERMTS: ETCS ani GSM-R v předmětném úseku není nasazen. Po realizaci záměru budou splněny předpoklady stavební připravenosti pro zavedení ETCS a GSM-R

Informační systémy pro cestující: informační systém bude složen ze zařízení, které poskytuje vizuální informace (informační tabule) a hlasové informace (automatické hlášení do rozhlasového zařízení).

5) Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů:

Přehled provozních a stavebních objektů

D.D	TECHNOLOGICKÁ ČÁST
D.D.1	ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ
D.D.1.1	Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
D.D.1.1.1	PS 41-28-01 ŽST Kyjov, definitivní SZZ
D.D.1.1.2	PS 41-28-02 ŽST Kyjov, klimatizace technologických místností
D.D.1.1.3	PS 41-28-03 ŽST Kyjov, provizorní SZZ
D.D.1.1.4	PS 41-28-04 ŽST Nemočice úprava staničního zabezpečovacího zařízení
D.D.1.2	Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)
D.D.1.2.1	PS 41-28-05 Vlkoš - Kyjov, Traťové zabezpečovací zařízení
D.D.1.2.2	PS 41-28-06 Kyjov-Nemočice, Úprava traťového zabezpečovacího zařízení
D.D.1.3	Přejezdové zabezpečovací zařízení (PZS)
D.D.1.3.1	PS 41-28-07 ŽST Kyjov, Provizorní PZS
D.D.2	ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ
D.D.2.1	Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
D.D.2.1.1	PS 41-14-01 ŽST Kyjov, místní kabelizace
D.D.2.1.2	PS 41-14-02 ŽST Kyjov, přenosový systém
D.D.2.2	Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)
D.D.2.2.1	PS 41-14-03 ŽST Kyjov, sdělovací zařízení
D.D.2.2.2	PS 41-14-04 ŽST Kyjov, EZS

D.D.2.3	Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)
D.D.2.3.1	PS 41-14-05 ŽST Kyjov, informační zařízení
D.D.2.3.2	PS 41-14-06 ŽST Kyjov, rozhlasové zařízení
D.D.2.3.3	PS 41-14-07 ŽST Kyjov, kamerový systém
D.D.2.4	Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)
D.D.2.4.1	PS 41-14-08 ŽST Kyjov, Úprava MRS a TRS, příprava pro GSM-R
D.D.2.5	Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení
D.D.2.5.1	PS 41-14-09 ŽST Kyjov, příprava na DOZ
D.D.2.5.2	PS 41-14-10 ŽST Kyjov, DDTS, sdělovací zařízení
D.D.3	SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT
D.D.3.1	Dispečerská řídicí technika (DŘT)
D.D.3.1.1	PS 41-05-01 ŽST Kyjov, DŘT vč. doplnění řídicího systému na ED Brno
D.D.3.1.2	PS 94-05-02 ŽST Kyjov, DDTS, silnoproudá zařízení
D.D.3.5	Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)
D.D.3.5.1	PS 41-13-01 ŽST Kyjov, trafostanice 22/0,4 kV - EOVS
D.E	STAVEBNÍ ČÁST
D.E.1	INŽENÝRSKÉ OBJEKTY
D.E.1.1	Železniční svršek a spodek
D.E.1.1.1	SO 41-17-01 ŽST Kyjov, železniční svršek
D.E.1.1.2	SO 41-16-01 ŽST Kyjov, železniční spodek
D.E.1.1.3	SO 41-17-02 ŽST Kyjov, výstroj trati
D.E.1.1.4	SO 41-17-03 ŽST Kyjov, úprava odvodnění
D.E.1.1.5	SO 41-17-06 ŽST Kyjov, Kácení a náhradní výsadba
D.E.1.2	Nástupišť
D.E.1.2.1	SO 41-16-02 ŽST Kyjov, nástupiště
D.E.1.3	Železniční přejezdy
D.E.1.3.1	SO 41-17-04 ŽST Kyjov, přejezd v ev. km 63,896 (P7934)
D.E.1.3.2	SO 41-17-05 ŽST Kyjov, služební přechod v ev. km 64,282
D.E.1.4	Mosty, propustky, zdi
D.E.1.4.1	SO 41-19-01 ŽST Kyjov, most v ev. km 61.948, staveb. km 63.664
D.E.1.4.2	SO 41-19-02 ŽST Kyjov, podchod v ev. km 64,181
D.E.1.4.3	SO 41-19-03 ŽST Kyjov, propustek v ev. km 62.885, staveb. km 64.603
D.E.1.4.4	SO 41-19-04 ŽST Kyjov, propustek v ev. km 63.144, staveb. km 64.861
D.E.1.4.5	SO 41-19-05 ŽST Kyjov, opěrná zeď v km 63,801 - 63,870
D.E.1.6	Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)
D.E.1.6.1	SO 41-22-01 ŽST Kyjov, úprava vodovodu
D.E.1.8	Pozemní komunikace
D.E.1.8.1	SO 41-18-01 ŽST Kyjov, zpevněné plochy
D.E.1.9	Kabelovody, kolektory
D.E.1.9.1	SO 41-15-01 ŽST Kyjov, kabelovod
D.E.2	POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY
D.E.2.1	SO 41-15-02 ŽST Kyjov, stavební úpravy ve VB
D.E.2.2	SO 41-15-03 ŽST Kyjov, technologická budova
D.E.2.3	SO 41-15-04 ŽST Kyjov, přístřešky pro cestující a zastřešení vstupů do podchodu
D.E.2.4	SO 41-15-05 ŽST Kyjov, orientační systém
D.E.2.5	SO 41-15-06 ŽST Kyjov, demolice
D.E.3	TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ
D.E.3.1	Trakční vedení
D.E.3.1.1	SO 41-01-01 ŽST Kyjov, trakční vedení
D.E.3.4	Ohřev výměn (elektrický - EOVS, plynový - POV)
D.E.3.4.1	SO 41-06-01 ŽST Kyjov, EOVS

D.E.3.6	Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládaní odpojovačů
D.E.3.6.1	SO 41-06-02 ŽST Kyjov, rekonstrukce venkovního osvětlení
D.E.3.6.2	SO 41-06-03 ŽST Kyjov, osvětlení podchodu a nástupišť
D.E.3.6.3	SO 41-06-04 ŽST Kyjov, úprava rozvodů nn
D.E.3.6.4	SO 41-06-05 ŽST Kyjov, přeložky silnoproudých rozvodů SŽDC
D.E.3.6.5	SO 41-06-06 ŽST Kyjov, záložní přípojka NN E.ON
D.E.3.6.6	SO 41-06-10 ŽST Kyjov, DOÚO
D.E.3.7	Ukolejnění kovových konstrukcí
D.E.3.7.1	SO 41-01-02 ŽST Kyjov, ukolejnění kovových konstrukcí
D.E.3.8	Vnější uzemnění
D.E.3.8.1	SO 41-09-01 ŽST Kyjov, uzemnění trafostanice 22/0,4 kV
D.E.3.10	Přeložky a úpravy sdělovacích vedení
D.E.3.10.1	SO 41-10-01 ŽST Kyjov, přeložky a úpravy kabelů SŽDC
D.E.3.10.2	SO 41-10-02 ŽST Kyjov, přeložky a úpravy kabelů cizích správců

D.D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST**D.D.1 ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ****PS 41-28-01 ŽST Kyjov definitivní staniční zabezpečovací zařízení**

V žst. Kyjov je navrženo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu Elektronické stavědlo ovládané z JOP v DK. V kolejišti budou osazeny počítače náprav pro kontrolu volnosti, světelná návěstidla, elektromotorické přestavníky a pomocná stavědla.

Technologická část elektronického stavědla bude umístěna ve stávajících prostorách výpravní budovy ŽST Kyjov, která bude pro tento účel stavebně upravena. Ovládání zařízení SZZ, TZZ a dotčených PZS se předpokládá z nového pracoviště JOP, které bude umístěno nově ve stávající dopravní kanceláři, kterou taktéž bude potřeba stavebně upravit.

PS 41-28-02 ŽST Kyjov, klimatizace technologických místností

Projekt řeší chlazení místnosti stavědlové ústředny a místnosti UNZ v žst. Kyjov. Místnost stavědlové ústředny je umístěna v 1.NP dvojpodlažního objektu. Ztrátové teplo z technologie bude činit cca 8 kW teoretické ziskové teplo z okolí bude 3kW. Celkové množství tepla, které bude nutno odvést, aby v místnosti stavědlové ústředny byla udržována teplota do + 30oC bude činit 11 kW. Pro chlazení místnosti stavědlové ústředny bude nutno instalovat dvě podstropní klimatizační jednotky systému „SPLIT“, každá s proměnným chladicím výkonem 1,5 – 7,4 kW. Celkový maximální chladicí výkon bude 14,8 kW.

PS 41-28-03 ŽST Kyjov provizorní SZZ

Technické řešení předpokládá na Nemotickém zhlaví využít po maximální dobu výstavby stávající zařízení i za cenu drobných úprav dle nového tvaru kolejiště, který je velice podobný stávajícímu stavu. Totéž platí pro stávající TZZ směr Nemotice.

Na zhlaví směr Vlkost nebude možno stávající zab. zařízení využít především z důvodu předpokládaného narušení stávajících drátovodných tras, jejichž přeložku projektant s ohledem na zkušenosti z jiných staveb nedoporučuje.

Pro řešení situace na tomto zhlaví navrhujeme využít stávající vyprojektované řešení z roku 2014, které umožní jednak náhradu všech drátovodných tras a současně umožní jednoduchým způsobem upravovat závislosti podle průběžně se měnícího se kolejiště. Předpokládá se realizace nových světelných vjezdových i odjezdových návěstidel s ovládacím pracovištěm u výpravního v dopravní kanceláři a signalisty na St.1. Zařízení využívá zavedeného zapojení SZZ typu TEST A 20 a je plně navázáno na sousední zhlaví vybaveném zařízením TEST B24 podobné konstrukce.

V rámci tohoto PS bude provedena instalace provizorního objektu vedle stávající výpravní budovy, kam bude dočasně přemístěna jedna ze stojanových řad stávajícího zařízení.

PS 41-28-04 ŽST Nemotice úprava staničního zabezpečovacího zařízení

Úprava TZZ pro obousměrný provoz by byla poměrně složitá, proto se navrhuje zřízení světelného vjezdového návěstidla v traťové koleji č.1 se světelnou předvěstí a ve 2.traťové koleji zřízení světelného vjezdového návěstidla pouze s červeným a bílým světlem. Je navrženo zřízení nových odjezdových světelných návěstidel z kolejí č.1 a 3 a skupinového odjezdového návěstidla pro koleje č.2 a 4. Předpokládáme pokládku nové kabelizace mezi výpravní budovou a vjezdovým návěstidlem L případně po předvěst L.

PS 41-28-05 Vlkost – Kyjov traťové zabezpečovacího zařízení

Bude vybudováno nové traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) 3. kategorie dle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 automatické hradlo bez oddílových návěstidel (návěstního bodu) na trati. Vnitřní technologie bude umístěna do reléových místností obou SZZ, pro zjišťování volnosti se předpokládá pomocí počítačů náprav. Všechny venkovní prvky TZZ budou umístěny tak, aby vyhovovaly technickým specifikacím interoperability a podle možnosti i podmínkám následné realizace ETCS. Podle dostupných dokladů bude možno pro TZZ v tomto úseku využít stávající vazební kabelizace a vhodného přenosového zařízení. Součástí bude dále úprava a doplnění stávajícího SZZ ve Vlkosti, které je ústřední elektromechanické stavědlo a dle dostupných podkladů je již dnes uzpůsobeno pro zabezpečené jízdy ve sledovaném úseku po obou traťových kolejích.

PS 41-28-06 Kyjov-Nemotice úprava traťové zabezpečovacího zařízení

Navrhuje se stávající TZZ 2. kategorie typu RPB71 ponechat a pouze provést jeho úpravu a doplnění především volností mezistaničního úseku pomocí počítačů náprav. Bude nutné položit novou kabelizaci ze stavebního ústředí ŽST Kyjov do RD PZS v km 58,850. Kontroly PZS v km 57,963 a 58,850, které jsou ve stávajícím stavu řešeny pomocí TK, budou tímto přepnuty do nové vazební metalické kabelizace a uvolněné čtyřky budou využity v úseku mezi Nemotici a Bohuslavicemi zast. pro modemový přenos mezi počítačými body ke kontrole volnosti zbytku mezistaničního úseku.

PS 41-28-07 ŽST Kyjov, Provizorní PZS

Po dobu stavební rekonstrukce povrchu uvedeného přejezdu bude zřízen provizorní přejezd, který bude zabezpečen ve smyslu Rozhodnutí Drážního úřadu. Předpokládáme využití vnitřního zařízení stávajícího PZS, v případě složitějších úprav tohoto zařízení bude v dalším stupni posouzeno možnost nasazení provizorní verze PZS umístěné např. v dočasné releové skříni. Napájení zařízení bude ze stávající přípojky PZS, ovládání PZS bude ze stávajícího ovládacího stolu v dopravní kanceláři ručně.

D.D.2 ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ**PS 41-14-01 ŽST Kyjov, místní kabelizace**

V železniční stanici Kyjov bude vybudována nová místní kabelizace. Část VTO může být použito ze stávajícího stavu, venkovní telefonní objekty byly v nedávné době rekonstruovány. VTO bude u přejezdu v rámci ŽST a u pomocných staveb.

Budou použity kabely konstrukce TCEPKPFLEZE, profilu 5XN0,8 a 3XN0,8. a ukončeny v jednotlivých VTO celým profilem. Napájení všech VTO telefonů bude z lokálních baterií. Všechny VTO budou v nerezovém provedení, nosné sloupky budou opatřeny černo-žlutým nátěrem.

Místní metalické kabely budou ukončeny zářezovou technologií. Svorkovnice budou rozpojovací LSA+2/10 a budou opatřeny bleskojistkami 230V 10A/10kA pro celý profil kabelu. Vybrané čtyřky budou osazeny translatory.

Dále budou položeny optické kabely pro potřeby profesí NN a Zab.zař. k rozvaděčům REOV a k OV. Kabely budou v dimenzi 6 nebo 12 vl. a budou zafouknuty do HDPE červené barvy. Kabely budou ukončeny celým profilem ve sdělovací místnosti v novém optickém rozvaděči. Společně s MOK bude položen vytyčovací kabel CYKY 3x2,5. Ostatní stávající místní kabely budou zrušeny.

PS 41-14-02 ŽST Kyjov, přenosový systém

Po rekonstrukci ŽST Kyjov zůstanou moderní IP technologie připojeny se souvisejícími úseky pouze modemovým spojením. Proto jsou veškeré servery a nahrávací zařízení umístěny v rámci této stavby. Veškeré systémy budou fungovat především lokálně do doby než budou realizovány návazné traťové úseky s novými DOK.

Propojení komponent bude realizováno novými optickými kabely (MOK), na které budou přímo připojeny datové switche prostřednictvím zásuvných SFP modulů. Budou použity jednovláknové přenosové prvky.

V železničních stanicích bude zřízeno datové propojení rozvaděčů EOVS a osvětlovacích věží. Nově budované prvky budou začleněny pod dohledové a konfigurační systémy.

V ŽST a návazných traťových úsecích bude zřízena technologická datová síť (TDS) pro telefonní zapojovače, informační zařízení, kamerové systémy, EZS, DOTS ŽDC a rádiové systémy.

Kamerový systém bude s lokálním úložištěm. Přenos obrazu v mezistaničních úsecích bude probíhat pouze při zobrazování vybraných kamer na dispečerské pracoviště.

PS 41-14-03 ŽST Kyjov, sdělovací zařízení

Stavba připraví sdělovací místnost ve výpravní budově. Bude zbourána jedna příčka, dojde ke zvětšení prostoru, okno bude zazděno, bude vybudován nový prostup nového kabelovodu do sdělovací místnosti. Místnost bude chlazená. Veškeré zařízení bude umístěno v 19" datových rozvaděcích, 800x800, 47U, dveře budou perforované, prostup kabelů bude ze zadní strany rozvaděčů.

Dále bude vybudován nový technologický objekt s trafostanicí. V tomto objektu bude místnost pro sdělovací zařízení, kde se počítá s jedním rozvaděčem pro sdělovací zařízení a jedním rozvaděčem pro návaznou stavbu GSM-R.

PS 41-14-04 ŽST Kyjov, EZS

EZS (PZTS) bude sloužit pro včasnou identifikaci nežádoucího vstupu do stavědlové ústředny, sdělovací místnosti a dopravní kanceláře. Ústředna bude umožňovat více podsystémů, pomocí jedné nebo více klávesnic bude prováděno nezávislé zastřežování jmenovaných místností. Rozsah a stupeň zabezpečení je určen dle bezpečnostního posouzení objektu. Vnitřní prostor bude střežen duálním pohybovým detektorem a detektorem tříštění skla. Dále budou součástí systému opticko-kouřové hlásiče s reléovým kontaktem rozmístěné dle ČSN 342710, obvykle budou dva na místnost pro nastavení dvouhlásičové závislosti vyhlášení poplachu. Poplach bude přenášen systémem DDTS na CDP Přerov.

PS 41-14-05 ŽST Kyjov, informační zařízení

Informační panely budou LED, víceřádkové. Panely budou na nových nástupištích, na výpravní budově a v podchodu.

Informační tabule budou v provedení transreflexní LCD displej s LED podsvícením s velikostí písma minimálně 50 mm (bez diakritiky). Tabule bude vybavena zvukovým hlásičem pro nevidomé. Displeje informačních tabulí musí dále splňovat následující požadavky interoperability.

Informační systém bude ovládán z dispečerského pracoviště v Kyjově, bude provedena příprava pro dálkové ovládání systému.

PS 41-14-06 ŽST Kyjov, rozhlasové zařízení

V železniční stanici Kyjov bude pro informování cestujících instalován nový audio systém. Všechna nástupiště budou ozvučena nově. Rozhlasové zařízení je navrženo digitální s možností automatického a manuálního hlášení. Koncové zesilovače rozhlasu budou opatřeny regulátorem hlasitosti se stupnicí a s označením úrovně hlasitosti nastavené při měření hluchosti hlášení. Ovládání systému bude prostřednictvím centrální řídicí jednotky, která sestává z osobního počítače s příslušným programovým vybavením a manuální.

PS 41-14-07 ŽST Kyjov, kamerový systém

V žst. Kyjov bude nově instalován kamerový systém (dále jen CCTV). Kamerový systém bude v žst. vybudován zejména z důvodu potřeby sledování dopravní situace (hlídání hrany nástupiště). Dále bude umístěn do podchodu a jedna kamera bude sledovat železniční přejezd v obvodu ŽST. Kamery v podchodech budou v antivandal provedení. V místech návaznosti na náhradní dopravu bude jedna kamera sledovat přestupní prostor. Tato kamera nebude nahrávána.

PS 41-14-08 ŽST Kyjov, Úprava MRS a TRS, příprava pro GSM-R

Systém TRS bude zachován bez podstatných změn. Systém TRS bude doplněn o IP ovládání, k anténám budou instalovány nové kabely.

Systém MRS bude připraven na dálkové ovládání instalací IP převodníku. K anténám budou instalovány nové kabely.

V rámci stavby bude v ŽST Kyjov zajištěné místo pro budoucí výstavbu základnové stanice BTS, které zajistí budoucí pokrytí ŽST Kyjov a navazujících traťových úseků ve směru na Nemotice a Veselí nad Moravou signálem GSM-R.

PS 41-14-09 ŽST Kyjov, příprava na DOZ

V ŽST Kyjov bude vybudováno pracoviště dálkového ovládání telefonních zapojovačů, rozhlasu, vizuálního informačního zařízení a místních rádiových sítí.

PS 41-14-10 ŽST Kyjov, DDTS, sdělovací zařízení

V rámci Rekonstrukce žst. Kyjov bude ve stanici vybudován systém dálkové diagnostiky TS ŽDC. V místnosti sdělovacího zařízení v TS22/0,4 EOVB bude umístěn nový integrační koncentrátor. Do tohoto integračního koncentrátoru budou komunikačně stažena data z vybraných technologií budovaných v rámci této stavby.

Žst. Kyjov bude řízena z DK ve VB. Zde bude zřízeno PPV. V rámci tohoto PS zde bude instalováno nové pevné klientské pracoviště DDTS. Vzhledem k nedostatečné přenosové kapacitě a rychlosti přenosové sítě bude žst Kyjov řízena z CDP Přerov až po dokončení navazujících staveb.

D.D.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT**PS 41-05-01 ŽST Kyjov, DŘT vč. doplnění řídicího systému na ED Brno**

Pro ústřední ovládání ŽST.KYJOV je navržena telemechanická jednotka PLC (ozn.RDRT) v nástěnné skříni o rozměrech 1200x800x300mm. Zařízení DŘT je v systému řízení určeno pro sběr signálů, ovládání silnoproudých zařízení, měření a dálkovou diagnostiku stavu. Napájení RDRT se navrhuje – 24V DC (max.příkon 250W) včetně servisní zásuvky 230V AC (nestálý příkon 2300VA).

PS 94-05-02 ŽST Kyjov, DDTS, silnoproudá zařízení

V rámci Rekonstrukce žst. Kyjov bude ve stanici vybudován systém dálkové diagnostiky TS ŽDC. V místnosti sdělovacího zařízení v TS22/0,4 EOVB bude umístěn nový integrační koncentrátor. Do tohoto integračního koncentrátoru budou komunikačně stažena data z vybraných technologií budovaných v rámci této stavby.

Žst. Kyjov bude řízena z DK ve VB. Zde bude zřízeno PPV. Bude zde v rámci navazujícího PS-94-14-10 ŽST Kyjov, DDTS, sdělovací zařízení, instalováno nové pevné klientské pracoviště DDTS. Vzhledem k nedostatečné přenosové kapacitě a rychlosti bude t.ú. řízen z CDP Přerov až po dokončení navazujících staveb.

PS 41-13-01 ŽST Kyjov, trafostanice 22/0,4 kV

Pro napájení EOVB (sezónní odběr) bude vybudován nový technologický objekt trafostanice 22/0,4kV (TS2). Tento provozní soubor řeší technologické vybavení nové trafostanice TS2. Dispozice trafostanice bude řešena s ohledem na budoucí připojení do magistralního rozvodu Správy železnic. Místnost 01 Rozvodna vn E.ON bude osazena rozváděčem R22kV typu Ormazabal GA3K ve vlastnictví E.ON. Dodávku rozváděče včetně kabelové smyčky vn zajistí dodavatel tj. E.ON Distribuce na základě smlouvy o připojení. Dělicím místem budou koncovky kabelu vn 3x 12,7/22-AXEVCEY 1x120 ve vývodovém poli č. 3. Následně bude připojen rozváděč R22kV Správy železnic v místnosti 02. Rozváděč bude navržen pro budoucí rozšíření o tři pole (pole pro tlumivku – pole TR2 – přívodní pole č. 2; TNS Nedakonice). Z vývodového pole č. 2 R22kV bude připojen TR1, 250kW pro napájení EOVB. Vlastní spotřeba trafostanice bude napájena ze sousedící trafostanice TS1. Obchodní měření bude typu A tj. na sekundární straně transformátoru. Elektroměr bude umístěn v samostatné skříni USM, která bude přístupná z vnější části trafostanice.

D.E STAVEBNÍ ČÁST**D.E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY****D.E.1.1 Železniční svršek a spodek****SO 41-17-01 ŽST Kyjov, železniční svršek**

V novém stavu je navržena zásadní změna konfigurace. Pro osobní dopravu jsou určeny hlavní koleje č. 1, 2, mezi něž se vkládá ostrovní nástupiště délky 170 m, a koleje č. 4 a 6 s vnějšími nástupišti délky 170 a 110 m. Kolej č. 4a je určena pro odstavování a manipulaci s osobními soupravami. Z důvodu boční ochrany hlavní koleje je nově navržena odvrtná kolej č. 4b. Pro nákladní dopravu jsou určeny dopravní koleje č. 3, 5 a manipulační koleje č. 7, 7a. Budou zrušeny dvě průběžné koleje (stáv. č. 7, 8) a jedna kolej kusá. Dojde ke změně zapojení manipulační koleje 12a z důvodu zvýšení užité délky koleje 10a. Dále dojde ke zrušení kolejové spojky mezi kolejemi 1 a 3a. Ostatní manipulační a účelové koleje budou zachovány, stejně jako zapojení vleček. Nakládková místa zůstanou beze změny.

Na nemotickém zhlaví došlo k rozložení DKS. Tato skutečnost v kombinaci s požadavkem na neumísťování výhybky na most, si v tomto úseku vynutila značný příčný posun osy koleje, v jehož důsledku bylo nutné rozšířit železniční těleso.

Nový návrh směrového řešení kolejí č. 1,2 respektuje požadavek na zvýšení traťové rychlosti. V tomto staničním úseku je v hlavních kolejích navržena rychlost $V=V_{130}=V_{150}=100$ km/h. Zavedení rychlostního profilu V_k nebylo požadováno.

Dopravní koleje č. 4, 6 jsou navrženy na rychlost 60 km/h, v ostatních dopravních kolejích je 50 km/h. Všechny manipulační koleje jsou navrženy na 40 km/h.

Na nemotickém zhlaví je první kolejová spojka (z 1. traťové do 2. staniční koleje) navržena na rychlost 60 km/h, druhá na rychlost 50 km/h. Na vlkošském zhlaví je první spojka (z 2. staniční do 1. traťové koleje) navržena na rychlost 60 km/h, druhá spojka na rychlost 50 km/h. Spojka mezi kolejemi 2 a 10a je navržena na 40 km/h.

SO 41-16-01 ŽST Kyjov, železniční spodek

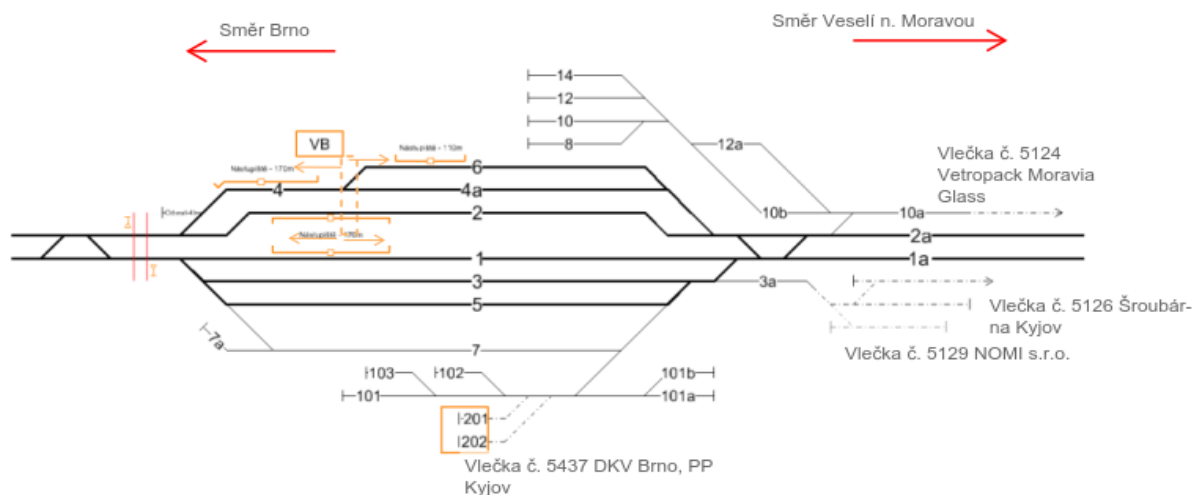
Nová konstrukce pražcového podloží bude zřízena v rozsahu nového železničního svršku, tedy v km 63,621 – 63,971 koleje č. 1, 2 a dále v kolejích č. 3, 4, 4a, 4b a 6. V ostatních kolejích bude nová konstrukce pražcového podloží zřízena v nejnútnejším rozsahu pod novým napojením kolejí a pod novým železničním svrškem, který bude vložen v lokálních místech. V tomto rozsahu bude zřízeno odvodnění systémem podélných trativodů, příčných svodů, kanalizačních sběračů a otevřených příkopů. Pro vyústění odvodnění bude využita řeka Kyjovka a stavební objekty SO 41-19-03 ŽST Kyjov, propustek v ev. km 62.885, staveb. km 64.603 a SO 41-19-04 ŽST Kyjov, propustek v ev. km 63.144, staveb. km 64.861. Kvůli značně rovinatému terénu mezi přejezdem P7934 a výpravní budovou budou v této oblasti vybudovány vsakovací objekty (viz SO 41-17-03 ŽST Kyjov, úprava odvodnění).

SO 41-17-02 ŽST Kyjov, výstroj trati

V rámci stavby budou osazeny nové staničníky, sklonovníky a rychlostníky.

SO 41-17-03 ŽST Kyjov, úprava odvodnění

Stanice bude v maximální míře gravitačně odvodněna. Úsek mezi mostem v km 63,664 a přejezdem bude odvodněn podélným sklonem do Kyjovky. V úseku mezi přejezdem a výpravní budovou navrhujeme soubor několika vsakovacích objektů na obou stranách stanice, protože zde není možné odvést srážkovou vodu podélným sklonem. Zbývající část stanice je odvodněna stejně jako ve stávajícím stavu, tedy pomocí objektů ŽST Kyjov, propustek v ev. km 62.885, staveb. km 64.603 a SO 41-19-04 ŽST Kyjov, propustek v ev. km 63.144, staveb. km 64.861 do sítě VaK Hodonín.



Obr. 2: Schéma nového stavu v žst. Kyjov

D.E.1.2 Nástupiště**SO 41-16-02 ŽST Kyjov, nástupiště**

Dle požadavků dopravní technologie budou ve stanici zřízeny čtyři nástupní hrany. Nově je navrženo ostrovní nástupiště mezi hlavními kolejemi délky 170 m, vnější nástupiště u koleje č. 4 délky 170 m a vnější nástupiště u koleje č. 6 délky 110 m. Ostrovní nástupiště bude přístupné z plochy před výpravní budovou podchodem se schodišti a šikmými chodníky. Nástupní hrany budou ve výšce 550 mm nad TK a budou tvořeny prefabrikáty typu L. Vnější nástupiště budou uspořádána tak, aby podél nenástupní hrany nebylo nutné instalovat zábradlí.

D.E.1.3 Železniční přejezdy**SO 41-17-04 ŽST Kyjov, přejezd v ev. km 63,896 (P7934)**

Rekonstrukce dvoukolejného přejezdu P7934 je navržena ve stávající poloze. S ohledem na plynulost napojení na stávající stav komunikace je na přejezdu navrženo zachování výšky TK. Konstrukce přejezdu bude celopryžová s hliníkovými nosiči a prefabrikovanou závěrnou zídou (vnější panely jsou v rozměrech 910x1200 mm). Přejezdové panely budou osazeny na železničním svršku 49 E1 na betonových pražcích VPS. Pod přejezdovou konstrukcí bude použito upevňovacích součástí s antikorozií úpravou.

SO 41-17-05 ŽST Kyjov, služební přechod v ev. km 64,282

Rekonstrukce služebního přechodu je navržena ve stávající poloze. Služební přechod navazuje na schůdky z nástupiště č. 3 a je určený pro zaměstnance pro pohyb z nástupiště do depa a zpět. Přejezd je umístěn v přímé a kříží 4 koleje, niveleta stoupá cca ve sklonu 2,0 – 2,5 ‰. Úhel křížení s osou železnice je 90°. Šířka navrženého přechodu je 1800 mm, jeho délka je 30,154 m.

D.E.1.4 Mosty, propustky, zdi**SO 41-19-01 ŽST Kyjov, most v ev. km 61.948, staveb. km 63.664**

Objekt převádí dvoukolejnou trať přes trvalý vodní tok (Kyjovka id: 10100029). Stávající most bude nahrazen novým na základě výsledků stavebně-technického průzkumu, kdy byla v některých vrtech zjištěna silně nehomogenní a pórovitá struktura betonu. Stávající objekt dále nevyhovuje prostorovým požadavkům kolejového řešení v novém stavu.

Je navržena nová nosná konstrukce, která se bude skládat ze 3 samostatných konstrukcí. NK1 a NK2 budou sloužit pro převedení železniční dopravy a NK3 bude převádět kabelové trasy. NK1, NK2 jsou od NK3 půdorysně odsazené o 4,2 m z důvodu velké šikmosti koryta řeky. Téměř celá spodní stavba bude odstraněna. Proveďte se demolice celých opěr a části jejich základů až na úroveň cca 189,180. Nové ŽB opěry budou zčásti založeny na stávajících základech spodní stavby a na mikropilotách.

SO 41-19-02 ŽST Kyjov, podchod v ev. km 64,181

Hlavní nosnou částí je betonový rámový tubus. V místě napojení vertikální komunikace je tubus přerušen těsněnou dilatační spárou a napojen na zářezové stěny tl. 300 mm z pohledového betonu. Stěny jsou ukončeny min. 100 mm nad terénem/nástupištěm. Zářezové stěny na ostrovním nástupišti jsou v horní části zúženy na 200 mm, mají připraveny místa pro kotvení přístřešku/zábradlí schodiště (součástí SO 41-15-04). Na ostrovním nástupišti je výstup částečně kryt železobetonovou konstrukcí, na které se nachází skladba nástupiště. Uložení tubusu i zářezových stěn je plošné, jako základ je použita hydroizolační vana tl. 300 mm.

Přístup na ostrovní nástupiště je navržen přímým šikmým chodníkem a přímým schodištěm. Vstup do podchodu u výpravní budovy je navržen přímým schodištěm a zalomeným šikmým chodníkem.

SO 41-19-03 ŽST Kyjov, propustek v ev. km 62.885, staveb. km 64.603

Objekt situovaný ve stanici převádí 14 kolejí přes občasný vodní tok a historicky sloužil jako podchod nenormových parametrů. Objekt bude přestavěn na propustek.

Stávající NK mostu bude vybourána po celé šířce mostního objektu, vyjma oblasti pod budovou posilovny. Spodní stavba bude ponechána a do otvoru budou vloženy prefabrikáty. Nová nosná konstrukce bude tvořena železobetonovými prefabrikovanými uzavřenými troubami, uloženými po celé délce na betonovém základu C25/30 s proměnnou šířkou. Pod betonovým základem bude podkladní beton C16/20. Vtoková šikmá trouba bude uložena na zesíleném základu. Propustek bude doplněn o železobetonové šachty, ve kterých bude do objektu zaústěno odvodnění spodku.

SO 41-19-04 ŽST Kyjov, propustek v ev. km 63.144, staveb. km 64.861

Objekt situovaný ve stanici převádí 6 kolejí přes občasný vodní tok. Propustek je navržen k přestavbě z důvodu kolize některých šachet s nově navrženým řešením, zlepšení odtokových poměrů a možnosti lepšího zaústění nového odvodnění spodku.

Nová nosná konstrukce bude tvořena železobetonovými prefabrikovanými uzavřenými troubami, uloženými po celé délce na betonovém základu C25/30. Pod betonovým základem bude podkladní beton C16/20. Vtoková trouba bude uložena na zesíleném základu, který je součástí vtokové jímky.

SO 41-19-05 ŽST Kyjov, opěrná zeď v km 63,801 - 63,870

Stávající zeď nevyhovuje nově navrženému prostorovému uspořádání a je v kolizi s trakčními stožáry. Z těchto důvodů je nutné objekt přestavět, tak aby ležel na drážním pozemku, umožnil zřízení odvodnění u paty zdi a nevznikla kolize s nově navrženými kolejovým řešením.

Nová konstrukce bude tvořena železobetonovou patkou, ŽB dírkem proměnné výšky a ŽB římsou na kterou bude osazeno ocelové třímadlové zábradlí. Opěrná zeď bude z betonu C30/37. Pod betonovým základem bude podkladní beton C16/20. Součástí opěrné zdi – OZ 11 bude základ pro TV. Rozměry základu budou 1,20 x 1,40 m. Rub díku opěrné zdi a rubová strana základu budou zalícované.

D.E.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)**SO 41-22-01 ŽST Kyjov, úprava vodovodu**

Během stavby dojde k přeložení a ochraně na nezbytné délce od hranice pozemku ČD vpravo ve směru staničení po prostor mezi kolejemi 12a a 10b.

D.E.1.8 Pozemní komunikace**SO 41-18-01 ŽST Kyjov, zpevněné plochy**

S ohledem na požadavek bezbariérovosti budou v návaznosti na rekonstruovaná nástupiště (SO 01-16-02) a staniční podchod (SO 01-19-02) rekonstruovány povrchy zpevněných ploch – bude provedena zámková dlažba včetně hmatových prvků pro nevidomé. Řešena bude plocha před výpravní budovou, přístup kolem budovy, navázání na nástupní hranu č. 2, která bude od VB přístupná bezbariérově v celé šířce budovy, plocha pro přístup k nástupní hraně č. 1 a autobusovému terminálu. Rekonstruován bude také povrch stávající neoficiální cesty k přejezdu na třídě Komenského. Mezi zpevněnými plochami a kolejí bude osazeno zábradlí výšky 1,1 m nad pochozím povrchem.

D.E.1.9 Kabelovody, kolektory**SO 41-15-01 ŽST Kyjov, kabelovod**

V novém stavu je navrženo zřízení kabelovodu pro uložení sdělovacích, zabezpečovacích a silnoproudých kabelů. Bude zřízen příčný přechod mezi výpravní budovou a novým technologickým objektem, dále trasa spojující obě zhlaví. Uložení kabelů do kabelovodu umožní v budoucnu připojení dalších kabelů, jejich výměnu nebo opravu bez nutnosti dalších zemních prací, narušení povrchů a omezení cestujících.

Těleso kabelovodu bude tvořeno z kompaktních plastových tvárnic, ne jednotlivých trub. Těleso kabelovodu bude uloženo do terénu s oсыpem jemným granulovaným materiálem propustným vodě.

Cca po 50-ti metrech budou umístěny na trase kabelové komory. Tam, kde budou průběžné nebo s malým odbočením budou použity plastové komory. Tam, kde bude větší koncentrace odbočování nebo na podchodech kolejiště a na vstupech do objektu, budou použity kabelové komory betonové prefabrikované z vodostavebního betonu. Ty budou doplněny o přístupový žebřík nebo stupadla a budou vybaveny nerezovými rošty pro uložení kabelů.

V místech podchodů kolejiště budou provedeny spoje na kabelovodu tak, aby odolali tlaku potenciální spodní vody.

D.E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY**SO 41-15-02 ŽST Kyjov, stavební úpravy ve VB**

Jedná se o budovu kategorie C v celkovém pořadí na 97 místě, která není součástí TEN-T, nejedná se o kulturní památku. Budova se dle PRRON nachází na 1283 místě, stavební opotřebení 11,87 % odpovídá podle Koncepce při nakládání s nemovitostmi ON výbornému stavebně technickému stavu. Z tohoto důvodu je budova řešena jen v nutném minimálním rozsahu. Budova byla řešena akcí „Rekonstrukce výpravní budovy v žst Kyjov“ (10/2010) stavebníka České Dráhy a.s.

Místnosti č. 1.10, 1.11, 1.12 budou v novém stavu sloužit pro umístění sdělovacího zařízení. Místnosti č. 1.16, 1.17, 1.18, 1.19, 1.20 budou v novém stavu sloužit pro umístění zabezpečovacího zařízení. Úpravy budou spočívat v zazdění vybraných otvorů, vybourání nových otvorů a vybourání příček. Všechny nové dveře budou protipožární. Místnosti s technologiemi Správy železnic budou zabezpečeny proti nepovolenému vniknutí – osazení nůžkových mříží do okenních otvorů, osazení otevíravých mříží na dveřní otvory a opatření prosklených částí oken a dveří bezpečnostní fólií.

Ve stávající DK bude zřízena zvýšená podlaha V podlaze budou zbudovány kabelové kanály – kanály budou vyvedeny skrze obvodovou zeď do šachty v nástupišti a v průchodu.

V předmětných místnostech budou opraveny omítky a provedena nová výmalba, nové vnitřní rozvody elektroinstalace a klimatizace.

SO 41-15-03 ŽST Kyjov, technologická budova

Je navrženo vybudování nové kioskové trafostanice 22/0,4 kV. V novém objektu bude umístěna rozvodna VN E.ON, rozvodna NN E.ON, rozvodna VN Správy železnic, trafokomora, tlumivka a místnost pro DŘT a sdělovací zařízení.

Nová trafostanice bude situována vedle stávající trafostanice 22/0,4kV. Dispoziční uspořádání vyplývá z požadavků osazované technologie. Před vstupy do nové trafostanice bude provedena zpevněná plocha ze šterku s napojením na stávající šterkovou přístupovou komunikaci.

SO 41-15-04 ŽST Kyjov, přístřešky pro cestující a zastřešení vstupů do podchodu

Ostrovní nástupiště je zastřešené dvou-sloupovou ocelovou konstrukcí. Zastřešení je navrženo v rozsahu 100m (cca 790 m²). Na nástupišti se nacházejí zástěny s vestavnými lavicemi. Nosná ocelová konstrukce je tvořena sestavou ocelových dvou-sloupů a dvou-sloupů tvořící rám na podchod. Tyto sloupky nesou střešní konstrukci tvořenou z příčných a podélných nosníků.

Na vnějších nástupištech jsou navrženy celkem 2 přístřešky o ploše 25 m² a 40 m². Konstrukce je navržena jako opláštěná ocelová konstrukce, s pultovou střechou o spádu 8,7%. Nejnižší světlá výška je 2,5 m. Konstrukce je tvořena sloupky v osové vzdálenosti 5,3 m a 5,7 m a mezilehlými sloupky. Dále je konstrukce tvořena příčnicí a podélníky. Sloupky budou obloženy plechem. Střešní krytina je navržena z tepelně izolačního souvrství.

Zastřešení vstupu do podchodu bude navazovat na zastřešení před výpravní budovou a bude tvořeno obdobnou konstrukcí, tzn. nosnou konstrukcí tvořenou příčnicí rámy z uzavřených ocelových profilů. V podélném směru je konstrukce ztužena příčnicí rovněž z uzavřených ocelových profilů, na které je uložena střešní krytina. Zastřešení u výpravní budovy bude zachováno ve stávajícím stavu a stávající patky sloupů budou více zapuštěny do upravené dlažby zpevněných ploch. Nově doplněné zastřešení bude osazeno na železobetonové stěny podchodu a na samostatné betonové patky. Nosná konstrukce bude rovněž tvořena příčnicí rámy z uzavřených ocelových profilů ztuženými v podélném směru příčnicí z uzavřených ocelových profilů, na které je uložena střešní krytina. Svislé stěny zastřešení jsou proskleny lepeným bezpečnostním sklem, vysoce odolným proti nárazu.

SO 41-15-05 ŽST Kyjov, orientační systém

V celé žst. Kyjov bude zřízen nový orientační systém, který doplní stávající tabule na výpravní budově o prvky umístěné na nástupištech a cedule s názvem stanice na obou zhlavích. Nástupiště budou rozděleny do šesti sektorů. U každého východu z podchodu, uprostřed ostrovního nástupiště, u vstupu do výpravní budovy a na vnějších nástupištech budou umístěny hlasové majáčky pro nevidomé.

SO 41-15-06 ŽST Kyjov, demolice

Stavědlo č.1 na vlkošském zhlaví po rekonstrukci nebude mít využití. Objektu leží mezi kolejemi 4b a 4c a je k němu komplikovaný přístup. Objekt je na žádost správce určen k demolici.

D.E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ**D.E.3.1 Trakční vedení****SO 41-01-01 ŽST Kyjov, trakční vedení**

Obsahuje elektrizaci žst. Kyjov a připojení TNS Bučovice na trakční vedení (původně byla ve studii proveditelnosti uvažována TNS Kyjov, na základě upřesnění energetických výpočtů došlo k přesunutí do Bučovic, TNS a její připojení ale zůstalo ve stavbě „Rekonstrukce ŽST Kyjov, 2. etapa“). Elektrizace bude systémem AC 25kV, 50Hz, osvětlení bude navrženo samostatně (nebudou svítidla na TV), TV bude dimenzováno na zavěšení kabelu 22kV LDSŽ podle požadavku SO silnoproudu v částech, kde nepůjde kabel v zemní trase.

Trakční vedení bude provedeno podle sestavy „S“ pro elektrizaci tratí proudovou soustavou 25kV AC, označenou 1 PEN ~ 50Hz 25kV/TN-C. Hlavní koleje č. 1 a 2 budou zatrolejovány hlavní sestavou svislého řetězovkového vedení o průřezu trolejový drát 100mm² Cu + nosné lano 50mm² Bz. Vedlejší koleje a kolejové spojky budou zatrolejovány vedlejší sestavou svislého řetězovkového vedení – trolejový drát 80mm² Cu + nosné lano 50 mm² Bz. Trolejové vedení bude plně kompenzované se stálým napínacím tahem v troleji i nosném lanu 10kN u hlavní sestavy a 8kN u vedlejší sestavy.

Trakční vedení žst. Kyjov musí být realizováno současně buď se stavbou „Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M (mimo), nebo se stavbami Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)“, „Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna“ a „Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)“.

D.E.3.4 Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv)**SO 41-06-01 ŽST Kyjov, EOv**

Na vybraných výhybkách bude, na základě požadavků dopravní technologie, zřízen elektrický ohřev, jedná se celkem o 23ks. Napájení vlastní technologie EOv jednotlivých výměn bude zajištěno z rozváděče REOV1 a REOV2 na vlkošském zhlaví a rozváděče REOV3 a REOV4 na nemotickém zhlaví, které budou napojeny z nové kioskové trafostanice 22/0,4kV – viz PS 41-13-01. Předpokládá se systém s proudovými chrániči. Ovládání EOv bude v provedení „místně /dálkově / ústředně“ (M/D/U). Pro možnost automatického režimu EOv bude každý rozváděč REOV osazen čidlem srážek, venkovní teploty a kolejovým čidlem u výhybky, která bude zvolena jako referenční.

D.E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů**SO 41-06-02 ŽST Kyjov, rekonstrukce venkovního osvětlení**

V ŽST Kyjov bude instalováno 12ks sklopných osvětlovacích věží o výšce 20m osazených 700W LED svítidly, na zhlavích pak bude osvětlení provedeno pomocí 13-ti ks sklopných 12m osvětlovacích stožárů – z toho 5ks na nemotickém zhlaví, 7ks na vlkošském zhlaví a 1ks pro osvětlení výkolejky u vlečky fy Vetropack Moravia Glass.

SO 41-06-03 ŽST Kyjov, osvětlení podchodu a nástupišť

Osvětlení na nástupištích bude provedeno LED svítidly na 6m sklopných osvětlovacích stožárcích, v zastřešené části ostrovního nástupiště bude osvětlení umístěno v konstrukci zastřešení. Původní zářivková svítidla v zastřešení před VB budou nahrazena za nová LED svítidla.

U kolejí p. 4a a 6 jsou v rámci jiného SO projektovány přístřešky pro cestující, jejichž osvětlení bude provedeno LED svítidly v provedení antivandal.

Osvětlení podchodu bude osazeno v bočních rohových zákrytech (po obou stranách podchodu) v provedení antivandal. Zákryty budou zároveň sloužit i jako prostor pro instalaci kabelových vedení. Pro osvětlení přístupové cesty od přejezdu je nutno světelnou soustavu doplnit o 2ks sklopných 6mosvětlovacích stožárků, pro osvětlení přístupové cesty vedle VB (u kolárny) bude instalován jeden sklopný osvětlovací stožárek 6m.

SO 41-06-04 ŽST Kyjov, úprava rozvodů nn

Stávající rozváděč RH umístěný na chodbě před dopravní kanceláří ve výpravní budově bude nahrazen novým rozváděčem RH-RZS, do kterého budou zaústěny příklady ze třech nezávislých zdrojů napájení. Hlavní zdroj napájení bude zajištěn z trafostanice 22/0,4kV TS1 určené pro napájení ŽST Kyjov. Druhým zdrojem bude elektrická přípojka z DS E.ON vybudována v rámci SO 40-06-06.

SO 41-06-05 ŽST Kyjov, přeložky silnoprůdových rozvodů SŽDC

Tento SO řeší případné přeložky na kabelech NN, které budou v kolizi se stavebními pracemi, a provizorní napájení zařízení, jejichž funkčnost bude nutno během provádění stavby zajistit.

SO 41-06-06 ŽST Kyjov, záložní přípojka NN E.ON

Předmětem tohoto SO je vybudování nové záložní přípojky NN 0,4kV, která bude sloužit jako záložní napájení z druhé, nezávislé distribuční sítě. V případě potřeby bude sloužit k napájení zabezpečovacích zařízení, napájení nouzového osvětlení stanice, napájení informačních prvků nástupišť a sdělovacího zařízení.

SO 41-06-10 ŽST Kyjov, DOÚO

Tento SO řeší dálkové ovládání úsekových odpojovačů, jejichž počet a umístění vychází ze schématu napájení a dělení projektovaného trakčního vedení (viz SO 41-01-01). Napájení a ovládání bude z nového rozváděče R-DOÚO, umístěného v rozvodně NN v nové trafostanici TS2, ke každému odpojovači bude veden samostatný kabel. Bude provedena realizace optického oddělení ovladače DOÚO (POZ-PLC) – optické oddělení přes ETH přepínač – viz SO 41-05-01. Přes POZ/PLC bude do DŘT zapojen též hlídač izolačního stavu (HIS).

D.E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí**SO 41-01-02 ŽST Kyjov, ukolejnění kovových konstrukcí**

Stavební objekty ukolejnění zahrnují ukolejnění trakčních stožárů a kovových konstrukcí jako jsou kovové části mostů, zábradlí, protidotykové zábrany apod., nacházejících se v POTV. Předpokládá se převážně individuální ukolejnění jednotlivých stožárů a konstrukcí.

D.E.3.8 Vnější uzemnění**SO 41-09-01 ŽST Kyjov, uzemnění trafostanice 22/0,4 kV**

Předmětem tohoto SO je vybudování nového vnějšího uzemnění pro novou trafostanici. Zemnicí síť bude společná pro VN 22kV a NN 0,4kV. Zemnicí a jímací soustava bude provedena z nehořlavého materiálu třídy reakce na oheň A1, A2 popř. B. Nová uzemňovací síť bude propojena se stávajícím uzemněním zánovní trafostanice 22/0,4kV, která slouží pro napájení žst. Kyjov. Tyto trafostanice budou situovány v těsné blízkosti.

D.E.3.10 Přeložky a úpravy sdělovacích vedení**SO 41-10-01 ŽST Kyjov, přeložky a úpravy kabelů SŽDC**

V obvodu ŽST Kyjov budou vytýčeny a při stavbě ochráněny především stávající TK kabely, které jsou důležité pro provoz návažných traťových úseků. Místní kabelizace k VTO je určena ke zrušení. DOK nejsou v současné době v ŽST Kyjov instalovány.

SO 41-10-02 ŽST Kyjov, přeložky a úpravy kabelů cizích správců

Kabely řešené v rámci tohoto SO obvykle kolmo kříží drážní těleso, přičemž není známa přesná hloubka uložení těchto kabelů. V těchto případech se jedná o místa, kde nedochází k závažnějším úpravám kolejového spodku. V takovém případě budou kabely před zahájením stavby vytýčeny a po dobu stavby ochráněny.

Dopravní problematika železničního provozu**Stávající rozsah dopravy:**

V předmětné části železniční infrastruktury není vedena žádná linka dálkové osobní dopravy v objednavce Ministerstva dopravy ČR, ani žádná linka dálkové osobní dopravy provozována na komerční riziko soukromého dopravce.

Regionální osobní doprava je tvořena linkou spěšných vlaků relace Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště. Spěšné vlaky této linky jezdí v základním taktu 120 minut a takt není dále posilován v době přepravní špičky, je tedy ustálen během celého dne. Spěšné vlaky jsou v základním stavu vedeny soupravami klasické stavby, tedy hnacím drážním vozidlem, řady 754, doplněným o čtyři osobní vozy, případně motorovým vozem řady 842 doplněným o dva osobní vozy. Vlaky regionální osobní dopravy jsou dále zastoupeny linkou osobních vlaků Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou, kdy osobní vlaky této linky jezdí v základním taktu 120 minut – osobní vlaky tohoto taktu jsou vedeny až do ŽST Uherské Hradiště. Během přepravní špičky je linka posilována dalšími osobními vlaky, tyto vlaky jsou však vedeny pouze do ŽST Veselí nad Moravou. Osobní vlaky jsou v základního taktu 120 minut, do Uherského Hradiště, jsou vedeny motorovými vozy řady 854, který je doplňován o další jeden až dva osobní vozy, osobní vlaky doplňujícího taktu, pouze do Veselí nad Moravou, jsou vedeny motorovým vozem řady 810, který je případně doplněn o přívěsný osobní vůz (v rámci ŽST Kyjov dochází k obratu těchto motorových vozů z Veselí nad Moravou). Takt 120 minut spěšných vlaků a základní takt 120 minut osobních vlaků jsou zavedeny ve vzájemném prokladu, spolu se tak doplňují a tvoří ucelený takt vlaků vedených z oblasti Brněnska do Uherského Hradiště 60 minut.

Předmětná část infrastruktury (a rovněž celé vozební rameno Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou) je z pohledu nákladní dopravy využívána pouze minimálně. Tranzitní nákladní dopravu reprezentuje pouze jeden pár nočních průběžných nákladních vlaků, které manipulují pouze ŽST Kyjov a jsou vedeny z oblasti Brněnska přes spojkou na Moravský Písek směr Přerov (do ŽST Otrokovice). Rovněž další pár průběžných nákladních vlaků je veden přes spojkou na Moravský Písek, opět manipulují pouze ŽST Kyjov, zde je však ukončen a dále do oblasti Brněnska nezajíždí. Obsluha manipulačních míst v rámci ŽST Vikoš a ŽST Bzenec je pak zajišťována jedním párem manipulačních nákladních vlaků, které jsou vedeny v relaci Nemotice – Kyjov – Veselí nad Moravou – Vlárský průsmyk. Tyto vlaky manipulují ŽST Bzenec, ŽST Vikoš i ŽST Kyjov.

Stávající rozsah dopravy je tak tvořen provozem regionálních osobních vlaků kategorie Os a Sp, a provozem vlaků nákladní dopravy kategorie Pn, a Mn. Dálková osobní doprava ve stávajícím stavu v předmětném úseku zavedena není. Rozsah dopravy v stávajícím stavu:

- Osobní doprava:
 - Os: relace Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou (Kyjov pásmovou stanicí – dělení relace),
 - Sp: relace Brno – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště.
- Nákladní doprava:
 - Pn: relace Brno-Maloměřice – Kyjov – Bzenec – Otrokovice,
 - Mn: relace Nemočice – Kyjov – Veselí nad Moravou – Vlárský průmysk.

Výhledový rozsah dopravy:

Pro účely stanovení výhledového rozsahu vlakové dopravy v předmětné části infrastruktury byli osloveni objednatelé veřejné osobní dopravy, tedy Ministerstvo dopravy ČR v případě dálkové osobní dopravy a Krajský úřad Jihomoravského kraje v případě regionální osobní dopravy, výhledový rozsah nákladní dopravy byl potvrzen sdružením nákladních dopravců – ŽESNAD.

Výhledová dálková osobní doprava dle vyjádření MD ČR nebude na předmětné části infrastruktury zavedena obdobně jak ve stávajícím stavu ani v budoucnu, bez ohledu na to jestli se jedná o krátkodobý, střednědobý, nebo dlouhodobý výhled.

Regionální osobní doprava bude dle vyjádření krajského úřadu nadále zastoupena především linkou spěšných vlaků relace: Brno – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště, které budou vedeny v základním taktu 120 minut, v úseku Brno – Kyjov doplňovaném na takt 60 minut – v úseku Kyjov – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště tak budou spěšné vlaky jezdit pouze v základním taktu 120 minut. Spěšné vlaky budou v úseku Kyjov – Veselí nad Moravou obsluhovat pouze dopravní body ŽST Kyjov, zast. Kyjov zastávka, zast. Vracov, ŽST Bzenec a ŽST Veselí nad Moravou. Regionální osobní doprava bude dále dle vyjádření krajského úřadu zastoupena linkou osobních vlaků: Kyjov – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště, které budou vedeny v základním taktu 120 minut, doplňovaným během přepravní špičky na takt 60 minut. Osobní vlaky budou v předmětné části infrastruktury obsluhovat všechny dopravní body. V navrhovaném stavu tak budou všechny osobní vlaky ze směru Veselí nad Moravou ukončeny v ŽST Kyjov a dále do oblasti Brněnska zajižďet nebudou. Všechny regionální vlaky, tedy spěšné a v krátkodobém horizontu i osobní vlaky, budou vedeny novými elektrickými jednotkami, v případě spěšných vlaků o kapacitě přibližně 310 míst k sezení a délce 110 metrů, v případě osobních vlaků o kapacitě přibližně 140 míst a délce 45 metrů. V době přepravní špičky bude docházet k posilování souprav spěšných vlaků v úseku Brno – Kyjov o elektrickou jednotku o kapacitě přibližně 140 míst, výslední kapacita spěšného vlaku během přepravní špičky tedy bude přibližně 450 míst při délce soupravy 165 metrů. Výjimečně nelze vyloučit použití elektrické jednotky spěšného vlaku o kapacitě přibližně 310 míst a délce 110 metrů i pro účely vedení osobního vlaku v úseku Kyjov – Veselí nad Moravou.

pozn.: vedení regionálních osobních vlaků z Veselí nad Moravou dále směr Uherské Hradiště je podmíněno elektrifikací zbylé části tratě KJŘ340: Veselí nad Moravou – Kunovice – Staré Město u Uherského Hradiště, která není součástí předmětné stavby, a to zejména z pohledu výhledového nasazování elektrických jednotek.

Z pohledu nákladní dopravy lze na předmětné části infrastruktury očekávat zachování obdoby stávajícího provozu, tedy vedení pouze jednotek průběžných nákladních vlaků a vlaků manipulačních. Lze očekávat, že nákladní vlaky budou vedeny primárně v závislé elektrické trakti (tranzitní průběžné nákladní vlaky využívající spojkou na Moravský Písek), s výjimkou případů, kdy bude vhodnější vést nákladní vlak v nezávislé trakti - obsluha vleček. Nutnou podmínkou pro výhledové vedení vlaků nákladní dopravy v závislé elektrické trakti je elektrizace spojek Bzenec směr Moravský Písek – lze předpokládat, že většina průběžných nákladních vlaků bude trasována právě přes tuto spojkou. Z pohledu nároků nákladní dopravy na jednotlivé železniční stanice je možno konstatovat skutečnosti:

- ŽST Kyjov: pravidelné výchozí/končící a manipulující vlaky spojeny především s provozem zaústěných vleček, dle stávajícího stavu, očekávaná délka nákladního vlaku do 500 metrů,
- ŽST Vlkost: pravidelná manipulace vlaku spojena především s provozem zaústěné vlečky, dle stávajícího stavu, očekávaná délka nákladního vlaku do 500 metrů,

- ŽST Bzenec: pravidelná manipulace vlaku spojena především s obsluhou manipulačních míst, očekávaná délka manipulované skupiny nákladních vozů do 100 metrů, navíc potřeba odstavení uceleného průběžného nákladního vlaku před jeho zařazením do sledu vlaků na koridorové trati Břeclav – Přerov, očekávaná délka uceleného vlaku do 500 metrů.

Dálková osobní doprava v předmětném úseku ve výhledovém stavu nebude zavedena, rozsah dopravy tedy zastupují regionální osobní vlaky vedeny moderními elektrickými jednotkami a nákladní vlaky. Uvedený výhledový rozsah dopravy počítá s realizací železničního uzlu Brno, jde tedy o dlouhodobější výhled:

- Osobní doprava:
 - Os: relace Kyjov – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště
 - /linka IDS JMK S69/:
 - základní takt 120 min., během přepravní špičky takt 60 min.,
 - obsluhuje všechny zastávky a stanice.
 - Sp: relace Brno – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště
 - /linka IDS JMK R56/:
 - základní takt 60 min., úsek Brno – Kyjov během přepravní špičky takt 30 min.,
 - obsluhuje Kyjov, Kyjov zast., Vracov, Bzenec, Veselí nad Moravou.
- Nákladní doprava:
 - pro úsek Kyjov – Bzenec (- Veselí nad Moravou) očekáváno zachování stávajícího rozsahu dopravy:
 - 2 páry vlaků kategorie Pn, očekávaná délka vlaků do 500m,
 - 1 pár vlaků kategorie Mn, očekávaná délka vlaků do 500m.

6) Územně technické podmínky:

Stavba je stavbou dopravní – je součástí železniční dopravní infrastruktury. Stavba je navržena v souladu s územně plánovací dokumentací. Přestup na VHD je řešen autobusovým terminálem umístěným cca 100m jihozápadně od výpravní budovy. Parkovací místa jsou umístěna před výpravní budovou a u autobusového terminálu. Kapacita odstavných parkovišť není stavbou řešena, protože nejsou k dispozici vhodné pozemky Správy železnic. Město Kyjov plánuje navýšit kapacitu odstavných parkovišť na pozemcích Českých Drah, se kterými vede jednání.

Vazba na územně plánovací dokumentaci

Stavba (část ŽST. Kyjov) je navržena v souladu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

Územně technické podmínky pro přípravu území

Výčet ochranných pásem dle legislativy ČR:

Stavba zasahuje nebo se kříží:

- zasahuje do silničního ochranného pásma ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., (třída Komenského, silnice 3. třídy č. III/0507)
- zasahuje do ochranného pásma vodovodu a kanalizace ve smyslu zákona č. 274/2001 Sb.
- zasahuje do ochranného pásma zařízení 6 kV (napájení zabezpečovacího zařízení) ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb. – energetický zákon
- zasahuje do ochranného pásma nadzemního vedení VN, distribuční trafostanice VN/NN, nadzemního a podzemního vedení NN ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb. – energetický zákon
- zasahuje do ochranného pásma podzemních komunikačních vedení ve smyslu zákona č. 127/2005 Sb.
- zasahuje do ochranného pásma teplovodu ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb.
- zasahuje do ochranného pásma plynovodu ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb.

Rozsah a způsob zabezpečení přeložek inženýrských sítí

Dojde k ochranám a přeložkám vodovodu a stávajících sdělovacích kabelů drážních i mimodrážních správců. Přeložky budou realizovány pomocí vložných kabelových délek a jejich naspojování na stávající kabely.

7) Majetkoprávní vztahy

Záměr projektu bude realizován na katastrálním území Kyjov, Nětčice u Kyjova. Uvažuje se s přístupy na staveniště ze zpevněné plochy za autobusovým terminálem, dále lokálně z přejezdu P7934. Ale díky výluce bude možný přístup na staveniště také po vyloučené koleji. Doprava materiálu se uvažuje po železnici a po silnici a přístupových cestách.

Úpravy kabelové trasy se dotknou dále následujících k.ú.: Boršov u Kyjova (678520), Bohuslavice u Kyjova (606588), Snovídky (751481), Nemotice (703257)

Celková plocha trvalých záborů: 818 m².

Celková plocha dočasných záborů: 71 093 m².

8) Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů:

Evropsky významné lokality a ptačí oblasti (soustava Natura 2000)

Dle stanoviska Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze dne 29. 8. 2018, č. j.: JMK 123663/2018 záměr nemůže mít významný vliv na předmět ochrany a celistvost žádné evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti soustavy Natura 2000.

Územní systém ekologické stability

Dle územního plánu města Kyjov stavební záměr křížuje vodní tok Kyjovku, který je osou lokálního biokoridoru. Při rekonstrukci mostu přes Kyjovku ve směru na Bzenec bude zachována, případně zlepšena migrační prostupnost.

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

Zvláště chráněná území

Stavební záměr není součástí zvláště chráněných území. Nejbližší ZCHÚ - přírodní památky Letiště Milotice a Bohuslavické stráně jsou vzdáleny více než 3 km. V okolí města se nachází přírodní parky Chříby a Žďánický les. Negativní vliv na tato zvláště chráněná území lze vyloučit.

Ochrana dřevin

Realizace záměru nevyvolá zásah do lesních pozemků jako takových. V souvislosti s realizací stavby dojde k dotčení dřevin rostoucích mimo les. Součástí dokumentace bude dendrologický průzkum, který inventarizuje dřeviny v blízkosti stavebního záměru. Na jeho základě bude provedeno kácení dřevin. Kácení dřevin rostoucích mimo les je nutné provést v období vegetačního klidu. Pro kácení dřevin rostoucích mimo les, které dosahují obvodu kmene nad 80 cm, či zapojených porostů dřevin o celkové rozloze nad 40 m² je třeba získat povolení ke kácení od příslušných orgánů ochrany přírody. Při rekonstrukci je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Ochrana památných stromů

V blízkosti stavby (Kyjov - křižovatka ulic Nádražní a Dobrovského na oplozeném pozemku – parc.č. 4168/2, k.ú. Kyjov) se nachází památný strom s názvem Lípa u nádraží v Kyjově. Jedná se o lípu velkolistou (*Tilia platyphyllos* Scop.), jejíž obvod je 555 cm. Lípa má vymezené ochranné pásmo - kruh o poloměru desetinásobku průměru kmene v 1,3 m, tj. v době vyhlášení 17,7. V tomto pásmu není dovolena žádná pro památný strom škodlivá činnost, například výstavba, terénní úpravy, odvodňování, chemizace. Stanovené činnosti a zásahy v ochranném pásmu lze provádět jen s předchozím souhlasem orgánu ochrany přírody.

Ochrana rostlin a živočichů

Vzhledem k umístění záměru ve stávající železniční stanici nepředpokládáme významné ovlivnění rostlin a živočichů.

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

Sledovaná železniční trať leží v povodí Dyje. Dle Plánu dílčího povodí Dyje leží lokalita ve vymezeném vodním útvaru povrchových vod s názvem Kyjovka (Stupava) od pramene po tok Hruškovice (DYJ 1270).

Železniční násep v místě mostu přes trvalý vodní tok (Kyjovka) tvoří hranici záplavového území řeky Kyjovky pro Q100.

Ve smyslu nařízení vlády č. 401/2015 Sb. se všechny útvary povrchových vod na území ČR, tedy i vody v okolí zájmové lokality, vymezují jako citlivé oblasti s následnou odpovídající ochranou (emisní standardy pro citlivé oblasti a pro vypouštění odpadních vod do vod povrchových ovlivňujících kvalitu vody v citlivých oblastech dle přílohy č. 1 výše zmíněného nařízení vlády).

Dle vodního zákona (č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění) jsou zranitelné oblasti území, kde se vyskytují povrchové a podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody. Katastrální území Kyjov je vyhlášeno zranitelnou oblastí ve smyslu přílohy č. 1 nařízení vlády č. 262/2012 Sb., v platném znění.

Stavba neleží v ochranném pásmu vodního zdroje ani v území chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Nemovité kulturní památky

Na území plánovaného zásahu se nevyskytuje žádná kulturní památka ani archeologické nálezy.

Kácení mimolesní zeleně

Kácení dřevin – stavba proběhne převážně na pozemku dráhy. V rámci stavby se kácení neuvažuje. V souvislosti s realizací stavby dojde k dotčení dřevin rostoucích mimo les. Kácení dřevin rostoucích mimo les je nutné provést v období vegetačního klidu. Pro kácení dřevin rostoucích mimo les, které dosahují obvodu kmene nad 80 cm, či zapojených porostů dřevin o celkové rozloze nad 40 m² je třeba získat povolení ke kácení od příslušných orgánů ochrany přírody.

Odpadové hospodářství

Při realizaci stavby bude nakládání s odpady řešeno původcem odpadu v souladu s platnou legislativou v odpadovém hospodářství (v současné době platí zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů).

Po dobu výstavby bude původcem odpadu (§ 4 odst. 1 písmena „x“ zákona) ve smyslu zákona zhotovitel stavby. Zadavatel stavby smluvně zajistí se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů) a odpady, které nemůže sám využít nebo odstranit, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů před jejich odstraněním. Dále je původce odpadu povinen odpady shromažďovat utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností.

Během výstavby (zhotovitel stavby) je původce odpadu povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s odpady. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

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

V rámci souboru staveb na trati Veselí n. Moravou – Blažovice bude vytěženo velké množství kolejového lože, které bude recyklováno nebo použito dle doporučení zpracovatele odpadového hospodářství.

Vliv stavby na okolí

Z pohledu vibrací, hluku nedojde prakticky k žádné změně.

Z pohledu prašnosti nedojde prakticky k žádné změně – stávající ani nově navržená konstrukce nejsou zdrojem prachu ani v klidu ani při průjezdu vlakových souprav.

Vlivy v období výstavby:

Vlivem výstavby dojde k dočasnému ovlivnění kvality ovzduší, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a při rekonstrukci štěrkového lože trati (zvýšená prašnost v trase trati). Vliv stavby na ovzduší v období výstavby lze omezit na emise tuhých částic do ovzduší při manipulaci se sypkými hmotami a na emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů.

V období výstavby budou v určité míře ovlivněni obyvatelé žijící v okolí přístupových komunikací i samotné železniční stanice. Vzhledem k tomu, že rekonstrukce bude sice probíhat v intravilánu obce, ale stavební práce budou realizovány pouze v denní dobu, nepředpokládáme významné ovlivnění zdraví lidí v důsledku hluku.

Odběr vody lze předpokládat pouze ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění staveniště apod.). Při realizaci stavby, jejím provozu a případném odstranění budou vznikat odpady různých skupin a druhů. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (O), tak o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad (N). Původce odpadů bude postupovat při veškerém nakládání s těmito odpady dle příslušných platných legislativních opatření.

Vliv v období provozu:

Zůstane stávající. V rámci tohoto záměru projektu se jedná o stavební úpravy dle § 79, odst. (6) stavebního zákona č. 183/2006 Sb, kdy stavba bude dále řešena v souladu s §15 zákona č. 183/2006.

V rámci další projekční přípravy stavby pro zahájení stavebního řízení za účelem získání stavebního povolení budou respektovány požadavky příslušných odborů ochrany životního prostředí, jejichž vyjádření jsou nezbytná ke správnému návrhu technologie provádění stavby.

Vliv stavby na životní prostředí

V období provozu nebude instalován žádný zdroj znečišťování ovzduší ve smyslu zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší v platném znění.

Ve fázi provozu nebude docházet při běžném provozu ke spotřebě vody. Ke spotřebě vody ve fázi provozu bude docházet pouze při řešení havarijních stavů, např. při hašení požárů.

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající železnice, nepředpokládáme negativní vlivy tohoto záměru na půdy.

Z pohledu vibrací, hluku nedojde prakticky k žádné změně. V případě překročení hygienických limitů budou navržena protihluková, případně antivibrační opatření. Provede hluková studie.

Z pohledu prašnosti nedojde prakticky k žádné změně – stávající ani nově navržená konstrukce nejsou zdrojem prachu ani v klidu ani při průjezdu vlakových souprav.

Nerostné suroviny

Předmětný záměr nezasáhne do stanoveného dobývacího prostoru, chráněného ložiskového území dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění. V jižní části města Kyjova se nachází ložisko vyhrazených nerostů (lignit) Kyjov-Svatobořice, do kterého stavba částečně zasahuje.

POSOUZENÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Dle vyjádření Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze dne 29. 8. 2018, č.j.: JMK 115014/2018 OŽP/Rich stavba bude předmětem zjišťovacího řízení ve smyslu § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů.

Dle závěru zjišťovacího řízení – rozhodnutí Ministerstva životního prostředí ze dne 9.9.2019 č. j.: MZP/2019/560/1605 stavba nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzována podle zákona.

Požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (dočasné / trvalé)

Záměr proběhne převážně na pozemcích dráhy. Záměrem nebudou dotčeny lesní pozemky.

Jelikož se jedná o rekonstrukci stávající železniční stanice, není řešeno napojení stavby na dosavadní technické vybavení území.

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

Veškeré provozní soubory a většina stavebních objektů, budou ve vlastnictví a provozu Správy železnic, s. o. Náklady na zabezpečení budoucího provozu a údržby všech objektů bude zajišťovat Správa železnic s. o. (mimo Přípojek E.ON).

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

Ekonomické hodnocení bylo provedeno pro trať č. 340 z Brna do Veselí nad Moravou. Ve většině úseků se jedná o rekonstrukci trati, především modernizace železničního svršku a sanace železničního spodku. V některých místech se uvažuje s přeložkami. Součástí jsou také rekonstrukce železničních stanic a elektrizace celého úseku.

Mezi hlavní cíle projektu patří především zvýšení rychlosti, z čehož plyne snížení jízdních dob pro cestující. Dále dojde ke zvýšení komfortu, bezpečnosti i zlepšení životního prostředí. Cílem je také zajištění lepší dopravní obslužnosti.

Realizace stavby vyvolá řadu celospolečenských přínosů. Nejvýznamnějšími přínosy jsou úspora provozních nákladů železnice, řasová úspora, úspora provozních nákladů a v neposlední řadě též úspora externích nákladů dopravy. Všechny tyto celospolečenské přínosy jsou dostatečně vysoké na to, aby ekonomicky obhájily vynaložené investiční náklady, což potvrzuje kladný výsledek ekonomické efektivity.

Projektová dokumentace byla zpracována do stupně DUR a k ní souhrnný rozpočet, čímž eliminujeme rizika a je tedy pro EH používán rozpočet dle podrobnějšího poznání.

Ekonomická analýza (tis. Kč)	
PN infrastruktury železnice - úspora	9 929 777
PN infrastruktury silnice - úspora	2 112
PN vozidel železnice - úspora	-281 374
PN vozidel silnice - úspora	378 790
Úspory z cestovních dob	3 110 399
Úspora externalit	1 162 163
Ostatní přínosy	345 953
Celkové příjmy	14 647 824
Celkem investiční náklady stavby	9 896 189
Zůstatková hodnota	-4 821 445
Celkové náklady	5 074 744
Cash flow	9 573 080

Tabulka 1 Shrnutí výsledků ekonomické analýzy, diskontované hodnoty, v tis. Kč

Výše popsané přínosy byly monetizovány v rámci ekonomické analýzy, která sumarizuje celospolečenské efekty investice. Do ekonomické analýzy rovněž vstupují peněžní toky z finanční analýzy přepočtené na ekonomické ceny a dohromady utváří tabulky ekonomického cash-flow. Z těchto toků je odvozena ekonomická míra návratnosti (ERR), ekonomická čistá současná hodnota (ENPV) a poměr přínosů a nákladů (BCR). Při výpočtu čisté současné hodnoty je použita v ekonomické analýze diskontní sazba 5,0 %.

Ukazatel	Hodnota
ENPV (tis. Kč)	-2 247 321
FRR (%)	2,07%
ENPV (tis. Kč)	221 830
ERR (%)	5,22%
B / C	1,024

Tabulka 2 Shrnutí výsledků ekonomického hodnocení

11) Rozpis nákladů

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	52 553,-
2	Nákup pozemků	500,-
3	Výstavba	734 821,-
4	Technologie	0,-
5	Nepředvídatelné události ⁽¹⁾	72 964,-
6	Příp. úprava ceny ⁽²⁾	0,-
7	Technická pomoc	49 724,-
8	Propagace	600,-
9	Dozor v průběhu výstavby	2 011,-
10	Mezisoučet	913 173,-
11	(DPH ⁽³⁾)	0,-
12	CELKEM⁽⁴⁾	913 173,-

Tabulka propočtu nákladů stavby je uvedena v příloze L. Pro propočet byl použit formulář dle Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu (z roku 2019). Náklady CÚ 2019 navýšeny o inflační koeficient 2,35% na CÚ 2020. Do celkových investičních nákladů je zahrnut inflační koeficient ve výši 3,70% p.a. v letech realizace 2022 – 2023. Náklady realizace jsou stanoveny dle platných ceníků OTSKP. Tabulka MOPIN slouží pouze k doložení skutečnosti, že náklady stanovené jiným způsobem jsou adekvátní a nepřevyšují je.

- | | |
|----|---|
| 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 |

12) Výčet příloh

příloha A:	Formuláře VZOR 80-83
příloha B:	Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu
příloha C:	neobsazeno
příloha D:	Orientační výkresy
příloha E:	neobsazeno
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 G:	neobsazeno
příloha H:	neobsazeno
příloha I:	neobsazeno
příloha J:	prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu
příloha K:	neobsazeno
příloha L:	SPOŽES 2020

Zpracovali:

V Brně, říjen 2019
(aktualizace září 2020)

Ing. Ondřej Čech
EXprojekt, s.r.o.