






Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



EXprojekt s.r.o.
Kounicova 688/26
602 00 Brno

OBJEDNAVATEL:	SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 Praha 1 Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc		tel. : +420 533 312 000 E-mail: info@exprojekt.cz		
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. David Kmošek 		ODPOVĚDNÝ PROJ. SO, PS dle SO/PS	NAVRHL, VYPRACOVAL Ing. David Kmošek 	KONTROLOVAL Ing. Lukáš Mazel 	
KRAJ: Jihomoravský		POVĚŘENÝ MÚ: Břeclav / k. ú.: Poštorná		STUPEŇ: PSŘ	
Rekonstrukce mostu v km 80,930 trati Hohenau (ÖBB) - Přerov				ZAK. ČÍSLO 2014-009	ARCH. ČÍSLO 2014-009
				MĚŘÍTKO	POČET FORMÁTŮ 13xA4
				DATUM: 06/2014	
PRŮVODNÍ TECHNICKÁ ZPRÁVA				ČÁST DOKUM. A	PŘÍLOHA

A. Průvodní zpráva

A1.1 Identifikační údaje

A1.2 Údaje o stavbě

a) název stavby

„Rekonstrukce mostu v km 80,930 trati Hohenau (ÖBB) – Přerov“

b) místo stavby

Trať Hohenau Přerov, Jižně od Břeclavi, K. ú. Poštorná

c) předmět dokumentace

Předmětem dokumentace je stavba, řešící rekonstrukci železničního mostu v km 80,930 trati Hohenau (ÖBB) – Přerov, který je v havarijním stavu – došlo k naklonění mostního ložiska a na mostě nelze zajistit traťovou rychlost 160 km/h. Dále jsou řešeny návaznosti ve všech dotčených subsystémech železniční infrastruktury.

Jedná se o dvoukolejnou elektrizovanou železniční trať Hohenau (ÖBB) – Přerov. Organizování a provozování drážní dopravy je v úseku Hohenau - Břeclav na této trati dle předpisu SŽDC D1.

A1.3 Údaje o stavebníkovi

Název subjektu: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Spisová značka: A 48384 vedená u Městského soudu v Praze

Identifikační číslo: 70994234

Sídlo: Praha 1 - Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00

A1.4 Údaje o zpracovateli dokumentace

a) Zpracovatel dokumentace

Název subjektu: EXprojekt s.r.o.

Spisová značka: C 71057 vedená u Krajského soudu v Brně

Identifikační číslo: 29285801

Sídlo: Kounicova 688/26, Veveří, 602 00 Brno

b) Hlavní inženýr projektu

Titul jméno příjmení: Ing. David Kmošek

Číslo ČKAIT: 1004785

Obor autorizace: Mosty a inženýrské konstrukce

c) Projektanti jednotlivých částí dokumentace

HIP:	Ing. David Kmošek, EXprojekt s.r.o.
Kolejové objekty:	Ing. Lukáš Mazel, EXprojekt s.r.o.
Dopravní technologie:	Ing. Josef Zapletal
Mostní objekty:	Ing. David Kmošek, EXprojekt s.r.o.
Trakce:	p. Jiří Košíček, SUDOP BRNO spol. s r.o.
Sdělovací zařízení:	Ing. Roman Skoták, SUDOP BRNO spol. s r.o.
Zabezpečovací zařízení:	Ing. Martin Kadla, Ing. Miroslav Šerý, SUDOP BRNO
Silnoproudé objekty:	Ing. Jan Bradáč, SUDOP BRNO spol. s r.o.
Náklady stavby:	Ing. David Kmošek, EXprojekt s.r.o.
Geodetická dokumentace:	Ing. Jan Klecker, SUDOP BRNO spol. s r.o.

A2. Základní údaje o stavbě

a) Údaje o umístění stavby

Místo stavby se nachází v Jihomoravském kraji jižně od Obce Břeclav. Stavba rekonstrukce mostu je situována v extravilánu na železniční trati Hohenau (ÖBB) – Přerov v km 80,930. Rozsah rekonstrukce železničního svršku, který je vyvolán potřebou zajištění návaznosti na rekonstruovaný most, je: km 80,532 487 až km 81,350 000 – v tomto úseku také probíhají hlavní stavební práce. Stavba se v současné době nachází na pozemcích SŽDC s.o.a Povodí Moravy, s.p. a toto umístění bude nadále zachováno.

Stavba nebyla nově umísťována, jedná se o stávající stavbu, která je rekonstruována.

b) Stručný popis stavby z hlediska účelové funkce

Náplní připravované stavby je odstranění havarijního stavu mostu, aby mohla být zavedena traťová rychlost 160 km/h. Dále budou provedeny související zásahy do objektů železniční infrastruktury.

c) Projektované kapacity, základní technické parametry, údaje o provozu, navrhované technologie a zařízení

Železniční svršek, spodek, včetně výhybny Pohansko - navrhované kapacitní údaje

Snesení stávajícího materiálu - kolej na betonových pražcích	1148m
Snesení stávajícího materiálu - kolej na dřevěných pražcích	193m
Snesení stávajícího materiálu - kolej přímé upevnění	454m
Snesení stávajícího materiálu – Kolejové lože	3554m3
Kolej UIC 60 na bet. pražcích B91	950m
Kolej UIC 60 na bet. pražcích B91 (stávající kolejnice)	559m

Výhybka JR65-1:11-300 na dřevěných pražcích	4ks
Kolejové lože nové fr. 32-63	5948m3
Kolejové lože z výzisku fr. 32-63	658m3
Směrová a výšková ostatních kolejí	14282m
Směrová a výšková úprava výhybek na dřevěných pražcích	234m
Sváry kolejnic – termitem	330ks
Přechodové svary	12ks
Výstroj trati - na délce	6713m
Snesení stávajícího materiálu – výkopy	4531m3
Snesení stávajícího materiálu – příkopové tvárnice	303,6m
Úprava podloží – zemní pláne	11195m2
Konstrukční vrstvy ze štěrkodrti	2297m3
Stabilizace zemní pláne vápno + cement z dovezeného mater	609m3
Trativodní sběrače DN 150 mm	124m
Trativodní šachty plastové DN 400 mm	2ks
Dlažby z příkopových tvárnic	315m
Navrhované kapacity sdělovacího zařízení	
Místní kabelizace (5XN)	570 m
Místní kabelizace, napojení TK (15XN)	70 m
HDPE trubky	180m
Venkovní telefonní objekt	4 ks
Telefonní zapojovač	1 ks
Náhradní telefonní zapojovač	1 ks
Vzdálený účastník v IP prostředí	1 ks
Optická kabelizace (48vl.)	4,2km
Přeložka DK 40	
provizorní přeložka	350 m
definitivní přeložka	300 m
Přeložka TK EZE 10XN0,8	
provizorní přeložka	440 m
definitivní přeložka	400 m
Přeložka HDPE trubek	
provizorní přeložka	440 m
definitivní přeložka	800 m

Navrhované kapacity zabezpečovacího zařízení

Dopravny se stávajícím SZZ 3.kategorie typu ESA,
upravené pro DOZ provizorní odbočky Pohansko 1 ks

Dopravny se stávajícím SZZ 3.kategorie typu ESA,
upravené pro definitivní činnost 1 ks

Provizorní dopravna - odbočka Pohansko, zabezpečená
provizorním mobilním SZZ 3.kategorie 1 ks

Úprava stávajícího TZZ 3.kategorie – rakouského poloautobloku ZG-62
s počítači náprav (1 kolej) pro činnost provizorní odbočky Pohansko 2 ks

Doplnění stávajícího TZZ 3.kategorie – rakouského poloautobloku ZG-62
s počítači náprav (1 kolej) pro dvukolejný provoz a přenos VZ PZB
pro rychlost 160 km/h 2 ks

Navrhované kapacity v profesi Mosty, propustky a zdi

Rekonstrukce ocelového mostu 1 ks

Navrhované kapacity silnoproudých zařízení

Nový elektroměrový rozvaděč RE+R1 1 ks

Nová přípojka nn vč. pojistkové skříně PS v délce cca 40m 1 ks

Provizorní osvětlovací soustava odbočky Pohansko
(5 svítidel na stožárech TV) 1 ks

Nové přípojky nn pro technologické kontejnery 2 ks

Nová přípojka nn pro monitorovací zařízení mostu v délce cca 400m 1 ks

Zemnicí pásek FeZn 120mm2 130 m

Nároky na elektrickou energii:

Odbočka Pohansko (pouze provizorní objekt po dobu stavby):

- spotřeba el.energie 38 MWh/rok

Navrhované kapacity trakčního vedení

Trakční vedení (rozvinutá délka) 3904m

Nové podpěry 22 ks

+ Protíkotvy 2 ks

Nové podpěry s nosnou branou 6 ks

+ Protíkotvy 2 ks

Demontáž podpěr	26 ks
Demontáž protikotev	4 ks
Demontáž nosných bran	4 ks
Směrová a výšková regulace sestav	4108m
Provizorní odbočka Pohansko – TV	255m
Provizorní odbočka Pohansko – nové podpěry + jejich následná demontáž	13ks
Převěšení závěsného optického kabelu	150m

d) Charakteristika území dotčeného stavbou

Rozsah řešeného území:

Stavba proběhne v nezastavěném území v extravilánu. S ohledem na jasné polohové vymezení stavby – jedná se o rekonstrukci stávajícího mostního objektu – nebudou zasažena jiná území, než jsou v současnosti pro stavbu užívána.

Dosavadní využití a zastavěnost území:

Dosavadní využití: Dráha (bude zachováno)

Dosavadní zastavěnost: Dráha (bude zachováno)

Údaje o ochraně území podle jiných právních předpisů:

Stavba se nenachází v památkové rezervaci.

Stavba se nachází v záplavovém území.

Stavba se nachází ve zvláště chráněném území EVL: CZ0624119 - Soutok – Podluží

Stavba se nachází v těsné blízkosti hranice NATURA 2000 – Ptačí oblast

Ostatní údaje viz část C.4

Údaje o odtokových poměrech:

Předmětný mostní objekt přemostuje odlehčovací rameno řeky Dyje, které se po dalších cca 630m vlévá zpět do Dyje. Odtokové poměry zůstanou stavbou nedotčeny. Plocha průtočného profilu bude zachována stávající, dolní hrana stávající nosné konstrukce mostu zůstane stávající – tj. volná výška nad hladinou zůstane zachována stávající (v souladu s ČSN 73 6201/2008).

Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování:

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací. Jedná se o rekonstrukci stávající stavby.

Údaje o dodržení obecných požadavků na využití území:

Stavba je v souladu s obecnými požadavky na využití území. Jedná se o rekonstrukci stávající stavby.

e) Požadavky na realizaci stavby

Samotná stavba představuje v České republice ojedinělý proces, jehož výstupem bude nově postavený železniční most s typem nosné konstrukce, jaká doposud nebyla v síti železnic České republiky použita. S ohledem na výjimečnost a složitost konstrukce a velmi krátké časové období pro realizaci stavby – obě mostní konstrukce se za nepřetržitého provozu trati musí zrekonstruovat

během jediné stavební sezóny, je třeba apelovat na budoucího zhotovitele stavby, aby provedl řádnou přípravu a zohlednil fakt, že výluky jsou projednány na mezinárodní úrovni a případné změny, které by měly dopad na mezinárodní dopravní projekt RAILJET jsou neakceptovatelné.

Dále je nutno zdůraznit, že montáž mostu bude provedena složitou a časově náročnou manipulací s nosnými konstrukcemi, kdy v prostoru montážní plošiny u koleje č. 2 se nachází vedení VN 22kV a VVN 110kV a tato vedení jsou cca 12m nad terénem. Do tohoto prostoru není možné uložit kompletní OK mostu při „předmontáži“ pro dodržení výluk. Proto se konstrukce bude muset sestavit bez oblouků postupným zasouváním pod vedení a následně vysunutím, domontováním oblouků mimo prostor VN a VVN, dále zvednout nad úroveň podpěr, příčně zasunout přes závěrné zdi a opět spustit.

Je třeba, aby měl zhotovitel dostatečné zkušenosti s podobnými složitými stavbami prováděnými za provozu na elektrifikované železniční trati. Bude nutno zpracovat podrobnou zhotovitelskou dokumentaci pro montáž OK mostu, kde budou staticky posouzeny všechny fáze montáže, všechny dopady na NK mostu, spodní stavbu, dočasné podpěry, napjatost v táhlech a únosnost založení montážních podpěr včetně vodorovné únosnosti všech montážních podpěr.

Stavba se nachází v záplavové oblasti, bude tedy nutno vypracovat havarijní a povodňový plán dle konkrétních technologií a pracovních postupů, které zhotovitel bude na stavbě používat. Protože se zasahuje do ochranné povodňové hráze, budou pro stavbu platit zpřísněná kritéria za účasti dozoru stavby z Povodí Moravy s.p.

Lokalita stavby je významná z hlediska životního prostředí (Natura 200 - ptačí oblast a EVL) zhotovitel tedy bude muset splnit celou řadu podmínek i s ohledem na zásahy do koryta přemostřované řeky Dyje.

Harmonogram výluk je třeba dodržet dle projektu!

A3. Přehled výchozích podkladů

- Zadávací podmínky č.j.8560/2013-SSV ze dne 14.10.2013,
- Geodetické zaměření (SŽG (2011)),
- Aktualizace zaměření (EXprojekt 11/2013),
- Rastrové formáty map velkých měřítek,
- Katastrální mapy a identifikace vlastníků dotčených pozemků (11/2013),
- Zákresy průběhů stávajících sítí (EXprojekt s.r.o. 11/2013),
- Rychlostní profil,
- Územní plány dotčených území,
- Platné obecně závazné právní předpisy, zákony a vyhlášky.

a) Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Členění na stavební objekty a provozní soubory je uvedeno v kapitole A.9 b.

b) Změny v objektové skladbě oproti předchozímu stupni dokumentace

Změny v objektové skladbě oproti předchozímu stupni jsou uvedeny v kapitole A.9 c.

A4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění

a) Zdůvodnění nezbytnosti stavby

Stávající most je v havarijním stavu a je na něm snížena traťová rychlost na 100 km/h a navrhuje se další snížení rychlosti a následného omezení přechodnosti. Tato opatření jsou na trati mezinárodního významu, která bude od roku 2015 součástí mezinárodního projektu RAILJET a je současně severojižní magistrálou České republiky, nepřijatelná z bezpečnostních a ekonomických důvodů. V případě snížení přechodnosti mostu a převedení části nákladní dopravy na silniční přepravu by se navíc v dané lokalitě jednalo o naprosto nevhodný zásah do životního prostředí.

b) Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku

V rámci šetření správce objektu byla vyhotovena podrobná diagnostika mostu (Doc. Ing. Ladislav Klusáček – VUT BRNO), jejímž závěrem je, že most má závažné poruchy v uložení i na spodní stavbě – pilířích – a je nutné provést rekonstrukci. Příčina byla shledána v nekvalitním betonu pilířů mostu a v nevhodném řešení dilatačního schématu bezstykové koleje versus most. V rámci dokumentace jsou řešeny i stávající související stavební objekty a provozní soubory, kterých se stavba dotkne. Zásadním požadavkem investora je zachování provozu železniční trati během stavby – tj. most nebude kompletně odstraněn v žádné z fází výstavby, stavební práce budou probíhat za provozu a rekonstrukce mostu proběhne na částech ponechané stávající spodní stavby.

Dále ze statického posouzení stávajícího objektu (EXprojekt s.r.o. 2013) vyplývá, že již dochází k překročení únavové kapacity dlouhodobě přetěžované plechové přímo – pojížděné mostovky.

Na mostě jsou vyčerpány rektifikační možnosti přímého upevnění železničního svršku vlivem poklesů.

Pro zavedení traťové rychlosti, která má být v daném traťovém úseku 160 km/h, není současný most vyhovující a nelze využít ani pro rychlost 120 km/h.

c) Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Na řešeném traťovém úseku bude zavedena traťová rychlost 160km/hod.

Rekonstrukcí mostu dojde k zajištění požadované přechodnosti trati pro traťovou třídu D4 při rychlosti 160 km/h.

Zabezpečovací a sdělovací zařízení vyhoví v souladu s TSI na rychlost 160 km/h včetně dotčených úrovnových přejezdů.

Trakční vedení vyhoví požadavkům TSI a zároveň traťové rychlosti 160km/h.

Nový železniční svršek bude v rozsahu km 80,532 487 až km 81,350 000.

A5. Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb

a) Údaje o postupném předávání částí stavby do užívání

Předčasné užívání staveb (resp. SO a PS) a prozatímní užívání ke zkušebnímu provozu termínově úzce souvisí s postupným prováděním stavby a po technické stránce rovněž souvisí s provedením technicko – bezpečnostních zkoušek u provozních souborů a stavebních objektů, u kterých jsou tyto zkoušky požadovány. Charakter stavby vyžaduje postupné předávání dokončených, funkčních PS a SO a jejich částí do provozu a to v závislosti na navržených stavebních postupech, uvedených v části projektu F. Zásady organizace výstavby. Navrhovaným postupům výstavby byl současně přizpůsoben i návrh členění objektové skladby a způsob technického řešení jednotlivých PS a SO.

Rozhodující práce v kolejišti budou prováděny při nepřetržitých výlukách železničního provozu, při zachování provozu na vedlejší koleji. Rozhodujícím termínem pro uvedení PS nebo SO do provozu je ukončení výluky koleje. Dokončovací práce budou prováděny za provozu. Do předběžného provozu budou uvedeny části PS a SO zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, železničního spodku a svršku, trakčního vedení, napájecího zařízení, kabelová silnoproudá vedení a mostní objekt (vždy jedna konstrukce pod jednou kolejí). Před uvedením jednotlivých PS resp. SO do provozu je nutno provést potřebná měření, zkoušky, revize a zkušební provoz. Podmínky a rozsah technicko - bezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu určuje vyhl. 177/95 Sb. Zkoušky a kontrolní měření pro kvalitu díla určují TKP.

b) Seznam dočasných objektů

PS 01-28-01.1 Žst.Břeclav, DOZ odbočky Pohansko

PS 02-28-02.1 Odbočka Pohansko, provizorní staniční zabezpečovací zařízení

PS 02-28-01.1 T.ú. St. hr. Rakousko/ČR – Břeclav, provizorní úprava traťového zabezpečovacího zařízení

PS 02-14-02 Provizorní sdělovací zařízení

SO 02-17-01.1 Železniční svršek provizorní odbočky Pohansko

SO 02-10-01 Přeložky a ochrany sdělovacích kabelů SŽDC

SO 02-10-02 Přeložky a ochrany sdělovacích kabelů ČD-T

SO 02-01-01.1 t.ú. Břeclav - st.hranice ČR/A, trakční vedení provizorní odbočky Pohansko

SO 02-06-01 Provizorní kabelové rozvody nn

SO 02-06-01.1 Odbočka Pohansko provizorní rozvody nn

SO 02-06-01.2 Odbočka Pohansko provizorní venkovní osvětlení

A6. Provozní soubory a stavební objekty podléhající technicko - bezpečnostní zkoušce

Příslušné objekty a provozní soubory, podléhající přezkoušení, jsou stanoveny v základních profesních předpisech a normách. Pokud se jedná o určená technická zařízení ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb. Zákona o drahách, která podléhají dozoru dle zákona, je vždy nezbytné pro konstrukci, výrobu a provoz dodržet požadavky vyhlášky č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu, určených technických zařízení a jejich konkretizace. Přitom zhotovitel může předat určená technická zařízení jen s jejich platným průkazem způsobilosti, který zhotovitel stavby zajistí na svůj náklad. Taxativní výčet zařízení, podléhajících dozoru dle zákona stanoví vyhláška č. 100/1995 Sb., podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení. Z uvedeného vyplývá, že se jedná o PS a SO následujícího charakteru:

- Zabezpečovací zařízení
- Sdělovací zařízení
- Silnoprůdová technologie a vedení
- Slaboprůdová vedení
- Trakční vedení

Podle zákona č. 266/1994 Sb. se před zahájením zkušebního provozu na částech stavby provede technicko bezpečnostní zkouška. Podmínky a rozsah této zkoušky a zkušební provozu určuje vyhláška č. 177/1995 Sb., hlava třetí (Stavební a technický řád drah). Kromě výše uvedených určených technických zařízení bude technicko bezpečnostní zkouška provedena u všech dotčených PS/SO.

A7. Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků

Ve všech případech se jedná o vlastníka a správce, kterým je: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 (dále jen SŽDC), vyjma související stavby přeložek vedení VN 22kV a VVN 110kV SO 02-06-02 a SO 02-06-03, které vlastní a spravuje E.ON, a. s. a vyjma SO 02-01-03Přeložka ZOK a koordinace s trakčním vedením.

A8. Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu vč. bezbariérového užívání stavby

- vyhl. č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Stavby se netýká - jedná se o veřejnosti nepřístupnou technickou stavbu pro zajištění provozu železniční dopravy bez veřejných ploch, bez budov a bez návazností na obecně přístupné komunikace.

- vyhl. č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb.

Navržené řešení stavby je v podrobnostech dokumentace pro stavební řízení v souladu se všemi paragrafy vyhlášky, které se na tento charakter stavby a stupeň přípravy stavby vztahují.

- vyhl. č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území ve znění vyhlášek č. 269/2009 Sb., č. 22/2010 Sb., č. 20/2011 Sb. a č. 431/2012 Sb.

Navržené řešení stavby je v souladu se všemi paragrafy vyhlášky, které se vztahují k umisťování stavby.

A9. Členění projektové dokumentace

a) Členění projektové dokumentace

- A Průvodní zpráva
- B Souhrnná část
 - B.1 Souhrnná technická zpráva
 - B.2 Provozní a dopravní technologie
 - B.3 Graf dynamického průběhu rychlosti
 - B.4 Odpadové hospodářství
- C Situace stavby
 - C.1 Přehledná situace oblasti stavby
 - C.2 Koordinační situace stavby
 - C.3 Výkresy architektonického řešení stavby
 - C.4 Mapové podklady v oblasti životního prostředí
- D Technologická část
 - D.1 Železniční zabezpečovací zařízení
 - D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
 - D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)
 - D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení (PZS)
 - D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)
 - D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
 - D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)
- E Stavební část
 - E.1 Inženýrské objekty
 - E.1.1 Železniční svršek a spodek
 - E.1.4 Mosty, propustky, zdi
 - E.1.5 Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)
 - E.3 Trakční a energetická zařízení
 - E.3.1 Trakční vedení
 - E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
 - E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

- F Zásady organizace výstavby
 - F.1 Technická zpráva ZOV
 - F.2 Situace ZOV
 - F.3 Časový postup prací
 - F.4 Schémata časových postupů
 - F.5 Bilance zemních hmot
 - F.6 Plán BOZP
- G Náklady
 - G.1 Soupisy prací
 - G.2 Rozpočty
 - G.3 Souhrnný rozpočet
- H Doklady
- I Geodetická dokumentace
 - I.1 Technická zpráva
 - I.2 Majetkoprávní část
 - I.3 Návrh vytyčovací sítě
 - I.4 Koordinační vytyčovací výkres
 - I.5 Obvod stavby
 - I.6 Geodetické a mapové podklady

b) Seznam provozních souborů a stavebních objektů

Část PD	Číslo PS, SO	Název části dokumentace
D.	TECHNOLOGICKÁ ČÁST	
D.1	ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	
D.1.1	Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)	
D.1.1.1	PS 01-28-01	Žst. Břeclav, definitivní staniční zabezpečovací zařízení
D.1.1.2	PS 01-28-01.1	Žst. Břeclav, DOZ odbočky Pohansko
D.1.1.3	PS 02-28-02.1	Odbočka Pohansko, provizorní staniční zabezpečovací zařízení
D.1.2	Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)	
D.1.2.1	PS 02-28-01	T.ú. St. hr. Rakousko/ČR – Břeclav, definitivní traťové zabezpečovací zařízení
D.1.2.2	PS 02-28-01.1	T.ú. St. hr. Rakousko/ČR – Břeclav, provizorní úprava traťového zabezpečovacího zařízení
D.2	ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	
D.2.1	Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů	
D.2.1.1	PS 02-14-01	Místní kabelizace
D.2.2	Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)	
D.2.2.1	PS 02-14-02	Provizorní sdělovací zařízení
E	STAVEBNÍ ČÁST	
E.1	INŽENÝRSKÉ OBJEKTY	
E.1.1	Železniční svršek a spodek	
E.1.1.1	SO 02-16-01	Železniční spodek
E.1.1.2	SO 02-17-01	Železniční svršek
E.1.1.3	SO 02-17-01.1	Železniční svršek provizorní odbočky Pohansko
E.1.4	Mosty, propustky, zdi	
E.1.4.1	SO 02-19-01	Železniční most v km 80,930 trati Hohenau (ÖBB) – Přerov
E.1.5	Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)	
E.1.5.1	Přeložky sdělovacích zařízení	
E.1.5.1.1	SO 02-10-01	Přeložky a ochrany sdělovacích kabelů SŽDC
E.1.5.1.2	SO 02-10-02	Přeložky a ochrany sdělovacích kabelů ČD-T
E.3	TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	
E.3.1	Trakční vedení	
E.3.1.1	SO 02-01-01	t.ú. Břeclav - st.hranice ČR/A, trakční vedení
E.3.1.2	SO 02-01-01.1	t.ú. Břeclav - st.hranice ČR/A, trakční vedení provizorní odbočky Pohansko
E.3.1.3	SO 02-01-03	Přeložka ZOK a koordinace s trakčním vedením
E.3.6	Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů	
E.3.6.1	SO 02-06-01	Provizorní kabelové rozvody nn
E.3.6.2	SO 02-06-01.1	Odbočka Pohansko provizorní rozvody nn
E.3.6.3	SO 02-06-01.2	Odbočka Pohansko provizorní venkovní osvětlení
E.3.7	Ukolejnění kovových konstrukcí	
E.3.7.1	SO 02-01-02	t.ú. Břeclav - st.hranice ČR/A, ukolejnění kovových konstrukcí
E.3.9	Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních	
E.3.9.1	SO 02-06-02	Přeložka nadzemního vedení VN
E.3.9.2	SO 02-06-03	Přeložka nadzemního vedení VVN

c) Změny v objektové skladbě

Do objektové skladby byly zahrnuty objekty přeložky vedení VN a VVN společnosti EON. Tyto objekty stavebně i projekčně zajišťuje EON, ale jelikož se jedná o vyvolanou investici, jsou zahrnuty nákladově do předmětné stavby na základě smluvního vztahu mezi SŽDC s.o. a E.ON a.s. Objekty pro přeložky jsou tedy zahrnuty formálně z ekonomických důvodů, stavebně se však jedná o související investici, která je stavebníkem EON řešena v souběhu s předmětnou stavbou. S ohledem, že jsou přeložky předmětem samostatné stavby společnosti E.ON a.s., nejedná se o navýšení kapacitních údajů stavby.

A10. Seznam PS a SO s přímou vazbou na parametry interoperability

PS 01-28-01	Žst. Břeclav, definitivní staniční zabezpečovací zařízení
PS 02-28-01	T.ú. St. hr. Rakousko/ČR – Břeclav, definitivní traťové zabezpečovací zařízení
PS 02-14-01	Místní kabelizace
SO 02-16-01	Železniční spodek
SO 02-17-01	Železniční svršek
SO 02-19-01	Železniční most v km 80,930 trati Hohenau (ÖBB) – Přerov
SO 02-01-01	t.ú. Břeclav - st.hranice ČR/A, trakční vedení
SO 02-01-03	Přeložka ZOK a koordinace s trakčním vedením
SO 02-01-02	t.ú. Břeclav - st.hranice ČR/A, ukolejnění kovových konstrukcí

A11. Předpokládané lhůty výstavby

Stavba bude realizována v období 15. 11. 2014 až 20. 12. 2015.

Zpracoval:

Ing. David Kmošek, EXprojekt s.r.o., tel. 739 573 422, kmosek@exprojekt.cz

Brno, červen 2014