

část Božice u Znojma – Hodonice - Znojmo

PO PROJEDNÁNÍ

			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



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

OBJEDNAVATEL:	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ (organizační jednotka)		tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz	
PROFESNÍ SKUPINA:	23 TRAKČNÍ VEDENÍ	VEDOUČÍ PROF. SKUPINY Ing. Jiří Molák	JEDNATEL Ing. Jiří Molák	
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. Miroslav Polák	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Miroslav Polák	NAVRHL, VYPRACOVAL Ing. Miroslav Polák	KONTROLOVAL Ing. Jiří Molák	
KRAJ: Jihomoravský	POVĚŘENÝ OÚ: MÚ BŘECLAV, MÚ ZNOJMO		STUPEŇ: SSS, DUR	
Revitalizace trati Břeclav – Znojmo			ZAK. ČÍSLO 13030-01-1213	ARCH. ČÍSLO 2013230015
			MĚŘITKO	POČET FORMÁTŮ
			DATUM: 05/2014	
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÁST DOKUM. B.1	PŘÍLOHA

STAVBA:

REVITALIZACE TRATI BŘECLAV – ZNOJMO

Část Božice u Znojma – Hodonice – Znojmo

ČÁST DOKUMENTACE:

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

PO PROJEDNÁNÍ

Vypracoval:	Ing. Miroslav Polák a kol.
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro územní řízení (přípravná dokumentace)
	Datum:
	prosinec 2013, leden 2014, doplněno duben 2014, květen 2014
Označení – stupeň PD:	DUR
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Miroslav Polák

OBSAH :	str.
B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY	3
B.1.1 CHARAKTERISTIKA STAVEBNÍHO POZEMKU	4
B.1.2 VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A ROZBORŮ	10
B.1.3 STÁVAJÍCÍ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA	10
B.1.4 POLOHA VZHEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ A POD	11
B.1.5 VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ , VLIV	12
STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V OKOLÍ	12
B.1.6 POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN	13
B.1.7 POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO	13
POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA (DOČASNÉ / TRVALÉ)	13
B.1.8 ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY (ZEJMÉNA MOŽNOST NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ	14
DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU)	14
B.1.9 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE	14
B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY	15
B.2.1 ÚČEL UŽÍVÁNÍ STAVBY, ZÁKLADNÍ KAPACITY FUNKČNÍCH JEDNOTEK	15
B.2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	16
B.2.3 DISPOZIČNÍ A PROVOZNÍ ŘEŠENÍ, TECHNOLOGIE VÝROBY	17
B.2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	17
B.2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	17
B.2.6 ZÁKLADNÍ TECHNICKÝ POPIS STAVEB	22
B.2.7 TECHNICKÁ A TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ	34
B.2.8 POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ	40
B.2.9 ZÁSADY HOSPODAŘENÍ S ENERGIEMI	40
B.2.10 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY , POŽADAVKY NA	41
PRACOVNÍ A KOMUNÁLNÍ PROSTŘEDÍ	41
B.2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	41
B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	41
B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	41
B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	42
B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	42
B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA	48
B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	48
B.9 ČLENĚNÍ STAVBY NA OBJEKTY A TECHNICKÁ ZAŘÍZENÍ	50
B.10 SKLADBA DOKUMENTACE	52

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

Stavbou dotčené území je v současnosti využito tělesem, zařízením a objekty pro provoz celostátní železniční dráhy č. 246 dle JŘ, (323 dle TPP) a má charakter plochy pro dopravu. Stavba se nachází výhradně v ochranném pásmu dráhy dle zákona o drahách. Organizování a provozování drážní dopravy je na trati Břeclav – Znojmo dle předpisu SŽDC D1

Přírodní podmínky

Území stavby, lokalizované na jižní části Moravy, zasahuje převážně do Severopanonské podprovincie. Panonská provincie je budována převážně nezpevnými sedimenty, typické jsou spraše, vápnité písky a sedimenty širokých niv řek. Charakteristické jsou též elevace, tvořené vápenci. Převažuje reliéf rovin a pahorkatin, členitější reliéf je vzácný, hornatiny jsou ojedinělé, nízké a pro Panonii netypické (v ČR pouze okolí Pálavy má charakter vrchoviny, vápence, tvořící výrazné bradlo). Celá panonská provincie má velmi teplé podnebí, výrazně ovlivňované kontinentálními vlivy z východu a částečně i mediteránním podnebím od jihu. Podle Biogeografického členění ČR (Culek, 1996) spadá toto území do tří biogeografických regionů:

1.1 Mikulovský bioregion 4.2

Směrem na západ od Břeclavi se jedná o *Mikulovský bioregion 4.2*. Ten zabírá geomorfologický celek Mikulovská pahorkatina, Dunajovické vrchy a Valtickou pahorkatinu. Typická část bioregionu je tvořena členitou pahorkatinou na vápnitých třetihorních sedimentech a vysokým bradlem jurských vápenců.

Vegetačními jednotkami jsou převážně teplomilné, šípákové doubravy a skalní stepi, na mírnějších svazích a úpatích dubo-habrové háje. Typicky je zde vyvinut 1. dubový vegetační stupeň, na severních svazích je 2. bukodubový a 3. dubobukový vegetační stupeň.

Potenciální vegetaci tvoří z větší části panonské dubohabřiny (*Primulo veris-Carpinetum*) na konvexních tvarech často teplomilné doubravy (*Quercion pubescenti-petraeae*), na pískách Bořího lesa doubravy blízké asociaci *Carici tschii-Quercetum roboris*. V údolních nivách potoků jsou lužní lesy. Přirozená lesní vegetace zaujímá jenom část plochy. V bioregionu je několik typů primárního bezlesí – na terciérních sedimentech na nejextrémnějších místech *Festucion valesiacae* a na halinních půdách komplex vegetačních jednotek slaných luk a brakických mokřadů, přecházející ve vodní vegetaci. Místy je zachována přirozená náhradní vegetace, tvořená vesměs xerothermními trávničky. V nivách potoků a okolí rybníků se lokálně vyskytují rákosoviny a komplexy mokřadní a vodní vegetace, v nivě Včelínku pak i slatiny. Na několika místech jsou zachovány fragmenty halofilních společenstev. Charakteristický je rovněž výskyt teplomilných plevelů.

Flóra je velmi rozmanitá, se zastoupením četných fytochorotypů, s řadou mezních a exklávních prvků. Výrazné zastoupení mají zejména druhy submediteránní (koulénka vyšší, len tenkolistý, paprška velkokvětá, dub pýřitý) a ponticko-jihosibiřské (kosatec nízký, ketrán tatarský, peliněk pontický a mandloň nízká). Na vápencích Valtické pahorkatiny a zčásti i v Bořím lese je významný výskyt perialpidů (ožanka horská, ostřice doubravní) a dealpidů (skelnatka velkokvětá a lomikámen latnatý). Subatlantské a subatlantsko-středoevropské prvky se tu vyskytují jen vzácně.

Fauna bioregionu zahrnuje nejlépe vyvinutá panonská živočišná společenstva na Moravě. Pestrost je podmíněna geologickou a geomorfologickou rozmanitostí. Faunisticky jedinečný je zejména výskyt mediteránního hmyzu na stepních faciích (kobylička sága, kudlanka nábožná aj.). Mimořádně bohatá je rovněž fauna netopýrů. Významné jsou mokřady a halinní biotopy. Tekoucí vody patřily do pstruhového pásma, dnes jsou však převážně bez ryb nebo s prvky pásma cejnového.

1.2 Lechovický bioregion 4.1.a.

Cca od km 119,0 – 120,0 (obec Jevišovka) přechází území do Lechovického bioregionu 4.1.a. Bioregion leží ve středu Jižní Moravy a zasahuje podstatnou částí do Rakouska, zabírá geomorfologický celek Dyjsko-svratecký úval. Bioregion je tvořen štěrkopískovými terasami s

pokryvy spraší a ostrůvky krystalinika. Horninové podloží tvoří nezpevněné sedimenty mořského neogénu - jíly, písky a štěrky, které jsou místy pevněji stmelené a v různé míře vápnité.

Převažuje zde 1. dubový vegetační stupeň, na severních svazích dominuje 2. buko-dubový stupeň. Bioregion představuje část severopanonské podprovincie ovlivněné srážkovým stínem a sousedstvím hercynských bioregionů. Díky srážkovému stínu je pro tento bioregion charakteristické nejteplejší podnebí v České republice.

1.3 Dyjsko-moravský bioregion 4.5.

Výše popsanými bioregiony prochází na území nivy řek Dyje a Moravy Dyjsko-moravský bioregion 4.5. Bioregion se nachází na jihu jižní Moravy, zabírá široké nivy – osy geomorfologických celků Dyjsko-svratecký a Dolnomoravský úval, které náleží převážně do 1. dubový vegetačního stupně. Směrem k jihu bioregion přesahuje do Rakouska a na Slovensko.

Z potenciální vegetace převládají lužní lesy. Tvrdý luh tvoří zpravidla třípatrové jilmové a topolové doubravy a jasaniny s dominancí dubu letního (*Quercus robur*) a jilmu habrolistého (*Ulmus minor*), který však v posledních desetiletích ustoupil vlivem grafiózy, a na jižní Moravě také jasanu úzkolistého podunajského (*Fraxinus angustifolia* subsp. *danubialis*). Dále jsou ve stromovém patře přimíšeny javor babyka, jasan ztepilý, střemcha obecná pravá, lípa srdčitá a jilm vaz, ve vlhčích polohách olše lepkavá a topol černý, v sušších habr obecný. Keřové patro je tvořeno hlavně zmlazenými dřevinami stromového patra, z keřů se vyskytují svída krvavá, střemcha obecná pravá, bez černý aj. Pro bioregion jsou typické bledule letní, pryšec bahenní, máčka plocholistá, divizna knotovkovitá aj. Primární bezlesí je vyvinuto na mokřadech, v současnosti jsou v oblasti bezlesí vyvinuty přirozené luční porosty. Z fauny jsou pro periodicky zaplavované tůně typičtí korýši. V území se vyskytují také významné druhy savců, a to jezeček východní, bobr evropský, netopýr brvitý, atd. Z ptáků jsou to volavka červená, luňák hnědý, aj.

B.1.1 CHARAKTERISTIKA STAVEBNÍHO POZEMKU

Stavební pozemky stavby revitalizace mají charakter stávající provozované dráhy. Velká většina pozemků je vedena dle katastru nemovitostí způsobem využití jako „dráha“. Z celého úseku tratě Břeclav – Znojmo, 68,1 km je předmětem stavebně technických prací vybraný rozsah dle dále uvedeného výčtu specifikace. Zbývající neuvedené části dráhy nejsou revitalizací dotčeny.

Kolejové úpravy stavby se týkají trati Břeclav - Znojmo, úseků Boří Les (mimo) - Valtice (včetně) km 86,405-96,241 a části úseku Hodonice (včetně) – Znojmo km 16,253 – 20,100.

Předmětem řešení předkládané části - stavby je stavebně definovaný rozsah **Hodonice (včetně) - Znojmo (mimo) km 16,253-20,100** a kabelizace včetně úprav v jednotlivých stanicích pro **Božice u Znojma – Znojmo**. Rozsah vlastní stavební činnosti je specifikován dále.

Cílem stavby je zvýšení rychlosti ve vybraných úsecích a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy. Pro zvýšení konkurenceschopnosti žel.dopravy budou provedeny i rekonstrukce nástupišť v zastávce Valtice město a v žst. Hodonice.

Organizování a provozování drážní dopravy je na trati Břeclav – Znojmo dle předpisu SŽDC D1.

Trať je vedena ve smyslu zákona o drahách jako celostátní. Jedná se o jednokolejnou celostátní dráhu. Celková délka je 68,1 km. Traťová třída zatížení je D4. Trakce je nezávislá. Zábřzdná vzdálenost je 700 m. Traťová rychlost je 80 km/h. Z důvodu zabezpečovacího zařízení je rychlost přes stanice pouze 40 km/h. Trať se skládá ze 7 mezilehlých stanic a 8 traťových úseků. Největší sklon 12 % je v úseku od km 93,360 po žst. Valtice.

Rozsah stavby celkem (v působnosti SÚ Znojmo)

úsek Boří les – Mikulov na Moravě (kabelizace ZZ)

staničení 85,890 až 106,900 v délce cca

21,010 km

úsek Božice u Znojma – Znojmo (kabelizace ZZ)

staničení 7,200 až 25,561 v délce cca **18,361 km**
celkový rozsah stavby (obvod budoucího staveniště) 39,371 km

Stavební práce (rekonstrukce- koleji) v působnosti SU Znojmo

Boří les (mimo) - Valtice (včetně)
Začátek rekonstrukce 86,405 km
Konec rekonstrukce 96,241 km
konec směrové a výškové úpravy 96,300 km
Délka rekonstruovaného úseku 9,836 km

Hodonice (včetně) – Znojmo

začátek směrové a výškové úpravy 16,179 km
Začátek rekonstrukce 16,253 km
Konec rekonstrukce 20,100 km
Délka rekonstruovaného úseku **3,847 km**

Vlastní železniční trať prochází, nebo se nachází v blízkosti zvláště chráněných území (zvláštní územní ochranou se rozumí přísnější režim ochrany, vztažený na konkrétní území s přesným plošným vymezením)

V zájmovém území stavby se nacházejí:

Zvláště chráněná území

Zvláštní územní ochranou se rozumí přísnější režim ochrany, vztažený na konkrétní území s přesným plošným vymezením. V z.ú. stavby se nacházejí:

NATURA 2000

Ptačí oblasti (dále PO) jsou definovány § 45e, odst. 1, 2 a 3 zák. a vyhláshuje je vláda svými nařízeními. Jedná se o území vyhlášená podle evropské směrnice č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků a vymezovaná podle výskytu druhů uvedených v přílohách směrnice nebo jako shromaždiště (hnízdíště, zimoviště) ptáků libovolného druhu v počtu vyšším než 10 000 ks. V zájmovém území stavby a v její bezprostřední blízkosti se nacházejí tyto PO:

Tabulka: Prvky soustavy NATURA 2000 – PO v okolí trati nebo v kontaktu s trati

Ptačí oblast	žkm trati	lokalizace
CZ 0621027 PO Soutok - Tvrdonicko	mimo stavbu	vlevo – V nejblíže 750 m od začátku stavby
CZ 0621028 PO Lednické rybníky	98,3 – 100,6	vpravo – SV 170 - 680m od trati
CZ 0621029 PO Pálava	100,4 – 105,1	vpravo přiléhá k trati jižní hranice PO
	105,1 – 107,1	trať protíná J okraj PO v délce cca 1,7km
CZ 0621032 PO Podyjí	mimo stavbu	vpravo – Z nejblíže 600 m od konce stavby

CZ 0621027 PO Soutok – Tvrdonicko a CZ 0621032 PO Podyjí – nacházejí se v dostatečné vzdálenosti od trati a nemohou být významně ovlivněny stavbou.

Hranice CZ 0621028 PO Lednické rybníky přiléhá k trati v délce cca 2 km, CZ 0621029 PO Pálava přiléhá k trati v délce cca 5 km a v délce cca 1,7km trať protíná jižní okraj PO.

Evropsky významné lokality (dále EVL) jsou definovány § 45a, odst. 1, 2, § 45b a 45c,d. zák. a jejich seznam je stanoven nařízením vlády č. 132/2005 Sb. Jedná se o území, které v biogeografické oblasti nebo oblastech k nimž náleží významně přispívají k udržení či k obnově příznivého stavu alespoň jednoho typu evropských stanovišť příp. alespoň jednoho evropsky významného druhu z hlediska jejich ochrany nebo k udržení biologické rozmanitosti

biogeografické oblasti. V zájmovém území stavby a v její bezprostřední blízkosti se nacházejí tyto EVL:

Tabulka: Prvky soustavy NATURA 2000 – EVL v okolí trati nebo v kontaktu s trati

Evropsky významná lokalita	žkm trati	lokalizace
CZ0624119 Soutok - Podluží	mimo stavbu	V - nejblíže 700 m od začátku stavby
CZ0623045 Rendezvous	91,3 – 93,0	vpravo, SV - 20 až 800 m od trati
CZ0623803 Bezručova alej	93,8	vpravo, S - 500 m od trati
CZ0620009 Lednické rybníky	98,2 – 100,6	vpravo, SV – 160 až 1200 m od trati
CZ0624102 Slanisko u Nesytu	100,0 – 100,7	vpravo, S – hranice přiléhá k trati v délce 0,7 km
CZ0620048 Skalky u Sedlece	102,1 – 102,5	vlevo, J – hranice přiléhá k trati v délce 200m
CZ0623798 Božické rybníky	7,1 – 10,3	vpravo, S - 200 až 480 m od trati
CZ0620003 Dyjské svahy	19,0 – 20,0	vlevo, J - 700 až 1500 m od trati
CZ0624001 Meandry Dyje	20,5 – 22,3	vlevo, J - 100 až 1100 m od trati
CZ0623034 Znojmo – Kostel nalezení sv. kříže	25,7	vpravo, SSZ - nejblíže 650 m od konce stavby

CZ0624119 Soutok - Podluží, CZ0623803 Bezručova alej, CZ0620009 Lednické rybníky, CZ0620003 Dyjské svahy, Znojmo – Kostel nalezení sv. kříže – nacházejí se v dostatečné vzdálenosti od trati a nemohou být významně ovlivněny stavbou.

Hranice CZ0624102 Slanisko u Nesytu přiléhá k trati v délce 0,7 km a hranice CZ0620048 Skalky u Sedlece přiléhá k trati v délce 200m. CZ0623045 Rendezvous se nachází nejblíže 20m od trati, CZ0623798 Božické rybníky a CZ0624001 Meandry Dyje nejblíže 100 až 200 m od trati.

Vzhledem k tomu, že trať protíná jednu PO a nachází se v bezprostřední blízkosti nebo nedaleko několika EVL, byly v rámci přípravy Oznámení kontaktovány oba kompetentní orgány ochrany ŽP. Dle vyjádření orgánu ochrany přírody **KÚ Jihomoravského kraje č.j. JMK 97045/2013** ze dne 26.8.2013 **nemůže mít stavba významný vliv na žádnou EVL nebo PO.** Dle vyjádření Správy CHKO Pálava a Krajského střediska Brno **č.j. SR 10011/PA/2013-2** ze dne 16.9.2013 **nemůže mít stavba významný vliv na žádnou EVL nebo PO.**

Chráněná krajinná oblast (CHKO)

CHKO Pálava (výměra 83 km²). Byla zřízena výnosem MK ČSR č.j. 5790/1976 k ochraně přírodních a kulturních hodnot Pavlovských vrchů a jejich okolí. Křivé jezero, které se nachází v nivě Dyje u Nových Mlýnů, je součástí mezinárodně významného mokřadu chráněného podle Ramsarské úmluvy. Celá CHKO je na seznamu evropsky významných PO a biosférickou rezervací UNESCO, viz dále. **Stavba prochází územím CHKO Pálava.**

Tabulka: Dotčená velkoplošná ZCHÚ

CHKO	žkm trati	lokalizace
CHKO Pálava	100,5 – 105,1 105,1 – 107,0	vpravo – hranice přiléhá k trati v délce cca 5 km trať územím prochází v délce cca 650 m

Národní přírodní rezervace

NPR Slanisko u Nesytu a NPR Lednické rybníky se nacházejí severně v těsné blízkosti trati (podrobně viz výše EVL a PO). Ochanné pásmo národní přírodní rezervace (OP NPR) je stavbou dotčeno v úseku žkm 100,2 – 100,5. K zásahu do NPR je třeba vyjádření příslušného orgánu ochrany přírody, tj. Správy CHKO Pálava (*Správa CHKO Pálava a Krajské středisko Brno*).

Tabulka: Dotčená maloplošná ZCHÚ

MZCHÚ	žkm trati	lokalizace
NPR Lednické rybníky	98,3 – 100,2 100,2 – 100,7	vpravo, SV 100 - 600 m od trati vpravo, S - hranice přiléhá k trati v délce 0,5 km
NPR Slanisko u Nesytu	100,0 – 100,7	vpravo, S - hranice přiléhá k trati v délce 0,7 km
ochranné pásmo NPR	100,2 – 100,5	trať prochází OP v úseku cca 300 m

Biosférická rezervace (BR)

Biosférická rezervace Pálava byla v r.1986 dekretem UNESCO — Programu člověk a biosféra vyhlášena a tak uznána jako součást mezinárodní sítě biosférických rezervací. Tato síť chráněných ukázek světových ekosystémů je určena k zachování přírody a vědeckému výzkumu pro potřebu lidstva a umožňuje přijmout směřovací rozhodnutí proti negativním vlivům člověka na toto přírodní prostředí. V r.2003 byly završeny snahy o rozšíření území biosférické rezervace o sousední Lednicko-valtický areál, lužní lesy na soutoku Moravy a Dyje a na Tvrdonicku, a vznikla tak podstatně větší Biosférická rezervace Dolní Morava.

Významné krajinné prvky

Významný krajinný prvek jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability (§ 3 zák. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů).

Registrované VKP jsou jiné části krajiny, které jako VKP zaregistruje orgán ochrany přírody. Na z.ú. se v kontaktu s trati registrované VKP nenacházejí.

Významnými krajinnými prvky (dále jen VKP) **ze zákona** jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy. VKP ze zákona na území stavby tvoří především **vodní toky**.

Působnost úřadu: Břeclav

křížení s vodotečí	k.ú.	žkm trati
PP Valtického p. – občasný tok	Valtice	95,0
Svodnice	Úvaly u Valtic / Valtice	97,6
Úvalský odpad - LP Svodnice	Úvaly u Valtic / Valtice	97,7

Působnost úřadu: Mikulov

křížení s vodotečí	k.ú.	žkm trati
přítok rybníka Nesyt	Sedlec u Mikulova	99,7
přítok rybníka Nesyt – občasný tok	Sedlec u Mikulova	100,4
Mlýnský potok	Mikulov na Moravě	102,5
Včelínek (Sedlecký potok)	Mikulov na Moravě	103,4
přítok rybníka Šibeník	Mikulov na Moravě	106,0

Působnost úřadu: Znojmo

křížení s vodotečí	k.ú.	žkm trati
Dobšický potok	Suchohrdly u Zn./ Dobšice	23,1
Leska	Znojmo-město	24,6

V blízkosti trati se rovněž nacházejí rybníky, z nichž dva jsou cca 20m vzdálené od trati.

Tabulka: VKP tzv. neregistrované - vodní plochy do vzdálenosti 100 m od trati

vodní plocha	k.ú.	žkm trati	lokalizace
rybník u Úvalského mlýna	Úvaly u Valtic	97,3	vlevo cca 100m od trati
Nesyt	Valtice, Sedlec u Mikulova	98,3 – 100,4	P ve vzd. nejbliž. cca 100m
rybník u Sedleckého mlýna	Sedlec u Mikulova	102,0 – 102,2	P ve vzd. nejbliž. cca 20m
Nový rybník	Mikulov na Mor.	102,4 – 103,3	P ve vzd. nejbliž. cca 20m

Stavba bude prováděna v oblasti VKP s nejvyšší opatrností tak, aby došlo k co nejmenšímu zásahu do tohoto prvku. V případě výskytu chráněných druhů bude nález oznámen příslušnému správnímu orgánu a proveden záchranný transfer. (Během stavby bude přítomen odborný dozor, který bude dohlížet nad stavbou z hlediska ochrany přírody a případné transfery bude zajišťovat). Po ukončení prací budou dotčené pozemky rekultivovány.

Trať prochází podél nebo napříč **lesními porosty** a to v těchto úsecích:

Tabulka: Lesní pozemky sousedící s drážním pozemkem (práce v OP lesa - 50 m)

k.ú.	žkm trati	lokalizace
Poštorná, Valtice	86,2 – 91,0	oboustranně podél trati
Valtice	91,0 – 92,8 96,0	přiléhá k trati vpravo přiléhá k trati vpravo
Sedlec na Moravě	101,1 – 101,2 101,7 102,2 – 102,4	přiléhá k trati vpravo 15 m vpravo od trati oboustranně podél trati
Mikulov na Moravě	102,4 – 103,7 104,7 -104,8	oboustranně podél trati 20 m vpravo od trati
Božice	7,1 – 7,2 7,6 – 7,9 7,6 – 7,7 8,5	15 m vlevo od trati 20 m vpravo od trati přiléhá k trati vlevo přiléhá k trati vpravo
České Křídlovice	8,9 10,8	40 m vpravo od trati přiléhá k trati vpravo
Dyje	20,7 – 21,3 21,5 – 21,6	přiléhá k trati vlevo 20 m vlevo od trati
Suchohrdly u Znojma	22,6 – 23,0 23,0 – 23,1	přiléhá až 20m vlevo od trati oboustranně podél trati

Ve výše jmenovaných úsecích zasahuje stavba **do ochranného pásma lesa (OP)**, tj. **50 m od hranice lesního pozemku**, což bude řešeno dle zák. č. 289/1995 Sb. o lesích v platném znění.

Památné stromy

Památné stromy a stromořadí vyhláší orgán ochrany přírody dle § 46 zákona 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. K zásahu do těchto stromořadí je třeba souhlasu tohoto orgánu. V z.ú. stavby památné stromy nebo aleje nenacházejí.

Územní systémy ekologické stability

ÚSES tvoří součást územního plánu definovaný zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů.

Nadregionální ÚSES:

Nadregionální biokoridory (dále NRBK) mají vymezenou osu a ochrannou (nárazníkovou) zónu. Minimální šířka osy NRBK odpovídá šířce regionálního biokoridoru příslušného typu. Maximální šíře ochranné zóny je odvozena z maximální vzdálenosti lokálních biocenter, tj. 2 km napříč od osy NRBK po obou stranách. Prvky nadregionálního ÚSES v dotčeném území zastupují dva nadregionální biokoridory K 161 a K 159 a dvě nadregionální biocentra 2011 Hlohovecké rybníky a 105 Karlov.

Regionální ÚSES:

Do osy NRBK 159 je vloženo RBC 10 Skalky s teplomilnými doubravními ekosystémy (k vymezení u rakouských hranice jihozápadně od Sedlce), v ochranné zóně NRBK se nachází a RBC 1535 Nový rybník – pravděpodobně unikátní biocentrum k vymezení v údolí potoka Včelínku při rakouských hranicích jihovýchodně od Mikulova.

Regionální biokoridor RBK 119 spojuje biocentra RBC 41 U Hrádku a NRBC 105 Karlov plochou zemědělskou krajinou, v celé délce je biokoridor k vymezení.

Do osy NRBK 161 jsou vložena RBC 1983 Křovice s cílovými vodními ekosystémy a RBC 37 Palice (k založení v mezofilní hájové a vodní ose NRBK u Dyje a Bohumilic).

Lokální ÚSES:

Systém lokálních ÚSES byl vyznačen v mapové příloze na základě poskytnutých územních plánů příslušných obcí. K zásahům do biokoridorů dojde zejména při opravách mostů a propustků, v několika případech také dočasné umístění zařízení staveníšť.

Veškeré stavební činnosti je třeba provádět s ohledem na vzrostlé dřeviny a půdní kryt, nezbytné kácení provádět v době vegetačního klidu, tj. od listopadu do března. V blízkosti mokřadů, kde lze předpokládat biotopy pro rozmnožování obojživelníků, je třeba termín stavebních prací napláňovat na období od srpna do února.

Přírodní park

Nejbližší stavby se nachází **PřP Niva Dyje** (vyhl. r. 2002). Řešená trať územím neprochází, hranice PřP se nachází S od počátku stavby, nejbližší 2km. Přírodní park ani krajinný ráz nebude stavbou dotčen.

Krajinná památková zóna

KPZ Lednicko-valtický areál, památka UNESCO, id.č. 1992484 (vyhláška MK č.484/1992 Sb. ze dne 10.9.1992) je nejrozsáhlejším člověkem vymodelovaným územím v Evropě. Rozprostírá se mezi obcemi Lednice a Valtice v blízkosti hranic s Rakouskem. V průběhu staletí zde rodina Liechtensteinů vytvořila krajinářské a architektonické dílo, které je považováno za nejrozsáhlejší uměle vytvořené území v celé Evropě. Místní krajinu tvoří rozlehlé zámecké zahrady, záhony s květinami, lesy, vinice a rybníky. V území se nacházejí četné historické stavby (tzv. salety), jako jsou lovecké záměčky, chrámy, kaple a mnohé další architektonické skvosty. Lednicko-valtický areál byl vyhlášen krajinnou památkovou zónou (r.1992), je zařazen na Seznam světového přírodního a kulturního dědictví UNESCO (12/1996) a je součástí biosférické rezervace Dolní Morava (r. 2003), celková rozloha území je 283,09 km².

Tabulka: KPZ Lednicko-Valtický areál

k.ú.	žkm trati	lokalizace
Poštorná, Valtice, Sedlec u Mikulova	86,4 – 100,5	trať prochází J okrajem KPZ

Řešená trať prochází jižní částí tohoto území, mezi žkm 86,4 – 100,5, na konci tohoto úseku hranice v délce cca 3km hranice KPZ k trati těsně přiléhá. Přírodní park ani krajinný ráz nebude stavbou dotčen.

B.1.2 VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A ROZBORŮ

V rámci přípravy stavby byly provedeny tyto průzkumy :

- Geotechnický a stavebně technický – základní pro pražcové podloží a mostní objekty
- Kontaminace zeminy
- Hydrotechnický průzkum
- Dendrologický průzkum
- Protokol o měření měrné svodové admitance kolejového lože

Jednotlivé výsledky průzkumů jsou promítnuty do návrhu technického řešení stavby.

B.1.3 STÁVAJÍCÍ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO

Ochranné pásmo dráhy

Dle §8, zák.č.266/1994Sb. ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou

- u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje,

Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Ochranné pásmo elektrického vedení

- zemní kabelové vedení nn 1 m od krajního kabelu na každou stranu
- ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 458/2000 Sb. svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

-u napětí nad 1 kV do 35 kV	7 m
-u napětí nad 35 kV do 110 kV	12 m
-u napětí nad 110 kV do 220 kV	15 m
-u napětí nad 220 kV do 400 kV	20 m

Ochranné pásmo telekomunikací

Ochranné pásmo se taxativně neuvádí, je nutné při křížení nebo souběhu s vedením dodržet ČSN 73 6005.

Ochranné pásmo plynovodů

Ze zákona č. 485/2000 Sb. Je ochranným pásmem prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm 4 m
- u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm 8 m
- u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm 12 m
- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Podle §23, zák.č.274/2001 Sb. je ochranné pásmo vodovodu a kanalizace vymezeno vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí na každou stranu následně:

- do průměru 500 mm včetně 1,5 m
- nad průměr 500 mm 2,5 m.
- vzdálenosti se zvyšují o 1,0 m pokud je potrubí uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem.

Ochranné pásmo teplovodů

Podle §87, zák.č.458/2000 Sb. je ochranné pásmo vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení, která činí 2,5 m.

B.1.4 POLOHA VZHLEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ A POD .

Podzemní vody

Stavba *leží mimo území chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod*, CHOPAV Kvartér řeky Moravy (Nařízení vlády č.85/1981 Sb.) je od začátku stavby vzdálen min 600 m východním směrem (jeho jižní ohraničení chráněné vodohospodářské oblasti je totožné se státní hranicí s Rakouskem, od níž se odklání jižně od Břeclavi po pravém břehu Dyje až k zaústění potoka Včelínku).

V následujícím úseku se stavba dotýká nebo prochází **ochranným pásmem vodního zdroje (OPVZ)** dle zák. č. 254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon):

Tabulka: Ochranná pásma vodního zdroje

ORP	km trati od - do	vodní zdroj (k.ú.)	umístění
Poštorná	86,4 – 88,3	Poštorná	trať levostranně přiléhá k OPVZ

Při stavebních pracích na území II.st. bude postupováno v souladu s nařízením příslušného vodoprávního úřadu. Při dodržení všech bezpečnostních opatření není stavba reálným ohrožením kvality podzemních vod.

Povrchové vody

Hydrologická povodí III.řádu od V-Z území jsou: 4-17-01 Dyje od Svratky po ústí (až do přítoku Mikulovka (hranice Mikulovský odpad), 4-14-03 Jevišovka a Dyje od Jevišovky po Svratku a 4-14-02 - Dyje od soutok Moravské a Rakouské Dyje po Jevišovku.

Říční síť je tvořena převážně drobnými toky a melioračními kanály. Trať kříží následující vodoteče: PP Valtického p. – občasný tok, Svodnice, Úvalský odpad - LP Svodnice, přítok rybníka Nesyt, přítok rybníka Nesyt – občasný tok, Mlýnský potok, Včelínek (Sedlecký potok), přítok rybníka Šibeník, Dobšický potok a tok Leska.

V úseku cca 98,0 – 103,0 se v blízkosti trati v nivě Včelínku nachází několik rybníků a náhonů tzv. Lednické rybníční soustavy, vybudované ve 14. století. Největšími rybníky jsou tu Nesyt (největší moravský rybník, 315 ha) a Nový rybník.

Vyhláška Ministerstva zemědělství č.470/2001 Sb., kterou se stanoví seznam **vodohospodářsky významných vodních toků** a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků, Příl.1, zahrnuje pouze hlaví tok povodí, řeku **Dyje (4-14-02-002)**.

Stavba se nachází mimo záplavová území. V projektovém stupni pro stavební povolení (DSP) budou z důvodu ochrany čistoty toků v období během realizace stavby vyhotoveny návrhy pro Povodňový a Havarijný plán.

Poddolovaná území

V zájmovém území není registrováno v České geologické službě - Geofondu ČR žádné poddolované území.

Informace o geologických územních limitech byly poskytnuty digitálně organizací Česká geologická služba – Geofond ČR r.2013 pro daný záměr a aktuálně ověřeny podle databáze spravované ČGS - Geofondem ČR (www.geofond.cz) v roce 2013.

Trať prochází v k.ú. Valtice chráněným ložiskovým územím zemního plynu, v k.ú. Poštorná územím těženého ložiska hořlavého zemního plynu a v k.ú. Božice a Křídlovky zleva přiléhá ke trati těžený dobývací prostor štěrkopísku.

Trať v k.ú. Poštorná, Valtice, Sedlec na Moravě a Mikulov na Moravě od začátku stavby do žkm 107,0 prochází průzkumným územím ropy a hořlavého zemního plynu. Během stavby je třeba respektovat podmínky Báňského úřadu.

Chráněná ložisková území

V zájmovém území v trase železnice se nachází několik chráněných ložiskových území (registrovaných v České geologické službě - Geofondu ČR). Jedná se o 2 ložiska zemního plynu a 1 ložisko štěrkopísku. Ložisko Valtice I se nachází v Bořím lese mezi žst. Boří les a Mikulovem. Ložisko Dolní Dunajovice I se nachází mezi Mikulovem a žel. zastávkou Dobré pole a ložisko Tasovice je v těsné blízkosti trati mezi žst. Hodonice a zastávkou Dyje.

V následující tabulce jsou uvedeny identifikační čísla a názvy ložisek.

ID	Název	Surovina	Organizace
40019000	Dolní Dunajovice I.	Podzem. zásobník plynu, Zemní plyn	RWE Gas Storage, s.r.o., Praha
17077200	Valtice I.	Zemní plyn	MND a.s., Hodonín
1110000	Tasovice	Štěrkopísky	Českomoravský štěrk, a.s., Mokrá

Geodynamické jevy

V záznamech České geologické služby - Geofondu ČR je v zájmovém území registrován **1 sesuv pod klíčovým číslem 2262**. Jedná se o rozsáhlé sesuvné území nacházející se ve svahu pod železniční tratí na území obce Dyje. Sesuv byl zmapován a zdokumentován v dubnu 1963 pracovníky Ústředního ústavu geologického. Dle záznamu nebyla železniční trať sesouváním dotčena, odlučná oblast sesuvu se nacházela pod žel. tratí. V případě jakýchkoliv zemních prací ve svahu pod tratí, však bude nutné brát na existenci sesuvného území zřetel.

B.1.5 VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ , VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V OKOLÍ

Jelikož má stavba charakter rekonstrukce ve stávající ose a nedochází k novým překážkám a rozsáhlým zpevněným plochám v území, nebudou zásadně narušeny odtokové poměry v území. V rámci stavby budou naopak pročištěny některé části odvodnění železničního tělesa a propustky. Posouzení vybraných mostních objektů – propustků bylo provedeno včetně zpracování odpovídajících hydrotechnických výpočtů.

Pro odvodnění spodku úseku Boří les – Valtice je využito těchto druhů odvodnění:

- nezpevněný příkop
- vsakovací příkop
- vsakovací a odpařovací prostory
- příkop zpevněný (tvárnice TZZ5 i TZZ3
- příkopový žlab „J“ velký
- příkopový žlab UCHO
- příkopový žlab monolit. – součást zárubní zdi v km 93,780 -93,891 viz SO 04-19-51
- trativod DN 150mm

V km 93,905 – 94,177 je využito stávajícího „J“ žlabu, který zůstane zachován. Příkopy, příkopové zídky a travivody jsou navrženy převážně ve sklonu trati, souběžně s niveletou koleje. Ve vodorovném úseku km 89,902 – 90,256 je, vzhledem k propustnému podloží, navržen nezpevněný vsakovací příkop.

Odvodnění zářezu od km 93,209 po přejezd před zastávkou Valtice město v km 94,200 je řešeno otočeními spádu propustku doprava (viz objekt SO 04-19-08) a vybudováním nového propustku pod silnicí – SO 04-19-08.1. Srážková voda je vedena do vsakovacího prostoru v km 94,323. Vsakovací prostor je umístěn částečně na pozemcích města Valtice s jeho souhlasem, protože tato úprava současně řeší odtokové poměry v území, kdy drážními příkopy přitéká do daného prostoru voda z pozemků města z oblasti kolem nadjezdu v km 83,895. Posouzení odtokových poměrů zpracovalo pro město Valtice Povodí Moravy s.p. v říjnu 2011.

B.1.6 POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN

V rámci stavby budou demolovány stávající zařízení drážní infrastruktury a to zejména přístřešky pro cestující a nástupiště, které budou nahrazeny novými. K demolici nedrážních objektů nedojde.

Poměrně velká část řešené trati je vyčištěna v rámci běžné údržby. Přesto se zde objevují roztroušeně porosty keřů a náletových dřevin, vzrostlé stromy a skupinky stromů, které bude nutné vykácet především v místech vedení kabelových tras, v rámci obnovy odvodnění trati a dále na plochách zařízení stavenišť u rekonstruovaných mostních objektů..

Případné kácení dřevin vhodné provádět v období vegetačního klidu a v mimohnízdním období od listopadu do března na základě povolení ke kácení dřevin dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Žádost o povolení ke kácení obsahuje údaje dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. (doložení vlastnického či nájemního vztahu žadatele k pozemkům a dřevinám rostoucím mimo les, souhlas drážního úřadu, počet kácených stromů a plochu likvidovaných keřových porostů. atd.). Tato žádost bude podána před prováděním stavby.

Podrobný rozsah a popis dřevin navržených ke kácení je součástí samostatné části dokumentace nazvané “Dendrologický průzkum”. Zde bude, kromě výčtu dřevin a jejich specifikace (druh, průměr kmene stromů ve výšce 130 cm nad zemí, druhové složení, plocha, výška a pokryvnost keřových porostů) také jejich finanční ocenění na základě požadavků příslušných orgánů podle metodiky AOPK programem Oceňování dřevin 1.0.14.

Jako kompenzace za vykácenou zeleň budou provedeny odpovídající náhradní výsadby na základě projednání a dle požadavků jednotlivých věcně a místně příslušných orgánů ochrany přírody.

B.1.7 POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA (DOČASNÉ / TRVALÉ)

Rozšířením drážního tělesa pro dodržení normových parametrů bude v části sanace a s tím souvisejících úprav v odvodnění dotčen stávající stav s nutností trvalého záboru v rozsahu cca 4500 m². Podrobněji řešeno v části geodetické dokumentace – majetkoprávní část. Současně je přehledně uvedeno v příloze průvodní zprávy a v odpovídající dokumentaci B.3.3 Zemědělská příloha.

Vlivy na půdu

Stavba bude realizována převážně na drážních pozemcích, během výstavby však dojde k i záborům půdy jiných vlastníků a to jak k dočasným, tak k trvalým.

Zemědělský půdní fond

Hodnocení záborů bylo zpracováno podle § 9 zákona č.334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu (dále ZPF) ve znění pozdějších předpisů a podle vyhlášky MŽP č.13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen ZPF).

Důvodem pro trvalý zábor ZPF mohou být směrové a výškové úpravy drážního tělesa, úprava odvodnění trati, rekonstrukce mostů atd. V tomto případě je dle § 9 odst. (1) zák. nutno žádat orgány ochrany ZPF o souhlas s trvalým odnětím půdy ze ZPF.

Důvodem pro plánovaný dočasný zábor ZPF jsou vedení hlavní kabelové trasy, obslužné komunikace, POV - zařízení stavenišť v okolí mostních objektů. Stavební práce budou v těchto případech ukončeny tak, že dočasný zábor ZPF nepřekročí svým trváním dobu 1 roku a to včetně doby potřebné k uvedení půdy do původního stavu. Provozovatelé tedy nejsou dle § 9 odst. (2c) zák. povinni žádat orgány ochrany ZPF o souhlas k odnětí půdy ze ZPF. Podmínky, za nichž může být dočasný zábor realizován, budou stanoveny v rámci územního řízení.

Problematika záborů ZPF je podrobně řešena v části dokumentace **Zemědělská příloha.**

Pozemky určené k plnění funkce lesa

Veškeré práce v ochranném pásmu lesa tj. 50 m od hranice lesního pozemku jsou doloženy seznamem s uvedením k.ú., čísla pozemku dle KN a umístěním podle trati. Veškeré stavební činnosti v těchto úsecích budou prováděny tak, aby prostor přilehlých lesních pozemků byl v co nejmenší míře zasažen, především s ohledem na vzrostlé dřeviny a půdní kryt.

Hodnocení záborů lesních pozemků (dále PUPFL) a výpočet poplatku za trvalé a dočasné odnětí částí pozemků bude provedeno dle Přílohy k zákonu č. 289/1995 Sb. o lesích (Lesní zákon). Trvalé zábory jsou nutné pro rozšíření drážního tělesa (železniční spodek), dočasné zábory – omezení produkční funkce a trvalé břemeno – jsou nutné pro vybudování kabelové trasy. Problematika záborů pozemků PUPFL a kácení lesní zeleně (pro případ, že je potřeba) je podrobně ošetřena v samostatné části dokumentace **Lesní příloha.**

B.1.8 ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY (ZEJMÉNA MOŽNOST NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU)

Realizací stavby se stav napojení na stávající dopravní infrastrukturu nemění. V železničních stanicích budou obnoveny, případně posíleny přípojky elektrické energie pro napájení drážní infrastruktury. V rámci stavby budou rovněž v kolizních místech přeloženy případně ochráněny stávající inženýrské sítě.

B.1.9 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE.

Stavba revitalizace bude realizována v rámci operačního programu „Doprava“ a bude spolufinancována z fondů EU. Stavba bude realizována v předpokladech s realizací úpravy a rekonstrukce vybraných stávajících železničních přejezdů, které jsou součástí samostatných staveb.

Součástí stavby Revitalizace jsou následující stavby přejezdů:

V úseku Boří Les – Valtice:

- 1.stavba Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 87,739 a 88,707
- 2.stavba Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 89,964 a 90,768

V úseku Valtice – Mikulov:

- 3.stavba Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 96,424 a 97,267
- 4.stavba Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 102,457 a 102,817
- 5.stavba Zvýšení zabezpečení žel.přejezdu Břeclav - Znojmo v km 106,412 a 106,581

Copyright © SUDOP BRNO, spol. s r.o.

V úseku Božice – Hodonice:

- 10.stavba Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 9,710 a 13,263
11.stavba Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 14,517 a 15,694

Mimo stavbu revitalizace jsou plánovány samostatné stavby přejezdů:

- 6.stavba Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 111,247 a 114,129
7.stavba Zvýšení zabezpečení žel.přejezdu Břeclav - Znojmo v km 116,079 a 117,172
8.stavba Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 118,342 a 119,754
9.stavba Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 123,125 a 2,417 a 4,289

Stavba revitalizace nevyvolává další související investice jiných subjektů.

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 ÚČEL UŽÍVÁNÍ STAVBY, ZÁKLADNÍ KAPACITY FUNKČNÍCH JEDNOTEK

Cílem revitalizace je zlepšení jízdního komfortu, zvýšení traťové rychlosti se zkrácení jízdních dob, zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, rekonstrukce železničních stanic a zastávek pro současné a výhledové požadavky objednavatelů osobní dopravy, zlepšení komfortu cestujících zřízením nových bezbariérových nástupišť a nástupištních přístřešků

Účelem stávající stavby je provozování železniční drážní dopravy dle zákona o drahách.

Organizování a provozování drážní dopravy bude na trati Břeclav – Znojmo dle předpisu SŽDC D1

Rozsah stavby celkem

úsek Božice u Znojma – Znojmo (kabelizace ZZ)	
staničení 7,200 až 25,561 v délce cca	18,361 km
celkový rozsah stavby (obvod budoucího staveniště)	18,361 km

Kapacity

Hodonice (včetně) – Dyje (mimo)

začátek směrové a výškové úpravy	16,179 km
Začátek rekonstrukce	16,253 km
Konec rekonstrukce	20,100.km
Délka rekonstruovaného úseku	3,847 km

Kapacitní údaje koleje

Rekonstrukce svršku S49	4,812 km
Rekonstrukce výhybky S49	8 ks
Zřízení konstrukce pražcového podloží	4,880 km
Zřízení nástupiště 550mm nad T.K.	180 m
Stavební rekonstrukce přejezdu	3 ks

Kapacitní údaje mosty , propustky , zdi

Rekonstrukce propustků	0 ks
mostů	1 ks

Kapacitní údaje pozemní stavební objekty

Nové bet.prefabrikované budovy	600 m ³
Stavební úpravy	7 m ²
Demolice	423 m ³
Přístřešky pro cestující	2 ks
Kabelovody	273 bm

Kapacitní údaje sdělovací zařízení

Traťový kabel	délka	13,1km
	kapacita	393km/párů
Definitivní trasy optiky	varianta celá trať	27,7km
Definitivní trasy optiky	varianta omezená	19,6km
Trubky HDPE		13,1km
Přenosové zařízení		4 (3) uzlů
Rozhlas pro cestující v žst.		1 případy
Rozhlas pro cestující na zastávce		1 případ
Informační zařízení žst.		1 případ
Kamerový systém		1 případ
EZS		1 případ
ASHZ		1 případ
Úprava telefonního zapojovače		2 případy
TRS		3 stanice
MRTS		1 případ

Kapacitní údaje zabezpečovací zařízení

Dopravný s novým SZZ 3.kategorie elektronického typu se staniční částí TZZ dál.ovládané	1 ks
Dopravný se stávajícím SZZ 3.kategorie typu ESA11 doplněné DOZ	1 ks
Dopravný se stávajícím SZZ 3.kategorie typu RZZ, doplněné o staniční část TZZ a DOZ	0 ks
Dopravný se stávajícím SZZ 1.kategorie, upravené pro doplnění o staniční část TZZ	1 ks
Nové TZZ 3.kategorie – automatické hradlo bez hradla na trati s kódovacími úseky	16,5 km
Navázání stávajícího TZZ 3.kategorie na nové SZZ	1 ks
Navázání nových PZS elektronického typu na nová nebo upravená SZZ a TZZ	4 ks
Úprava stávajících PZS a navázání na nová nebo upravená SZZ a TZZ	4 ks

Kapacitní údaje silnoproudá zařízení

Úprava stávající trafostanice 22/0,4kV	1 ks
Nová rozvodna nn v technologickém domku	1 ks
Nová rozvodna nn v technologické budově	1 ks
Nová osvětlovací soustava zastávky	1 ks
Rekonstrukce osvětlovací soustava stanice - částečná	1 ks
Rekonstrukce osvětlovací soustava stanice - celková	1 ks
Nová osvětlovací soustava na nástupišti	1 ks
Výhybky vybavené EOV	4 ks
Přeložky mimodrážních vedení nn a vn	0 ks

Trvalé a dočasné zábory

Uvažovaný potřebný trvalý zábor pro stavbu	0,222 ha
Uvažovaný potřebný dočasný zábor pro stavbu	24,902 ha

B.2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

a) urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení,

Stavba revitalizace na dráze nijak nezasahuje do zásad územní regulace a svým prostorovým řešením, zejména výškou stavby a její polohou nevytváří prvky utvářející nebo měnící stávající kompozici zastavěného prostoru.

b) architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení.

Stavba revitalizace na dráze vyjma přístřešků na nástupištích a technologických objektů (reléové domky a rozvodny) neobsahuje prvky požadující urbanistické a architektonické řešení. Přístřešky na nástupištích jsou řešeny v rámci dokumentace DUR typovým provedením s přihlédnutím na krajinný ráz. Reléové domky a rozvodny jsou navrženy jako prefabrikované. V dalším stupni dokumentace bude architektonický vzhled těchto objektů dále upřesněn.

B.2.3 DISPOZIČNÍ A PROVOZNÍ ŘEŠENÍ, TECHNOLOGIE VÝROBY

Dispoziční uspořádání stavby vychází ze stávajícího stavu dráhy a výrazněji se mění jen v žst. Hodonice, kde dochází ke komplexní rekonstrukci železniční stanice. Veškeré dispozice a provozní řešení odpovídají požadavkům objednatele dokumentace.

B.2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Stavba revitalizace respektuje obecně platné technické požadavky na stavbu dráhy dané zákonem o drahách, prováděcími vyhláškami a technickými normami, přičemž jejím užíváním dojde k rozšíření a doplnění provozních předpisů vlastníka dráhy.

Stavba se dotýká rekonstrukce žst. Hodonice, kde jsou vybudovány nová nástupiště se zabezpečením bezkonfliktního přístupu. Stanice Hodonice je částí stavby Božice – Hodonice – Znojmo, v působnosti SÚ Znojmo.

B.2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

Předpis SŽDC Bp 1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci platí jen na pozemcích SŽDC, na pozemcích ČD nadále platí předpis ČD OP 16 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

Bezpečnost stavby na provozované dráze je řešena v rámci platné legislativy (zákon o drahách) a s ohledem na stávající předpisy spojené s provozováním dráhy. Stavba revitalizace obecně není stavbou veřejně přístupnou, když zákonem o drahách je vstup na dráhu, s výhradou míst k tomu určených (např. nástupiště, podchod, výpravní budovy, přejezdy a přechody) zcela zakázán.

Všeobecně

Cílem zabezpečení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci stavby „Revitalizace trati Břeclav - Znojmo“ je stanovit a koordinovat základní podmínky k zajištění bezpečnosti práce a požární ochrany.

V dalším stupni dokumentace bude vytvořen Plán BOZP který bude podrobněji určovat pravidla, která budou přiměřeně zajišťovat bezpečnost pracovníků při práci na staveništi tak, aby vyhovovala potřebám k zajištění bezpečné a zdravé neohrožující práce.

Plán BOZP pro tuto stavbu bude zpracován na základě naplnění požadavků § 15 zákona č. 309/2006 Sb., v platném znění a bude samostatnou přílohou projektové dokumentace dalšího stupně za předpokladu:

- celková předpokládaná doba trvání prací a činností je delší než 30 pracovních dnů, ve kterých budou vykonávány práce a činnosti a bude na nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den,
- předpokládaný celkový objem prací a činností během realizace díla přesáhne 500 pracovních dnů přepočtu na jednu fyzickou osobu
- při výstavbě budou prováděny práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které stanovuje Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., Příloha 5;

Plán BOZP bude stanovovat bližší požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví pro konkrétní stavbu a jeho plnění a dodržování by mělo být ve fázi výstavby závazné pro všechny dodavatele, jejich zaměstnance a osoby podílející se na realizaci díla.

Plán BOZP žádným způsobem nebude nahrazovat právní předpisy v oblasti BOZP, pouze je bude doplňovat vzhledem ke specifickým podmínkám, rizikům a požadavkům této stavby.

Plán BOZP nenahrazuje znalost a dodržování všech platných předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, technologických a pracovních postupů, místních provozních předpisů a návodů výrobců.

Základním předpokladem pro dodržování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je, že práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takovéto práce provádět.

Jelikož se jedná se o stavbu s významným podílem prací na zařízení technického vybavení, prací na elektrickém zařízení, pracích v ochranných pásmech energetických vedení, prací spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb, zemních pracích, pracích v kolejišti představuje tato stavba zejména následující činnosti spojené s potencionálními riziky ohrožení zdraví:

- rizika práce s elektrickými zařízeními
- rizika práce na elektrickém zařízení
- rizika při vykonávání zemních prací, při výkopech základových konstrukcí a inženýrských sítí
- rizika práce železářské, betonářské
- rizika práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb
- rizika práce, při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky více než 10 m.
- rizika při vykonávání svářečských prací
- rizika práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení
- rizika práce v kolejišti
- rizika vznikající při práci s mechanizací
- a další

Na základě zhodnocení BOZP při přípravě a při výstavbě budou prováděny tyto práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které stanovuje Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., Příloha 5;

- odst. 4 Práce nad vodou nebo v její těsné blízkosti spojené s bezprostředním nebezpečím utonutí.
- odst. 5. Práce, při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky více než 10 m.
- odst. 6. Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení.
- odst. 7. Zemní práce prováděné protlačováním, pokud nepodléhají dozoru orgánů státní báňské správy.
- odst. 11. Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových a dřevěných, určených pro trvalé zabudování do staveb.

Základní povinnosti účastníků výstavby

Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti práce dodržovat Vyhlášku Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 324/90 Sb. O bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích, Zákon č.309/2006 Sb. z 23. května 2006, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví a Nařízení vlády ze dne 12.prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení, zvláště při pracích v blízkosti trakčního vedení kdy je nutno dodržovat předepsané minimální vzdálenosti. Dále je nutno věnovat pozornost v případech, kdy není možno zjistit polohu inženýrských sítí. Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytýčeny a poloha předána stavebníkovi. Vytýčení provedou, na vyžádání, zástupci správců a majitelů inženýrských sítí. Pokud nespecifikovali správcové zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování přípravné dokumentace, musí být při pracích v blízkosti inženýrských sítí dodržován následující postup:

- Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení, nebo v

jeho blízkosti. Současně zajistí - v případě potřeby - vypnutí zařízení z provozu v místě staveniště.

- Před zahájením stavby a to i prací přípravných (budování zařízení staveniště) zajistí zhotovitel stavby vytýčení stávajících inženýrských sítí a zařízení nalézajících se v prostoru staveniště a jeho bezprostředním sousedství a prostorech, kde by mohla být tato vedení a zařízení dotčena stavebními pracemi nebo provozem stavby. Doklady o tomto vytýčení předá zhotovitel stavby investorovi při předání staveniště.
- Při práci v ochranném pásmu inženýrských sítí je nutno dodržovat platné zákony, bezpečnostní předpisy a normy
- Při provádění zemních nebo jiných prací v blízkosti inženýrských sítí je stavebník povinen učinit patřičná opatření, která by zabránila poškození sítí a jejich zařízení
- Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací.
- Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi se přizpůsobí technologie provádění prací charakteru ohrožení. Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců. Odkryté sítě je třeba zabezpečit proti poškození.

Při pracích na sdělovacích vedeních, ohrožovaných vlivy trojfázových vedení VVN A ZVN, je nutné postupovat podle ČSN 34 3101, článek 116 a 120.

U sdělovacích a zabezpečovacích vedení a zařízení je třeba pro bezpečnost osob provést následující opatření:

- Kovové konstrukce nebo skříně, na kterých jsou upevněny kabelové závěry, oddělovací transformátory, musí být uzemněny na společný uzemňovací systém uzemňovacím páskem 30x4mm
- Tyto konstrukce a skříně musí být opatřeny výstražnou tabulkou dle ČSN 34 3510
- Před ocelovou konstrukcí a v místech dosahu osob obsluhujících zařízení nutno dát na podlahu izolační koberec
- Všechny osoby, které mohou s těmito kabely přijít do styku, je nutno instruovat a vybavit je ochrannými prostředky a pomůckami dle ČSN 34 3100
- Indukuje-li se ve sdělovacím nebo zabezpečovacím kabelovém vedení při zkratovém stavu trojfázového vedení větší napětí než hodnoty uvedené v tabulce č.1 normy ČSN 33 2160, je nutné označit veškeré doklady o takovém kabelu nápisem „POZOR! NEBEZPEČÍ ÚRAZU INDUKOVANÝM NAPĚTÍM“

Dále je třeba dodržovat bezpečnostní nařízení a ochranná opatření dle dalších technických norem jednotlivých profesí, podílejících se na realizaci stavby.

- Při provádění stavebních a montážních prací je nutno dodržovat Bezpečnostní předpisy ve stavebnictví B1 – B6, základní předpis SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, pro elektrická zařízení vyhl.č.87/71 Sb. ČSN 34 1008 a ČSN 34 3109 a dále Elektrizací zákon vyhl.104/78 Sb., 100/73 Sb., 87/73 sb., 770/73 Sb., včetně novelizací, silniční zákon, zákon o drahách a zákon o telekomunikacích. Současně jsou pracovníci dodavatelských organizací povinni dodržovat veškeré instrukce a nařízení související s bezpečností práce.
- Při stavbě musí být dodrženy všechny platné předpisy a směrnice, týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na elektrických zařízeních
- Zhotovitel musí provádět práce na elektrických zařízeních a práce s elektrickými zařízeními podle norem ČSN EN 50110-1, ČSN EN 50110-2.
- zhotovitel musí dodržovat při práci a pobytu na stavbě ustanovení normy ČSN ISO 8421-1 až 8 o požární bezpečnosti a musí poučit pracovníky o požární ochraně a použití ručních hasicích přístrojů uvedených v ČSN EN 3-1 až 6.
- Zhotovitel je povinen dodržovat ustanovení zákona č. 133/1985 Sb., vyhlášky č. 21/1996 Sb a vyhlášky č.87/2000 Sb.
- Dále je třeba respektovat zákon 309/2006 Sb., ve znění zákona 362/2007 Sb. s účinností od 1. ledna 2008.
- Před zahájením stavby musí být riziková místa, která určují předpisy a normy označena zábranami a viditelnými bezpečnostními tabulkami.

- Zhotovitel zajistí školení BOZP všem zaměstnancům, kteří se budou pohybovat po staveništi.
- Zhotovitel zajistí všem pracovníkům školení pro pohyb v kolejišti. V kolejišti se nesmí pohybovat pracovník bez tohoto školení!!!
- Během výstavby je nutné zabránit znečištění vod, zejména nesmí dojít ke znečištění ropnými látkami. Používané mechanizační prostředky musí být v dobrém stavu a musí být dodržována preventivní opatření k zabránění případných úkapů či úniku ropných látek
- V době výstavby je nutné provádět údržbu příjezdových komunikací. V letním a podzimním období bude věnována pozornost omezení sekundární prašnosti formou čištění a případně kropení komunikace
- Budou dodrženy veškeré podmínky vydané dotčenými orgány státní správy nebo dotčenými organizacemi event. osobami
- Veškeré stavební práce budou prováděny dle platných technologických předpisů, příslušných norem a technicko – kvalitativních podmínek, případně podle zvláštních TKP s důrazem na provádění předepsaných zkoušek a měření pro jednotlivé práce
- Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN 34 3100 a na trakčním vedení ČSN 34 3109. Před uvedením el. zařízení do provozu musí být prověřena správnost ukolejnění, uzemnění a dimenzování vodičů. O výsledcích příslušných zkoušek a komisionálního řízení pro uvádění jednotlivých zařízení do zkušebního a trvalého provozu musí být proveden protokolární záznam.
- Při provozu na železničních tratích a při používání žel. zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ, spolu s dopravními a návěstními předpisy.
- Stavební činnost - jak vyplývá z dříve uvedených stavebních postupů - bude probíhat při nutném zachování drážního provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení a vybavení všech pracovníků ochrannými pomůckami. Dále je nutno zajistit trvalé spojení mezi jednotlivými pracovišti a pověřeným pracovníkem provozu drah.
- V místech, kde lze očekávat přístup veřejnosti, nebo kde bude povolen pohyb osob v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací současně se zajištěním bezpečnosti veřejnosti. A to jak organizačně, tak i technicky (např. oplocením, vymezením území pro průchod stavenišť a podobně).
- Při provádění práce strojními mechanismy a jeřáby v prostorách dráhy a v ochranném pásmu dráhy je nutno přizvat na dozor oprávněné provozní pracovníky.
- zhotovitel předloží certifikáty na použité materiály a výrobky

Podmínky pro ochranu životního prostředí při provádění stavby

Z pohledu legislativních norem vztahujících se k ochraně životního prostředí se bude dodavatel řídit především těmito dokumenty a normami:

Zákon č. 185/2001 Sb. O odpadech, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 381/2001 Sb. Katalog odpad, ve znění vyhlášky č. 503/2004 Sb.

Vyhláška č. 383/2001 Sb. O podrobnostech nakládání s odpady, ve znění vyhl. č. 41/2005 Sb.

Vyhláška č. 376/2001 Sb. O hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, ve znění vyhl. č. 502/2004 Sb.

Zákon č. 17/1992 Sb. O životním prostředí

Je nutné dodržovat noční klid a zabránit zvýšené prašnosti při provádění stavebních prací. Komunikace užívané pro stavební dopravu musí být udržovány v bezvadném stavu.

Za zhoršení vlivu na životní prostředí v době provádění stavby plně odpovídá zhotovitel stavby.

Během výstavby bude okolí ovlivněno zvýšenou hlučností ze stavebních prací, zvýšenou hlučností a exhalacemi ze staveništní dopravy a zvýšenou prašností.

Obecně je třeba dbát zejména na:

- omezení hlučnosti na stavbě s ohledem na blízkou zástavbu
- ochranu vod před znečištěním hlavně ropnými produkty a oleji
- snížením prašnosti včasným čištěním vozovek a kropením vodou při manipulaci se sypkými materiály
- zamezení znečištění ovzduší zákazem spalování jakýchkoliv látek na staveništi
- nakládání s odpady ze stavební výroby v souladu s příslušnými předpisy
- omezením staveništního provozu na denní dobu (7.00 - 19.00)

- v případě hluku a exhalací- omezení prašnosti kropením vodou.
- přísným dodržováním zásad manipulace s nebezpečnými látkami a zákaz jejich spalování na staveništi a stavbě.

I. Základní předpisy

Označení	Popis
Zákon č. 262/2006 Sb.	zákoník práce, ve znění zákona 362/2007 Sb
Zákon č. 309/2006 Sb.	kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovně právní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů ve znění zákona 362/2007 Sb.
Zákon č. 251/2005 Sb.,	o inspekci práce, v platném znění.
Zákon č. 183/2006 Sb.	o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

II. Dozor nad bezpečností a ochranou zdraví při práci

Označení	Popis
Zákon 174/1968 Sb.	o státním odborném dozoru nad bezpečností práce
Zákon 200/1990 Sb.	o přestupcích
Zákon 251/2001 Sb.	o inspekci práce

III. Ochrana zdraví, hygiena práce, pracovní prostředí

Označení	Popis
Vyhláška 288/2003 Sb.	kterou se stanoví práce a pracoviště, které jsou zakázány těhotným ženám, kojícím ženám, matkám do konce devátého měsíce po porodu a mladistvým
Vyhláška 432/2003 Sb.	kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli
Vyhláška 137/2004 Sb.	o hygienických požadavcích na stravovací služby
Nařízení vlády 101/2005 Sb.	o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
Zákon 379/2005 Sb.	o opatřeních před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami
Zákon č. 350/2011 Sb	o chemických látkách a chemických směsích.
Zákon č. 258/2000 Sb.	o ochraně veřejného zdraví, v platném znění.
Nařízení vlády č. 589/2006 Sb.	kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů.
Nařízení vlády č. 272/2011 Sb.	o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
Vyhláška č. 402/2011 Sb.	o hodnocení nebezpečných vlastností chemických látek a chemických směsí a balení a označování nebezpečných chemických směsí

IV. Osobní ochranné pracovní prostředky, nápoje a mycí, čistící a desinfekční prostředky

Označení	Popis
Nařízení vlády 361/2007 Sb.	kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
Nařízení vlády 495/2001 Sb.	kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků
Nařízení vlády 21/2003 Sb.	kterým se stanoví technické požadavky na osobní ochranné prostředky

V. Požární ochrana

Označení	Popis
Zákon 133/1985 Sb.	o požární ochraně
Vyhláška MV 246/2001 Sb.	o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci)
Vyhláška MV 87/2000 Sb.	kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živic v tavných nádobách
Vyhláška 23/2008 Sb.	o technických podmínkách požární ochrany staveb
ČSN ISO 8421-1 až 8	Požární ochrana
Vyhláška č. 102/2009	kterou se mění vyhláška Ministerstva vnitra č. 255/1999 Sb., technických podmínkách věcných prostředků požární ochrany, ve znění pozdějších předpisů

Závěr

Na základě zhodnocení rizik budou navrženy technické nebo organizační opatření, které jsou obsahem samotného plánu BOZP (bude vyhotoven v dalším stupni projektové dokumentace), volené dle vhodnosti použití s ohledem na finanční náročnost a opatření, které je nutno provést dle právních předpisů - dočasné stavební konstrukce (lešení), pažení, automatický výstražný systém, OOPP atd.

B.2.6 ZÁKLADNÍ TECHNICKÝ POPIS STAVEB

ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK VŠEOBECNĚ

Organizování a provozování drážní dopravy bude na trati Břeclav – Znojmo dle předpisu SŽDC D1.

Vymezení rozsahu kolejových úprav stavby, předmět úprav

Kolejové úpravy stavby se týkají trati Břeclav - Znojmo, úseků Boří Les (mimo) - Valtice (včetně) km 86,405-96,241 a části úseku Hodonice (včetně) – Znojmo km 16,253 – 20,100. Cílem stavby je zvýšení rychlosti ve vybraných úsecích a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy. Pro zvýšení konkurenceschopnosti žel.dopravy budou provedeny i rekonstrukce nástupišť v zastávce Valtice město a v žst. Hodonice

Trať je vedena ve smyslu zákona o drahách jako celostátní. Jedná se o jednokolejnou celostátní dráhu. Celková délka je 68,1 km. Traťová třída zatížení je D4. Trakce je nezávislá. Zábřzdná vzdálenost je 700 m. Traťová rychlost je 80 km/h. Z důvodu zabezpečovacího zařízení je rychlost přes stanice pouze 40 km/h. Trať se skládá ze 7 mezilehlých stanic a 8 traťových úseků. Největší sklon 12 ‰ je v úseku od km 93,360 po žst.Valtice.

Koncepce kolejových úprav, směrové poměry a traťová rychlost

Vzhledem ke stanovenému finančnímu limitu a nutnosti prokázat ekonomickou návratnost stavby byl rozsah kolejových úprav stavby redukován na vybrané úseky.

Součástí stavby je celková rekonstrukce dvou mezistaničních úseků Boří Les – Valtice a části úseku Hodonice – Znojmo, celková rekonstrukce železniční stanice Hodonice a rekonstrukce obou zhlaví v železniční stanici Valtice.

Celková rekonstrukce obsahuje snesení stávajícího železničního svršku a zřízení nového železničního svršku, sanace železničního spodku, úprava stávajícího nebo zřízení nového odvodnění, snesení stávajících a vybudování nových nástupišť a obecně úpravy související s uvedením dotčených úseků do normového stavu.

V rekonstruovaných úsecích bude zvýšena rychlost až na hodnotu 120 km/h. V žst. Valtice je rychlost zvýšena z 40 na 80 km/h.

Tabulka rychlostí před rekonstrukcí (km/h)

	Od km	do km	V
Boří Les	86,405	94,847	80

	94,847	95,403	70	
	95,403	96,200	40	Valtice
Hodonice	16,396	17,216	40	
	17,216	20,028	80	
	20,028	22,230	70	
	22,230	22,410	60	
	22,410	24,718	70	
	24,718	24,955	50	Znojmo

Tabulka rychlostí po rekonstrukci (km/h)

	od km	do km	V	V ₁₃₀	
Boří Les	86,405	91,732	120	120	
	91,732	93,179	100	110	
	93,179	95,456	95	100	
	95,456	96,241	80	80	Valtice
Hodonice	16,253	20,100	120	120	zast.Dyje

V - max. l=100mm (amax= 0,65m/s²) V₁₃₀ – max. l=130mm (amax= 0,80m/s²)

V rekonstruovaných kolejích je užito nového svršku s kolejnicemi tvaru 49 E1, pražci B91 S/2 a pružným upevněním typu W14. Kolej bude zřízena jako bezстыková.

V místě úrovnových přejezdů budou použita upevňovací s antikorozií úpravou.

V rámci stavby bude provedena rekonstrukce nástupišť v zastávce Valtice město a v žst. Hodonice. Délka nástupišť v žst. Hodonice 90m, v zast.Valtice město 110m.

Přehled stavebních objektů předkládaných se žádostí o vydání rozhodnutí SÚ Znojmo

Železniční svršek a spodek

SO 15-16-01	Žst. Hodonice, železniční spodek
SO 15-17-01	Žst. Hodonice, železniční svršek
SO 15-17-03	Žst. Hodonice, železniční svršek vlečky NAVOS
SO 16-16-01	T.ú. Hodonice - Znojmo, železniční spodek
SO 16-17-01	T.ú. Hodonice - Znojmo, železniční svršek

SO 95-17-01 Výstroj trati

Nástupiště

SO 15-16-02	Žst. Hodonice, nástupiště
-------------	---------------------------

Železniční přejezdy

SO 15-17-02	Přejezd v km 17,206
SO 16-17-02	Přejezd v km 17,895
SO 16-17-03	Přejezd v km 18,988

Technický popis stavebních objektů

SO 15-16-01 Žst. Hodonice, železniční spodek

Rozsah sanace železničního spodku je vymezen km 16,253 – km 17,225.

K sanaci železničního spodku pod dopravními kolejemi č. 1, č. 2 a č. 3 jsou zvoleny konstrukce pražcového podloží TPP 2.1 a TPP 6.1. Pod přejezdem v km 17,206 a pod výměnovou částí výhybky č. 8 je navržena zesílená konstrukce pražcového podloží.

V celém úseku je navržena zemní pláň pod kolejí skloněná 5 % směrem k trativodům nebo na svahy tělesa železničního spodku.

Navržená rekonstrukce železniční stanice neopouští ani nepřesahuje stávající těleso železničního spodku. Není nutné provádět výstavbu nového tělesa ani rozšiřování stávajícího tělesa.

V rozsahu sanace železničního spodku bude provedeno odvodnění. Odvodnění je navrženo tak, že po km 16,475 je provedeno skloněnými zemními pláněmi 5 % pod kolejemi č. 1 a č. 2 na svah tělesa železničního spodku. Od km 16,475 po konec objektu je provedeno skloněnými zemními pláněmi 5 % pod kolejemi č. 1, č. 2 a č. 3 do podélných trativodů. Podélné trativody DN 150 HDPE jsou navrženy na sklon 5 ‰ a jsou zaústěny do kanalizace, která je vedena vpravo ve směru staničení podél kolejíště SŽDC. Kanalizace DN 300 HDPE je navržena ve sklonech 5 ‰ a 3 ‰. Vyústění je provedeno v km 16,475 ve směru staničení vpravo na terén pomocí monolitické výusti a skluzu z melioračního žlábků. Do této kanalizace je též zaústěno odvodnění z následujícího traťového úseku Hodonice – Znojmo. Z tohoto úseku je pomocí lapače splavenin v km 17,225 zaústěn do kanalizace zpevněný příkop. Na znojenském zhlaví mezi šachtami Š42-Š43 a Š43-Š44 se nachází trativod nad kanalizací. Na trativodech se nachází plastové šachty DN 400 HDPE a betonové šachty DN 800 s revizním nástavcem. Na kanalizaci se nachází betonové šachty DN 800.

Součástí železničního spodku jsou i příčné kabelové chráničky pod kolejemi pro převedení nově budovaných i stávajících podzemních kabelových sítí.

SO 15-17-01 Žst. Hodonice, železniční svršek

Rozsah rekonstrukce železničního svršku je vymezen km 16,253 – km 17,225. Do tohoto stavebního objektu je zahrnuta směrová i výšková úprava začínající již od km 16,179.

Ve stanici jsou navrženy tři průběžné dopravní koleje č. 1, č. 2 a č. 3. Uspořádání stanice se dvěma vnějšími nástupišti je z pohledu bezpečného pohybu cestujících velmi příznivé. Jedno vnější nástupiště je umístěno u hlavní koleje č. 1 a druhé vnější nástupiště je umístěno u nově zřízené kratší dopravní koleje č. 3. Kolej č. 3 začíná v božickém zhlaví a je ukončena výhybkou č. 6 v koleji č. 1 před výpravní budovou. Tato výhybka je situována tak, aby vzdálenosti od obou nástupišť k výpravní budově byly vyrovnané a minimální možné. Kolej č. 2 je v poloze té stávající, je však zcela rekonstruována. Byla zde sledována maximalizace užitečné délky této koleje. Osové vzdálenosti mezi dopravními kolejemi jsou 5,00 m. Celkově vložením nových výhybek s betonovými pražci pro vyšší rychlost než stávající jsou zhlaví prodloužena a přefigurována. V božickém zhlaví je provedeno napojení stávající koleje č. 5 a vlečky SLADOVNY SOUFFLET ČR, a.s. Ve znojenském zhlaví je napojení vlečky NAVOS, a.s. zrušeno. Stávající průběžná manipulační kolej č. 3 a kusá manipulační kolej č. 6 jsou demontovány.

Rychlost v hlavní dopravní koleji č. 1 je 120 km/h. Rychlost v předjízdě dopravní koleji č. 3 je 60 km/h v božickém zhlaví a 50 km/h ve znojenském zhlaví. Rychlost v předjízdě dopravní koleji č. 2 je 50 km/h. Ostatní napojení do manipulačních a vlečkových kolejí je navrženo tak, aby vyhovělo rychlosti 40 km/h.

Železniční stanice je umístěna v přímé a v krátkých obloucích o vysokých hodnotách poloměrů.

SO 15-16-02 Žst. Hodonice, nástupiště

Ve stanici budou zřízena dvě vnější nástupiště. Jedno vnější nástupiště je umístěno u hlavní koleje č. 1 a druhé vnější nástupiště je umístěno u nově zřízené kratší dopravní koleje č. 3. Nástupiště byla umístěna tak, aby vzdálenost k výpravní budově od obou nástupišť byla pokud možno vyrovnaná.

Délka nástupních hran 90 m vychází ze současné a výhledové dopravy a byla rovněž projednána a odsouhlasena na pracovních poradách. Nástupní hrany jsou vzdáleny 1,67 m od osy koleje. Výška nástupních hran je 550 mm nad TK.

Šířka nástupišť je 3,00 m, v místech přístřešku a navazující přístupové rampy je šířka nástupišť zvětšena na hodnotu 5,00 m po rub betonové římsy. Nástupiště jsou navržena v jednostranném příčném sklonu 2 % směrem od koleje. Sklon nástupišť v podélném směru respektuje niveletu koleje.

Nástupištní hrany jsou navrženy z nástupištních prefabrikátů typu L. Prefabrikát typu L je uložen na vyrovnávací vrstvu z cementové malty MC 10 v tloušťce 10 mm, která je rozprostřena na podkladní vrstvě z prostého betonu C 12/15 tloušťky 100 mm. Nástupištní prefabrikát typu L je nutno

zasypat zhutněnou nenamrzavou zeminou pod krytem zpevněné plochy nástupiště. Betonová dlažba na nástupištích je vždy ohraničena pevnou konstrukcí – nástupištním prefabrikátem typu L, betonovou monolitickou zídou se zábradlím v oblasti napojení na přístupový chodník, která přechází v základ přístřešku pro cestující, betonovou monolitickou zídou se zábradlím a se služebním schodištěm na konci nástupiště nebo chodníkovým betonovým obrubníkem v betonovém loži.

Příchod na nástupiště od výpravní budovy je zabezpečen přístupovými chodníky, které dosahují v délce 10 m před nástupištěm sklon 7,11 %. Šířka krytu chodníku mezi obrubníky nebo mezi betonovými monolitickými zídkami je 2,0 m. Přístupový chodník je navržen v jednostranném příčném sklonu 2 %. Betonová dlažba na přístupovém chodníku je vždy ohraničena pevnou konstrukcí – betonovou monolitickou zídou se zábradlím nebo chodníkovým betonovým obrubníkem v betonovém loži.

Nástupiště jsou opatřena úpravami pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace podle Vzorového listu železničního spodku Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištích a podle Metodiky k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

SO 15-17-03 Žst. Hodonice, železniční svršek vlečky NAVOS

Vlečka NAVOS, a.s. je zaústěna do stávajícího kolejiště železniční stanice Hodonice ve znojenském zhlaví pomocí stávajících výhybek č. 8 a č. Z1. Výhybka č. Z1 tvoří odvratnou kolej č. k2a. Osová vzdálenost mezi odvratnou kolejí a matečnou kolejí znojenského zhlaví stanice je méně jak 4,00 m (má být alespoň 4,75 m). Toto kolejové propojení přes výhybku č. Z1 je v současné době mimo provoz. Ve stavbě Revitalizace Břeclav – Znojmo dochází v žst. Hodonice ke zrušení tohoto kolejového propojení. Obsluha vlečky NAVOS, a.s. bude zabezpečena přes kolejiště vlečky SLADOVNY SOUFLET ČR, a.s., která je zaústěna do žst. Hodonice v božickém zhlaví.

Demontáž výhybky č. 8 je součástí objektu SO 15-17-01 Žst. Hodonice, železniční svršek. Součástí objektu SO 15-17-03 Žst. Hodonice, železniční svršek vlečky NAVOS je demontáž výhybky č. Z1 a navazujících částí kolejového roštu a vložení kolejového pole.

SO 16-17-01 T.ú. Hodonice – Znojmo, železniční svršek

Stavební objekt začíná v km 17,225 000 za výhybkou č.8 v žst. Hodonice a končí v km 20,100 000 v místě stávající zastávky Dyje. Stávající kolej je pojižděná rychlostí 70 km.h⁻¹. Celková délka rekonstrukce za účelem zvýšení rychlosti úseku činí 2875 m. Směrové a výškové uspořádání koleje je navržena pro návrhovou rychlost V=120 km.h⁻¹ pro nedostatek převýšení I≤100.

Směrově byla kolej vyrovnávána s ohledem na minimalizaci příčných posunů koleje tak, aby konstrukce zejména spodku byly co možná nejbližší stávajícímu tělesu, a měly co nejmenší dopad na úpravu stávajícího tělesa.

SO 16-16-01 T.ú. Hodonice – Znojmo, železniční spodek

Stavební objekt začíná v km 17,225 a končí v km 20,100 000 a rozsahem odpovídá stavebnímu objektu svršku.

Z geotechnického hlediska zájmovou oblast budují převážně sedimentární jíly a písky. Z morfologického hlediska je těleso vedeno převážně na nízkých násypech a v mělkých zářezích. V celém úseku bude navržena nová konstrukce pražcového podloží.

V úsecích mělkých násypů je odvodnění zemní pláně realizováno odřezem na svah tělesa, v místech zářezů (převládající část) jsou realizovány nové odvodňovací prvky následovně:

- od km 17,225 – km 18,125 je navržen pravostranný zpevněný příkop TZZ 4 dl.900 m s uložením do betonového lože výškově v souběhu s niveletou, příkop je vyústěn do nově navržené kanalizace (součást SO 15-16-01), která dál pokračuje jako součást odvodnění žst. Hodonice,
- od km 18,125 – km 18,275 je násyp,
- od km 18,275 – km 18,580 je navržen pravostranný zpevněný příkop TZZ 4 dl.305 m s uložením do betonového lože ve sklonu 2,5‰ s vyústěním na svah v km 18,175 vpravo,
- s ohledem na konfiguraci terénu a vedení nivelety koleje je od km 18,580 – km 19,600 navržen pravostranný odpařovací příkop klesající od km 18,580 na dl.620 m 2,5‰ a od km 19,200 na dl.400 m stoupající 2,5‰.

➤ od km 19,600 – km 20,100 je navržen levostranný trativod DN150-HDPE dl.500 m s uložením trouby do betonového lože klesající v souběhu s niveletou 4,3‰ směrem do Hodonice. Trativod v km 19,600 vyústí do odpařovacího příkopu.

Kolej pod přejezdovými konstrukcemi je odvodňována trativodem DN150-HDPE, které vyústí do zpevněného příkopu (Přejezd v km 17,895), resp. do odpařovacího příkopu (Přejezd v km 18,988).

Z důvodů směrové úpravy koleje podél stávajícího nástupiště zast.Dyje je část nástupiště od km 20,036 (začátek nástupiště) – km 20,100 demontována. V km 20,100 je vybudováno ukončení nástupiště tvárnicemi typu Tischer s konzolovými deskami K145. Zůstávající část nástupiště čítá délku 100 m. Dle výsledků dopravní technologie je postačující délka nástupišť v úseku Hodonice – Znojmo 90 m, čehož je dosaženo.

SO 95-17-01 Výstroj trati

Předmětem stavebního objektu je osazení prvků výstroje trati v rekonstruovaných úsecích : rychlostníky, předvěstníky rychlostníku, sklonovníky, staničníky/hektometry, tabule před zastávkou (vlak se blíží k zastávce), tabule s názvem zastávky před zastávkou. Tabule s názvem stanice/zastávky umístěné na nástupištích jsou součástí stavebních objektů nástupišť.

V úsecích, kde nejsou navrženy kolejové úpravy, výstroj trati upravována nebude.

ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

SO 15-17-02 Přejezd v km 17,206

silnice III/40834 – S 7,5/50, správce – SÚS JmK, oblast Znojmo

Předmětem objektu je rekonstrukce stávajícího železničního přejezdu na silnici III.třídy číslo 40834-1 v pasportním staničení km 2,822, nacházející se v katastrálním území Hodonice. Jedná se o jednokolejný přejezd s úhlem křížení 83°. Směrové vedení návrhu vychází ze stávajícího stavu. Celková délka upravované komunikace včetně přejezdu je 15,0m (plocha upravované komunikace 78m²).

Komunikace je navržena jako dvoupruhová odpovídající kategorii S 7,5/50 s jízdními pruhy šířky 3,00m, vodícími proužky 0,25m a s nezpevněnými krajnicemi šířky 0,75m. Součástí je úprava levostranného sjezdu šířky 3,0m.

Nová přejezdová konstrukce je navržena jako celopryžová skladebné délky 0,6 m včetně vnějších přejezdových panelů a závěrné zídky (celková délka 8,4m).

SO 16-17-02 Přejezd v km 17,895

Jednopruhová komunikace, účelová komunikace

Nová přejezdová konstrukce bude betonová skladebné šířky 1,2 m včetně vnějších přejezdových panelů a závěrné zídky.

Šířka komunikace je navržena v kategorii S4,0/30, jízdní pruh 3,0 m, nezpevněné krajnice 2 x 1 m.

Krajnice budou zpevněné na přejezdu tak, aby byla volná šířka na přejezdu 5 m, po které se může jezdit vozidly. Zpevnění krajnic se provede minimálně 1,5 m za výstražníkem od koleje a zpevnění se plynule napojí na jízdní pruh.

V blízkosti přejezdu se nachází dva sjezdy, které budou upraveny osazením silničního obrubníku ve vozovce v místě křížení a dvěma červenými směrovými sloupky v krajnici. Komunikace na přejezdu bude hlavní, aby vozidla na přejezdu měla přednost.

SO 16-17-03 Přejezd v km 18,988

Jednopruhová komunikace, účelová komunikace

Nová přejezdová konstrukce bude betonová skladebné šířky 1,2 m včetně vnějších přejezdových panelů a závěrné zídky.

Šířka komunikace je navržena v kategorii S4,0/30, jízdní pruh 3,0 m, nezpevněné krajnice 2 x 1 m.

Krajnice budou zpevněné na přejezdu tak, aby byla volná šířka na přejezdu 5 m, po které se může jezdit vozidly. Zpevnění krajnic se provede minimálně 1,5 m za výstražníkem od koleje a zpevnění se plynule napojí na jízdní pruh.

V blízkosti přejezdu se nachází dva sjezdy, které budou upraveny osazením silničního obrubníku ve vozovce v místě křížení a dvěma červenými směrovými sloupky v krajnici. Komunikace na přejezdu bude hlavní, aby vozidla na přejezdu měla přednost.

Práce na rekonstrukci svršku a sanaci spodku budou prováděny v několika stavebních postupech, částečně za úplného vyloučení železničního provozu. Podrobných návrh postupu výstavby včetně časového ukotvení je zahrnut v samostatné části dokumentace

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI

Obecně:

V rámci stavby je navržena rekonstrukce jednoho most v žst. Hodonice).

Cílem bude u mostních objektů umožnění zvýšení traťové rychlosti až do rychlosti $v = 120 \text{ km/h}$, zajištění přechodnosti TTŽ D4 (D4/100 resp. D4/120), dosažení prostorového uspořádání odpovídající požadavkům předpisu ČSN 73 6201 / 2008 (VMP 2,5, resp. VMP 2,5R) a dále prodloužení životnosti ponechávaných stavebních konstrukcí tak, aby po zahájení provozu na revitalizované trati nebylo třeba po dobu minimálně 15-ti let omezovat železniční provoz z důvodu zhoršení jejich stavu.

Žst. Hodonice:

SO 15-19-01 Most v km 16,410

Stávající stav:

Most o 1 otvoru přes účelovou nezpevněnou komunikaci, nosná konstrukce cihelná klenba, světlost 2,84 m, rozpětí 3,40 m, spodní stavba cihelná, založená na kamenných blocích. Hodnocení stavu 2/2.

Návrh úprav:

Sanace cihelného zdiva po očištění tlakovou vodou, doplnit hydrofobním nátěrem, konce příděl přezdíť, opravit římsy (lze i nové ze železobetonu), okolí průčelního zdiva a za křídly očistit od náletů.

SO 95-19-01 Břeclav - Znojmo, přechody kabelů po mostních objektech

Neobsazeno.

PŘELOŽKY SDĚLOVACÍCH ZAŘÍZENÍ

SO 15-10-01 Žst. Hodonice, přeložky sděl.kabelů SŽDC

SO 15-10-02 Žst. Hodonice, přeložky sděl.kabelů ostatních operátorů

SO 16-10-01 T.ú. Hodonice - Znojmo, přeložky sděl.kabelů SŽDC

SO 16-10-02 T.ú. Hodonice - Znojmo, přeložky sděl.kabelů ostatních operátorů

V rámci této části dokumentace se řeší ochrany a úpravy stávajících sdělovacích kabelů ve správě SŽDC, ČD-Telematika i ostatních mimodrážních operátorů tak, aby na nich byl zabezpečen provoz po celou dobu stavby. U drážních kabelů se řeší pouze zajištění provizorního stavu, v definitivním stavu bude stávající kabelizace v prostoru stavby nahrazena novou. V případě ostatních operátorů bude provedena ochrana křížení případně hloubková přeložka ve stávající trase kabelů.

PŘELOŽKY SINOPROUDÝCH ZAŘÍZENÍ MIMODRÁŽNÍCH

neobsazeno

NÁHRADNÍ VÝSADBY A VEGETAČNÍ ÚPRAVY

SO 95-00-01 T.ú. Břeclav - Znojmo, kácení, náhradní výsadby

Předmětem tohoto stavebního objektu je odstranění stávajících dřevin v místě je revitalizace vybraných úseků jednokolejné neelektrizované železniční trati mezi č. 246 žst. Břeclav a žst. Znojmo.

Na základě provedeného dendrologického průzkumu bylo zjištěno, že převážná většina dřevin navržených k odstranění jsou keře a náletové dřeviny a nachází na svazích či v zářezech drážního tělesa. Kácení dřevin je vhodné provádět v období vegetačního klidu od listopadu do března. V dostatečném předstihu před jeho započítím je třeba požádat o povolení ke kácení dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., a to věcně a místně příslušný orgán ochrany přírody.

Na základě § 9 zákona č. 114/92 Sb. může orgán ochrany přírody ve svém rozhodnutí o povolení ke kácení dřevin uložit žadateli přiměřenou náhradní výsadbu ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin.

Jako podklad pro určení náhradní výsadby bylo na základě dendrologického průzkumu provedeno ocenění dřevin dle metodiky AOPK programem Oceňování dřevin verze 1.0.14., dále může být také uložena následná péče v trvání 1-5 let. Náhradní výsadba bude provedena na pozemcích, které určí příslušné orgány ochrany přírody.

POTRUBNÍ VEDENÍ - PLYNOVODY

SO 15-21-01 Žst. Hodonice, plynovody

Úvodem:

Rekonstrukce trati Břeclav – Znojmo spočívá v rekonstrukci kolejového svršku a spodku, která si vyžádá zemní práce, zasahující do hloubky cca 0,75 -1,50 m pod hlavu koleje. V místech křížení trati s plynovody vzniká potenciální nebezpečí kolize.

Předmětem projektu je návrh technických opatření k ochraně přeložek plynovodů, v místech, kde zemní práce zasahují do předpokládaných průběhů inženýrských sítí.

Návrh opatření ochrana plynovodů:

Před započítím prací budou plynovody řádně vytyčeny.

Při práci v blízkosti výše jmenovaného zařízení je nutno dodržet platné právní předpisy, a doplňky, ČSN 733050 – Zemní práce, a další příslušné EN, ČSN, TPG a podmínky správce uvedené v jejich vyjádřeních.

Vytyčené uložené zařízení je chráněno ochranným pásmem ve smyslu zákona č.458.

Obecně:

Předpokládá se, že plynovod je veden v chráničce. Nepředpokládá se dotčení plynovodu pracemi na trati. Předpokládá se pouze chránění stávajících objektů na plynovodu např. orientačních sloupků, číhaček, POCH apod. např. betonovými skružemi.

V případě, že dojde při výkopových pracích k poškození potrubí plynovodu nebo chráničky, bude o této skutečnosti neprodleně informován správce sítí.

Dále bude poškozené místo opraveno a předáno protokolárně zjištěnému zástupci správce plynovodu. Je nutno respektovat trasu plynovodu, a to jak situačně, tak i výškově.

Případná oprava izolace se provedou tepelně smršťovací izolací. Na celém úseku prací na plynovodu se provede vizuální kontrola izolace a dále se provede na celé délce opravy elektroizolace zkouška jiskrovým detektorem. Izolace musí vykazovat odolnost 25kV v celé délce potrubí. Kontrola bude provedena za přítomnosti investora a provozovatele plynovodu. Pracovníci, kteří budou provádět izolační práce musí mít odbornou způsobilost dle TPG 927 02 a TPG 927 03

Plynovodu STL v km 16,912

Plynovod STL z trub ocelových DN 50 je vedena po stávající mostní konstrukci .

Předpokládá se, že při pracích na železničním nedejde k přímému dotčení tohoto plynovodu. V dalším stupni bude dle aktuálního řezu přímo v místě křížení specifikována i dopřesněná případná úprava a ochrana STL plynovodu.

Při křížení se přeložka nepředpokládá, zde dojde pouze k výměně kolejí s novou konstrukcí kolejového svršku a spodku, včetně odvodnění.

Plynovod VTL v km 16,4306

Plynovod VTL , DN 200 potrubí přechází kolmo pod stávající tratí . Předpokládá se, že plynovod je veden pod tratí v chrániče. Trať je vedena v náspu a plynovod má tedy dostatečné krytí.

Předpokládá se, že při pracích na železničním nedejde k přímému dotčení tohoto plynovodu. Před dalším stupněm PD bude zjištěna hloubka uložení (kopané sondy, detekce plynovodu místě křížení atd).

Při křížení se přeložka nepředpokládá, zde dojde pouze k výměně kolejí s novou konstrukcí kolejového svršku a spodku. Vychází se z předpokladu, že plynovod je uložen pod tratí v hloubkách dle platných norem.

V případě snížení krytí v místě křížení plynovodu s odvodněným tratí bude provedeno obetonování chráničky v místě křížení plynovodu, případně se na chráničku umístí silniční panely na šterkový obsyp potrubí. Stávající chráničky a objekty POCH budou chráněny např. betonovými skružemi, případně bedněním proti poškození stavebními pracemi. Při přechodném snížení krytí nad stávajícími plynovody musí být provedeno položení silničních panelů na šterkopískový podklad v místech se sníženým krytím po dobu výstavby, případně musí být zabezpečeno aby při sníženém krytí nebyly tyto sítě pojižděny.

SO 16-21-01 T.ú. Hodonice-Znojmo, plynovody

Úvodem:

Rekonstrukce trati Břeclav – Znojmo spočívá v rekonstrukci kolejového svršku a spodku, která si vyžádá zemní práce, zasahující do hloubky cca 0,75 -1,50 m pod hlavu koleje. V místech křížení trati s plynovody vzniká potenciální nebezpečí kolize.

Předmětem projektu je návrh technických opatření k ochraně přeložek plynovodů, v místech, kde zemní práce zasahují do předpokládaných průběhů inženýrských sítí.

Návrh opatření ochrana plynovodů:

Před započítáním prací budou plynovody řádně vytyčeny.

Při práci v blízkosti výše jmenovaného zařízení je nutno dodržet platné právní předpisy, a doplňky, ČSN 733050 – Zemní práce, a další příslušné EN, ČSN, TPG a podmínky správce uvedené v jejich vyjádřeních.

Vytyčené uložené zařízení je chráněno ochranným pásmem ve smyslu zákona č.458.

Obecně:

Předpokládá se, že plynovod je veden v chrániče. Nepředpokládá se dotčení plynovodu pracemi na tratí. Předpokládá se pouze chránění stávajících objektů na plynovodu např. orientačních sloupků, číhaček, POCH apod. např. betonovými skružemi.

V případě, že dojde při výkopových pracích k poškození potrubí plynovodu nebo chráničky, bude o této skutečnosti neprodleně informován správce sítě.

Dále bude poškozené místo opraveno a předáno protokolárně zjištěnému zástupci správce plynovodu. Je nutno respektovat trasu plynovodu, a to jak situačně, tak i výškově.

Případná oprava izolace se provedou tepelně smršťovací izolací. Na celém úseku prací na plynovodu se provede vizuální kontrola izolace a dále se provede na celé délce opravy elektrojiskrová zkouška jiskrovým detektorem. Izolace musí vykazovat odolnost 25kV v celé délce potrubí. Kontrola bude provedena za přítomnosti investora a provozovatele plynovodu. Pracovníci, kteří budou provádět izolační práce musí mít odbornou způsobilost dle TPG 927 02 a TPG 927 03

Plynovod VTL v km 19,974

Plynovod VTL, dn 150 potrubí přechází kolmo pod stávající tratí. Předpokládá se, že plynovod je veden pod tratí v chráničce v normové hloubce.

Předpokládá se, že při pracích na železničním nedejde k přímému dotčení tohoto plynovodu. Před dalším stupněm PD bude zjištěna hloubka uložení (kopané sondy, detekce plynovodu místě křížení atd). V dalším stupni bude dle aktuálního řezu přímo v místě křížení specifikováno i odvodnění tvárnice žlabem a dle doplněného zaměření hloubky bude i dopřesněna případná úprava a ochrana VTL plynovodu.

Při křížení se přeložka nepředpokládá, zde dojde pouze v výměně kolejí s novou konstrukcí kolejového svršku a spodku včetně odvodnění příkopovými tvárnice. Vychází se z předpokladu, že plynovod je uložen pod tratí v hloubkách dle platných norem.

V případě snížení krytí v místě křížení plynovodu s odvodněnou tratí bude provedeno obetonování chráničky v místě křížení plynovodu, případně se na chráničku umístí silniční panely na šterkový obsyp potrubí. Stávající chráničky a objekty POCH budou chráněny např. betonovými skružemi, případně bedněním proti poškození stavebními pracemi. Při přechodném snížení krytí nad stávajícími plynovody musí být provedeno položení silničních panelů na šterkopískový podklad s místech se sníženým krytím po dobu výstavby, případně musí být zabezpečeno aby při sníženém krytí nebyly tyto sítě pojižděny.

POTRUBNÍ VEDENÍ - VODOVODY

SO 16-22-01 T.ú. Hodonice - Znojmo, vodovody

Úvodem:

Rekonstrukce trati Břeclav – Znojmo spočívá v rekonstrukci kolejového svršku a spodku, která si vyžádá zemní práce, zasahující do hloubky cca 0,75 -1,50 m pod hlavu koleje. V místech křížení trati s vodovody vzniká potenciální nebezpečí kolize.

Předmětem projektu je návrh technických opatření k ochraně přeložek vodovodů, v místech, kde zemní práce zasahují do předpokládaných průběhů inženýrských sítí.

Návrh opatření:

Vodovody jsou ve správě jednotlivých správců a proto musí být rekonstrukcí dráhy a drážních objektů respektovány. Před započítáním prací budou na požádání investora správcem (nebo za jeho účasti) přesně vytyčeny a vytyčení protokolárně předáno stavbě. Podmínky stavební činnosti v blízkosti těchto vodovodů stanoví jejich správce. Po dobu provádění prací bude správce sítě vykonávat dozor a bude přizván vždy k rozhodujícím skutečnostem.

Rekonstrukce kolejového svršku si vyžádá zemní práce, zasahující do hloubky cca 1,50 m pod hlavu koleje.

Dochází k minimálnímu posunu kolejí jak v niveletě tak i ve směru podélném a současně zůstávají beze změny paty náspů železničního tělesa.

Projekt předpokládá pouze zajištění armaturních šachet eventl. orientačních sloupků na trase vodovodů v místě stavebních prací a na příjezdových trasách. Hloubku vodovodů je nutno ověřit kopanými sondami. Při křížení musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN.

V případě, že dojde při výkopových pracích k poškození vodovodů nebo jiných objektů (např. armaturní šachty, orientační sloupky apod.) bude o této skutečnosti neprodleně informován správce sítě. Dále bude poškozené místo opraveno (dle pokynů správce) a předáno protokolárně zjištěnému zástupci správce vodovodu.

Při přechodném snížení krytí nad stávajícím vodovodem musí být provedeno položení silničních panelů na šterkopískový podklad v místech se sníženým krytím po dobu výstavby, případně musí být zabezpečeno, aby při sníženém krytí nebyl tento vodovod pojižděn.

Je nutno respektovat trasu vodovodu, a to jak situačně, tak i výškově.

Vodovod v km 18,4

Vodovod DN 100 LT je veden kolmo přes kolejiště. Předpokládá se, že je uložen v chráničce.

Předpokládá se, že při pracích na železničním tělese nedejde k dotčení tohoto vodovodu. Před dalším stupněm PD bude zjištěna hloubka uložení (kopané sondy, detekce vodovodu v místě

křížení atd). V dalším stupni bude dle aktuálního řezu přímo v místě křížení specifikováno i odvodnění tvárniceovými žlaby a dle doplněného zaměření hloubky bude i dopřesněna případná úprava a ochrana vodovodu.

Vychází se z předpokladu, že vodovod je uložen pod tratí v hloubkách dle platných norem.

Vodovod v km 17,21

Vodovod DN 200 LT je veden kolmo přes kolejiště. Předpokládá se, že je uložen v chrániče. V místě křížení s novou kanalizací odvodnění kolejiště dochází ke kolizi s vedením vodovodu v chrániče.

Před dalším stupněm PD bude zjištěna hloubka uložení (kopané sondy, detekce vodovodu v místě křížení atd). V dalším stupni bude dle aktuálního řezu přímo v místě křížení specifikováno i odvodnění a dle doplněného zaměření hloubky bude i dopřesněna případná úprava a ochrana vodovodu.

Vychází se z předpokladu, že vodovod je uložen pod tratí v hloubkách dle platných norem.

POTRUBNÍ VEDENÍ - KANALIZACE

SO 13-27-01 žst. Božice u Znojma

Kanalizace - vodovod k SO 13-15-01

Projekt řeší dešťovou kanalizaci pro odvedení dešťových vod ze střechy objektu nového technologického domku. Dále řeší odstranění stávající přípojky vody k demolovanému objektu prádelny.

Kanalizace dešťová

Dešťové vody ze střechy objektu budou vedeny od dešťového svodu kanalizační přípojkou navrženou z trub PVC-U DN 125 v celkové délce 1,5m.

Napojení do stávající kanalizace bude provedeno jádrovým vývrtem a osazením tvarovky.

Výpočet množství dešťových vod vedené do kanalizační přípojky:

$F_{st} = \text{plocha - střechy} \quad 32 \text{ m}^2$
 $p = \text{odtokový koeficient} \quad 1$
 $i = \text{množství srážek } 229 \text{ l/s/ha při periodicitě } 0,2$
 $Q_{st} = F_{st} \times p \times i = 0,0032 \times 1 \times 229 = 0,73 \text{ l/s}$

SO 15-27-01 Žst. Hodonice, kanalizace

Kanalizace v km 16,915

Stávající výtlač kanalizace PE 63 je veden kolmo přes kolejiště v místě kde se křížuje s tratí.

Předpokládá se, že kanalizace je vedena v dostatečné hloubce pod kolejí předpokladem, že je uložena v chrániče PVC 150. V místě křížení s novou kanalizací odvodnění kolejiště dochází ke kolizi. V dalším stupni PD bude niveleta upřesněna. Bude proveden ochrana výtlaču v případě sníženého krytí. Např. obetonováním chráničky.

SO 15-27-02 žst. Hodonice

Kanalizace k SO 15-15-01

Projekt řeší dešťovou kanalizaci pro odvedení dešťových vod ze střechy objektu nové technologické budovy.

Kanalizace dešťová

Dešťové vody ze střechy objektu budou vedeny od dešťových svodů kanalizační přípojkou navrženou z trub PVC-U DN 150 v celkové délce 26,5m.

Napojení do stávající kanalizace bude provedeno do stávající revizní šachty na stávající kanalizaci.

Výpočet množství dešťových vod vedené do kanalizační přípojky:

$F_{st} = \text{plocha - střechy} \quad 106,56 \text{ m}^2$
 $p = \text{odtokový koeficient} \quad 1$

$i = \text{množství srážek } 229 \text{ l/s/ha při periodicitě } 0,2$
 $Q_{st} = F_{st} \times p \times i = 0,010656 \times 1 \times 229 = 2,44 \text{ l/s}$

PROTIHLUKOVÉ OBJEKTY

SO 95-33-01 Individuální protihluková opatření neobsazeno

Po dokončení stavby nedojde ke změně v intenzitě dopravy, dle projektu dojde ke zvýšení rychlosti při současné rekonstrukci železničního svršku a spodku. Při uplatnění korekcí na starou hlukovou zátěž je reálný předpoklad, že nebudou překročeny limitní hladiny hluku po provedení stavby. Žádná protihluková opatření tedy nebyla v dokumentaci navržena. K mírnému zhoršení stávající hlukové situace dojde v období výstavby, jedná se však o krátkodobé působení zvýšeného hluku ze stavební činnosti, které lze eliminovat opatřeními organizačního charakteru.

Po dokončení stavby dojde k mírnému zlepšení hlukové situace v okolí železniční trati a je reálný předpoklad dodržení limitních hladin hluku v okolí trati. Pro potvrzení předpokladů budou provedena průkazná kontrolní měření stavu.

POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

SO 13-15-01 Žst. Božice u Znojma, technologický domek

Dle závěrů místního šetření z 31.7. 2013 bylo rozhodnuto, že v žst. Božice u Znojma není možné z prostorových důvodů umístit novou technologii do stávající výpravní budovy, proto bude nový technologický domek situován v místě původní prádelny a nádrže. Obě konstrukce budou v rámci SO demolovány, stejně jako výhybkářská budka v km 809.

V budově se nachází čtyři místnosti – sdělovací zařízení, rozvodna nn, zdroje ZZ a zabezpečovací zařízení.

Technologický domek bude betonový prefabrikovaný objekt o půdorysném rozměru 8,62 x 3,72m. Světla výška místností bude 2,4m. Střecha budovy bude dřevěná sedlová.

SO 15-15-01 Žst. Hodonice, technologická budova

Dle závěrů místního šetření z 31.7. 2013 bylo rozhodnuto, že v žst. Hodonice není možné z prostorových důvodů umístit novou technologii do stávající výpravní budovy, proto bude nová technologická budova situována v místě původních záchodků. Jeden byl demolován již dříve, druhý nutno demolovat v rámci SO, stejně jako traťmistrovský okrsek (překáží novému nástupišti) a stavědlo 1.

V budově se nachází sedm místností – náhradní zdroj, rozvodna nn, DDTS, sdělovací zařízení, zdroje ZZ, stavidlová ústředna ZZ a místnost nouzové obsluhy.

Technologická budova bude betonový prefabrikovaný objekt o půdorysném rozměru 22,12 x 4,92m. Světla výška místností bude 2,4m. Střecha budovy bude dřevěná sedlová

SO 15-15-02 Žst. Hodonice, stavební úpravy st. 2

Obsahem SO bude oprava střechy objektu (zatéká), okna budou nahryzeny luxfery, budou osazeny nové ocelové vstupní dveře s mříží, zřízená nová el. instalace a upraveny povrchy.

SO 15-15-03 Žst. Hodonice, přístřešky pro cestující

U 1. nástupiště po obou stranách výpravní budovy budou pro ukrytí cestujících zřízeny 2 kusy jednostranného přístřešku 5,5 x 1,85 m. Jedná se o ocelové lehké přístřešky s krytinou z trapézového poplastovaného plechu a stěnami z bezpečnostního skla. Dešťové vody ze střechy budou odvedeny na terén. Přístřešek není vybaven el. instalací (osvětlení zajištěno osvětlením nástupiště). Přístřešky jsou vybaveny lavicemi, odpadkovými koši a vývěskou pro jízdní řády.

SO 15-15-04 Žst. Hodonice, kabelovod

Pro vedení hlavních tras zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých kabelů je v oblasti žst. Hodonice navržen kabelovod.

Kabelovod je navržen z plastových multikanálů po max. 60m je navržena šachta. V nástupištích budou šachty plastové. V místech odbočení nebo přechodu pod kolejištěm to budou šachty betonové prefabrikované.

ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

OHŘEV VÝMĚN – EOVS

SO 15-06-01 Žst. Hodonice, EOVS

Výše uvedené objekty řeší nový elektrický ohřev výhybek v železničních stanicích Valtice a Hodonice, jehož účelem je zajištění bezpečné funkce staničních výhybek v zimním období, kdy dochází k jejich zanesení sněhem, který způsobí jejich úplné vyloučení z provozu, což má velmi negativní dopad na plynulost železniční dopravy.

Rozvaděče pro napájení EOVS budou v žst. Hodonice umístěny v nových rozvodnách nn v nových technologických budovách. Z rozvaděčů nn budou napojeny pomocí kabelových rozvodů nn vývody k jednotlivým výhybkám. Rozvaděče budou vybaveny automatickým regulátorem, který zajistí ekonomický provoz EOVS. Ovládání EOVS bude možno realizovat i ručně z ovladače umístěného v dopravní kanceláři.

Napájení rozvaděčů pro EOVS bude realizováno samostatnými kabelovými přípojkami napojenými přes samostatné fakturační elektroměry v příslušné sazbě odpovídající sezónnímu provozu zařízení.

ROZVODY VN, NN, OSVĚTLENÍ

SO 13-06-01 Žst. Božice u Znojma, přípojka nn EON

Pro zajištění napájení nových odběrů (nové zabezpečovací zařízení) v žst. Božice u Znojma je nutno upravit stávající přípojku nn z rozvodu EON. Tato přípojka nn bude ponechána v provozu pouze pro dvě bytové jednotky, které jsou ve výpravní budově situovány. Pro napojení nového technologického domku s rozvodnou nn, který bude v žst. Božice u Znojma vybudován, bude v rámci této stavby vybudována nová přípojka nn. Tato přípojka nn bude napojena na stávajícím podpěrném betonovém stožáru venkovního kabelového vedení nn EON (na němž je odbočen kabel stávající přípojky nn), na který bude doplněna nová pojistková skříň, z níž bude vyveden nový kabel přípojky nn. Tento kabel bude sveden po stožáru do zemní trasy a bude ukončen v novém elektroměrovém rozvaděči RE, který bude situován u nového technologického domku. Z elektroměrového pilíře RE pak bude napojen v rámci úprav rozvodů nn vnitřní rozvaděč RH. Rozvaděč RE bude také součástí souvisejícího SO, který řeší úpravu rozvodů nn. Celková délka nové přípojky nn bude činit cca 20m.

SO 13-06-02 Žst. Božice u Znojma, úprava rozvodů nn

V rámci tohoto objektu bude v žst. Božice u Znojma upraveno napájení stávajícího rozvaděče RE1 v dopravní kanceláři. Po vybudování nového technologického domku s rozvodnou nn a rozvaděčem RH bude z tohoto rozvaděče RH vyveden nový napájecí kabel, který bude zaveden až do dopravní kanceláře, kde bude ukončen ve stávajícím rozvaděči RE1.

V rámci souběžné stavby Výstavba PZS Břeclav – Znojmo v km 9,710 a 13,263 pak bude z nového rozvaděče zabezpečovacího zařízení v novém technologickém domku napojen novým napájecím kabelem reléový domek PZS u přejezdu v km 9,710.

SO 15-06-02 Žst. Hodonice, přípojka nn EON

Pro zajištění napájení stávajících i nových odběrů v žst. Hodonice je nutno vybudovat novou přípojku nn. Nová přípojka nn bude vybudována společností EON a bude vybudována v rozsahu od stávající zděné věžové trafostanice po kabelovou skříň KS EON, z které pak bude napojen elektroměrový rozvaděč RE EON. Nová kabelová skříň KS EON bude instalována u nové technologické budovy, která bude v žst. Hodonice vybudována. V elektroměrovém rozvaděči RE

EON bude nainstalováno fakturační měření železniční stanice a samostatné fakturační měření pro napájení EOv v jiné odběrové sazbě. Celková délka nové přípojky nn bude činit cca 200m.

Stávající přípojka nn EON pro výpravní budovu bude ponechána v provozu a bude určena pouze pro napájení bytových jednotek ve výpravní budově.

SO 15-06-03 Žst. Hodonice, úprava rozvodů nn

Zásadní změny v kolejovém řešení žst. Hodonice, výstavba nových nástupišť, nového venkovního osvětlení a požadavky na napájení nových zařízení v uvedené stanici vyvolají potřebu pokládky nových kabelových rozvodů nízkého napětí. Stávající rozvody nn jsou z velké části v nevyhovujícím stavu a nejsou schopny zajistit spolehlivý přenos el.energie k jednotlivým zařízením. Z uvedeného důvodu budou v žst. Hodonice položeny v celém rozsahu nové venkovní kabelové rozvody nízkého napětí, které budou napájeny z nové technologické budovy, z rozvodny nn, jejíž technologické zařízení je předmětem samostatného provozního souboru.

Rovněž bude nahrazen stávající skříňový rozvaděč RE1 na chodbě před dopravní kanceláří novým nástěnným plastovým rozvaděčem, který bude napájen novým kabelovým přívodem z rozvodny nn v nové technologické budově.

Nové kabelové trasy jsou navrženy tak, aby v budoucnu byla umožněna případná výměna kabelů, aniž by došlo k narušení kolejiště a ostatních zařízení ve stanici.

SO 15-06-04 Žst. Hodonice, venkovní osvětlení

Stávající osvětlení železničního prostranství je v žst. Hodonice provedeno pomocí individuálních stožárů typu JŽ, které jsou ve zcela nevyhovujícím fyzickém stavu. Poškození osvětlovacích stožárů vyvolané sanací kolejiště a inženýrských staveb bude takového rozsahu, že jeho rekonstrukce by byla neúměrně nákladná. Z uvedeného důvodu a na základě požadavků investora je venkovní osvětlení železničního prostranství v žst. Hodonice navrženo zcela nově. Nová osvětlovací soustava bude řešena pomocí sklopných stožárů výšky 12m osazených výbojkovými svítidly. Ovládání osvětlení bude realizováno pomocí systému dálkové diagnostiky technologických systémů.

SO 15-06-05 Žst. Hodonice, osvětlení nástupišť a přístupových cest

Tento stavební objekt řeší kabelové rozvody a osvětlení nástupišť v železniční stanici Hodonice.

Osvětlení nekrytých částí nástupišť bude zajištěno pomocí sklopných osvětlovacích stožárů výšky 6m. Osvětlení přístřešků na nástupištích bude zajištěno zářivkovými svítidly upevněnými na konstrukci přístřešků. Osvětlení nástupišť bude napojeno z rozvodu zajištěné sítě, která bude v žst. Hodonice nově zřízena. Ovládání osvětlení nástupišť bude realizováno pomocí systému dálkové diagnostiky technologických systémů.

SO 95-06-01 Břeclav - Znojmo, napájení přenosových zařízení v žst.

Tento stavební objekt řeší napájení přenosových zařízení v jednotlivých železničních stanicích trati Břeclav – Znojmo. Přípojky nn pro tato zařízení budou napojena vždy v nejbližším stávajícím rozvaděči nn, který bude v dané žst. dostupný. Do tohoto rozvaděče pak bude doplněn jednofázový jistič, z něhož bude vyveden kabel přípojky nn pro sdělovací přenosové zařízení. Kabel přípojky nn pak bude ukončen v místě situování přenosového zařízení (ve sdělovací místnosti) a zde bude ukončen v podružném elektroměrovém rozvaděči, z něhož bude přes podružný elektroměr napojeno přenosové zařízení.

VNĚJŠÍ UZEMNĚNÍ

SO 13-06-03 Žst. Božice u Znojma, uzemnění

SO 15-06-06 Žst. Hodonice, uzemnění

Tato část PD řeší vybudování zemních sítí pro nové technologické objekty, z jejichž rozvodů nn budou napájeny jednak nová technologická zařízení – zabezpečovací zařízení a dále stávající rozvody nn v železničních stanicích. Uzemňovací soustavy budou sloužit pro ochranu před nebezpečným dotykem ve všech použitých napěťových soustavách, případně pro uzemnění hromosvodů. Uzemňovací síť musí splnit hodnotu minimálního přechodového zemního odporu 5 ohmů. Zemní soustavy budou provedeny kombinací pásku FeZn 30x4 a zemních tyčí o délce 2m.

B.2.7 TECHNICKÁ A TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ

Přípravná dokumentace je zpracována v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení a s SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení.

ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Výchozí údaje

Jednokolejná trať č. 323D Břeclav – Znojmo je trať s nezávislou trakcí s traťovou rychlostí 60 km/h a zábrzdou vzdáleností 700 m. na trati se nachází stanice Boří Les, Valtice, Mikulov na Moravě, Novosedly, Hrušovany nad Jevišovkou, Božice u Znojma a Hodonice.

Během zpracování Přípravné dokumentace stavby „Revitalizace trati Břeclav - Znojmo“ bylo na poradách předloženo několik variant technického řešení, aby se vyhovělo zadávacím podmínkám. Zadavatelem pak bylo požadováno zpracovat přípravnou dokumentaci revitalizace pro úseky tratě Boří les (mimo) – Valtice (včetně) – Mikulov na Moravě (mimo) a Božice u Znojma (mimo) – Hodonice (včetně) – Znojmo (mimo) s následujícími podmínkami:

- stavební úprava mezistaničního úseku Boří les – Valtice na 120 km/h a doplnění nového TZZ s kódováním
- stavební rekonstrukce obou zhlaví v ŽST Valtice pro rychlost 80 km/h a úprava GPK 1.staniční koleje na 80 km/h bez nutnosti rekonstrukce nástupiště, nové SZZ
- mezistaniční úsek Valtice – Mikulov bez stavebních úprav, jen TZZ, stávající rychlost 80 km/h
- ŽST Mikulov bez stavebních úprav, jen úvazka TZZ na stávající SZZ 1.kategorie, stávající rychlost ve stanici 40 km/h
- stavební úprava mezistaničního úseku Znojmo – Hodonice na rychlost 120 km/h, doplnění stávajícího TZZ – AHP o kódování
- stavební rekonstrukce ŽST Hodonice na 120 km/h a nové SZZ
- mezistaniční úsek Hodonice – Božice u Znojma bez stavebních úprav, jen TZZ s kódováním připravené na budoucí zvýšení rychlosti na 120 km/h
- ŽST Božice u Znojma, bez stavebních úprav, jen úvazka TZZ na stávající SZZ 1.kategorie, stávající rychlost ve stanici 40 km/h
- Dálkové ovládání ŽST Valtice ze ŽST Boří les a ovládání ŽST Hodonice ze ŽST Znojmo

Pro trať Břeclav – Znojmo byla souběžně zpracovávána Přípravná dokumentace na soubor staveb přejezdů na trati Břeclav – Znojmo. V zadávacích podmínkách přípravné dokumentace Revitalizace trati bylo požadováno, aby byla stavba Revitalizace koordinována a zesouladěna se stavbami přejezdů. Předmětné úseky revitalizace proto uvažují s následujícími stavbami přejezdů:

Stavba č. 1 - Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 87,739 a 88,707

Stavba č. 2 - Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 89,964 a 90,768

Stavba č. 3 - Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 96,424 a 97,267

Stavba č. 4 - Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 102,457 a 102,817

Stavba č. 5 - Zvýšení zabezpečení žel.přejezdu Břeclav - Znojmo v km 106,412 a 106,581

Stavba č.10 - Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 9,710 a 13,263

Stavba č.11 - Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 14,517 a 15,694

Podmínkou realizace stavby Revitalizace tratě Břeclav – Znojmo je to, že současně budou probíhat uvedené stavby přejezdů.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 13-28-01 Žst. Božice u Znojma, navázání TZZ na SZZ

Stávající stav zabezpečovacího zařízení

V žst.Božice u Znojma je v činnosti SZZ 1.kategorie – mechanické zabezpečovací zařízení s výhybkami uzamykanými výměnovými zámky bez závislosti na návěstidlech. Vjezdová návěstidla

jsou mechanická, odjezdová návěstidla nejsou. Na znojemském záhlaví stanice se nachází přejezd v km 7,491, zabezpečený PZS 3SNI typu VÚD s ventilovými kolejovými obvody.

Řešení zabezpečovacího zařízení

V ŽST Božice u Znojma se nebudou provádět stavební úpravy kolejí, rychlost zůstane 40 km/h z důvodu nezávislých návěstidel na výhybkách. Ve stanici bude ponecháno v činnosti stávající SZZ 1.kategorie. Mechanické vjezdové návěstidlo S a jeho předvěst PŘS budou nahrazeny světelnými návěstidly S a PŘS, které budou zároveň vysunuty pro rychlost 120 km/h a ZV 1000m. Doplní se skupinové odjezdové návěstidlem LH směr Hodonice s příslušným vnitřním zařízením, aby mohlo být na SZZ navázáno nové TZZ – AH. Je navrženo doplnění zařízení staniční části AH s počítači náprav směr Hodonice s přenosem kódu a navázáním TZZ na upravené SZZ. Pro umístění tohoto nového technologického zařízení bude navržen releový domek vedle výpravní budovy. Základní napájení bude zajištěno el.přípojkou 3x400V/230V, 50 Hz z výpravní budovy, jediný náhradní zdroj bude tvořený bateriemi s automatickým dobíječem. Na releovém domku bude zásuvka pro připojení pojízdného dieselagregátu v případě plánovaného nebo dlouhodobého výpadku napájení.

Ve stávající DK se umístí kolejová deska pro ovládání a indikaci nového TZZ směr Hodonice.

Zařízení staničního přejezdu PZS typu VÚD bude ponecháno, nahradí se však jeho kolejové obvody VÚD počítači náprav z důvodu zřízení kolejových úseků pro přenos kódu.

PS 15-28-01 část A Žst. Hodonice, staniční zabezpečovací zařízení

Stávající stav zabezpečovacího zařízení

V ŽST Hodonice je v činnosti stávající mechanické SZZ 1.kategorie doplněné směrem na Znojmo světelným skupinovým odjezdovým návěstidlem. TZZ směr Znojmo je 3.kategorie AHP s počítači náprav. ve stanici je přejezd na znojemském zhlaví, zabezpečený PZS 3SNI s počítači náprav.

Řešení zabezpečovacího zařízení

V ŽST Hodonice bude stanice kolejově rekonstruována. Nové kolejiště ŽST bude zabezpečeno SZZ 3.kategorie - elektronickým stavědlem s počítači náprav, které bude dálkově ovládáno ze Znojma. Na hlavní staniční koleji bude zřízen kolejový obvod včetně kódování.

Umístění vnitřního zařízení bude v přístavbě vedle V.B. Pro SZZ budou potřebné místnosti SÚ a místnost zdrojů zab.zař. a tyto technologické místnosti budou klimatizovány. Základní napájení SZZ bude zajištěno el.přípojkou 3x400V/230V, 50 Hz z výpravní budovy, jako náhradní zdroj bude zřízený stacionární dieselagregát s automatickým startem. Jako nouzový zdroj bude sloužit akumulátorová baterie s automatickým dobíječem a měničem.

Přejezd na znojemském zhlaví zůstane zabezpečený stávajícím PZS a bude navázán na nové SZZ.

PS 15-28-01 část B Žst.Hodonice, klimatizace místností technologie

Tato část PS řeší klimatizaci pro udržení patřičné teploty v technologických místnostech zabezpečovacího zařízení, tj ve SÚ a v místnosti zdrojů zab.zař.. Stavědlová ústředna včetně místnosti zdrojů zab. zař. bude vybavena chladíci jednotkami pro udržení požadované teploty. Tyto jednotky budou sloužit k chlazení, případně i k vytápění místností (tepelné čerpadlo). Jednotky budou zdvojeny tak, aby v případě poruchy postačil výkon jedné k udržení patřičné normové teploty.

PS 17-28-01 Žst. Znojmo, DOZ

Stávající stav zabezpečovacího zařízení

V ŽST Znojmo je v činnosti SZZ 3.kategorie – ESA11 ovládané z JOP s počítači náprav.

Řešení zabezpečovacího zařízení

V ŽST Znojmo ve stanici zůstane v činnosti stávající SZZ 3.kategorie – ESA11 s navázaným TZZ AHP-03. Vzhledem ke zvýšení rychlosti dojde v žst. Znojmo ve směru od Hodonice ke změně délky ZV ze 700m na 1000m, vjezdové návěstidlo HS bude posunuto tak, aby od tohoto návěstidla bylo po odjezdové návěstidlo na opačném zhlaví stanice min. 1000m. Posun návěstidla

HS vyvolá i posun předvěsti PŘHS rovněž na vzdálenost 1000m. Doplní se zařízení pro kódování kolejových úseků před předvěstí a mezi předvěstí a vjezdovým návěstidlem.

V žst.Znojmo bude doplněna skříň DOZ pro ovládání elektronického SZZ v žst. Hodonice. Pro umístění tohoto nového technologického zařízení se využijí rezervy ve stávající stavědlové ústředně. Napájení doplněného zařízení bude z rezervy ze stávajícího napájecího zdroje UNZ pro SZZ. Pro umístění tohoto nového technologického zařízení se využijí rezervy ve stávající stavědlové ústředně.

Do JOP ve stávající DK se zapracuje dálkové ovládání stanice Hodonice.

TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 14-28-01 T.ú. Božice u Znojma – Hodonice, traťové zabezpečovací zařízení

Stávající stav zabezpečovacího zařízení

V mezistaničním úseku Božice u Znojma – Hodonice je provoz řízen na telefonické dorozumívání. Na trati se nacházejí 4 přejezdy polních cest, zabezpečené pouze výstražnými kříži. Zabezpečení přejezdů v km 9,710 a v km 13,263 PZS 3ZBI s počítači náprav je řešeno v odevzdané přípravné dokumentaci souboru staveb Železniční přejezdy na trati Břeclav – Znojmo a to ve stavbě č.10 - „Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 9,710 a 13,263“. V rámci uvedené stavby přejezdů se na trati pokládá traťový kabel TCEKPFLEZE 10XN 0,8 a 1 optotrubka v úseku od V.B. žst.Božice u Znojma po DK v žst.Hodonice. Další dva přejezdy v km 14,517 a v km 15,694 budou v rámci 11.stavby „Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 14,517 a v km 15,694“ zabezpečeny PZS 3SBI.

Řešení zabezpečovacího zařízení

V tomto mezistaničním úseku nebudou prováděny stavební úpravy koleje. Na trati bude navrženo TZZ 3.kategorie – automatické hradlo (AH) bez hradla na trati s kontrolou trati počítači náprav a s přenosem kódu VZ vzhledem k výhledové rychlosti 120 km/h. Z důvodu přenášení kódu vlakového zabezpečovače (VZ) budou na trati doplněny kódovací úseky před předvěstmi a mezi předvěstmi a vjezdovými návěstidly. Vnitřní zařízení TZZ a kódovacích úseků bude soustředěno do obou sousedních stanic Božice u Znojma a Hodonice.

Přejezdy v km 9,710 a km 13,263, na které byla zpracována a odevzdána přípravná dokumentace v rámci souboru staveb „Železniční přejezdy na trati Břeclav – Znojmo“ – stavba č.10, zůstanou ovládány samostatnými počítači náprav, jejichž polohy byly navrženy pro rychlost 160 km/h. Tyto polohy budou upraveny při zpracování dalšího stupně projektové dokumentace do poloh pro rychlost 120 km/h v souladu se stavbou Revitalizace.

Přejezdy na trati v km 14,517 a v km 15,694 budou zabezpečeny v rámci 11.stavby „Výstavby PZS Břeclav – Znojmo“. Zpracování přípravné dokumentace na tuto stavbu je řešeno zároveň s touto stavbou Revitalizace trati Břeclav – Znojmo. Ovládání PZS bude samostatnými počítači náprav.

V rámci PS sdělovacího zařízení stavby Revitalizace bude doplněna do trasy druhá optotrubka, TK bude povýšen na 15 XN a do optotrubky bude zafouknutý optický kabel, v němž budou využita vlákna pro zab.zař. (TZZ AH, diagnostika, budoucí dálkové ovládání tratě). Přenos kontrol a ovládání traťových přejezdů do stanice bude po závislostním kabelu zab.zař. s využitím vhodného přenosového systému.

PS 16-28-01 T.ú. Hodonice – Znojmo, traťové zabezpečovací zařízení

Stávající stav zabezpečovacího zařízení

V mezistaničním úseku Hodonice – Znojmo je v činnosti stávající TZZ typu AHP-03 s počítači náprav. Na trati je vlečka Silnice Znojmo. Na trati je 5 přejezdů, všechny jsou zabezpečeny PZS typu EA s počítači náprav.

Řešení zabezpečovacího zařízení

Na trati se budou provádět stavební úpravy koleje, traťová rychlost bude zvýšená na 120 km/h. V mezistaničním úseku bude ponecháno stávající TZZ, které bude doplněno kolejovými úseky pro přenos kódu VZ.

Bude ponecháno stávající zabezpečení přejezdů. S ohledem na stavební úpravy v tomto úseku bude provedena úprava umístění výstražníků a budou nutné úpravy stávající kabelové trasy s ohledem na stavební práce na trati a demontáž a montáž venkovních prvků na trati, které budou překážet stavebním pracem.

. U všech těchto přejezdů je nutno prodloužit přibližovací úseky (stávající pro rychlost 80 km/h) na rychlost 120 km/h. V rámci PS sdělovacího zařízení stavby Revitalizace bude doplněna do trasy druhá optotrubka, TK bude povýšen na 15 XN a do optotrubky bude zafouknutý optický kabel, v němž budou využita vlákna pro zab.zař. (TZZ AH, diagnostika, dálkové ovládání Hodonic). Přenos kontrol a ovládání traťových přejezdů do stanice bude po závislostním kabelu zab.zař. s využitím vhodného přenosového systému.

ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Podél železniční trati Břeclav – Znojmo je uložen pouze metalický kabel, místy dálkového typu místy celoplastový traťový kabel, po kterém jsou provozovány všechny telefonní a datové okruhy potřebné pro zajištění provozu trati. Na tomto kabelu je nasazen přenosový trakt PDH. HDPE trubky a traťový kabel odpovídající konstrukce jsou uloženy pouze v krajních úsecích (Znojmo-Hodonice a Břeclav – Boří Les). V úseku Břeclav – Boří Les bude v právě probíhající rekonstrukci zafouknut optický kabel 36 vláken. Celkově se stávající spojení na trati jeví jako zastaralé a kapacitně zcela nedostačující. Již v současném stavu je problém s nedostatkem přenosové kapacity mezi Znojem a Břeclaví, respektive Brnem, takže není možné přenášet potřebná data a dálkově dohledovat moderní technologická zařízení ve Znojmě a Šatově. Připravuje se stavba GSM-R v úseku Šatov – Znojmo. Nové zařízení však nebude možné zapojit do české drážní sítě a bude dohlíženo z důvodu nemožnosti přenosu dat rakouskými drahami.

Na trati je vybudován traťový radiový systém TRS s výjimkou úseku Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo. Místní radiové sítě jsou vybudovány pouze v některých stanicích a nejsou uzpůsobeny na dálkové ovládání.

Telefonní ústředny jsou situovány v Hrušovanech a menší ústředna je v žst. Mikulov. V obou případech se jedná o dožívající digitální ústředny řady UE.

Zastaralá je i místní kabelizace v řadě stanic řešená závěsnými kabely.

Výbava železničních stanic je rovněž nedostatečná. Ve stávajícím stavu na většině stanic není žádný rozhlas pro cestující nebo je zastaralý. Stejně jako drobné sdělovací zařízení. Jediné nové zařízení jsou telefonní zapojovače INOMA, kterými jsou vybaveny všechny železniční stanice. Informační zařízení a kamerové systémy nejsou nasazeny nikde.

Na zastávkách není žádné zařízení pro informování cestujících.

Železniční trať křížují stávající sdělovací inženýrské sítě zejména společnosti Telefónica O2.

KABELIZACE (MÍSTNÍ, DÁLKOVÁ) VČETNĚ PŘENOSOVÝCH SYSTÉMŮ

- PS 13-14-01 Žst. Božice u Znojma, MK
- PS 14-14-01 T.ú. Božice u Znojma - Hodonice, TK
- PS 15-14-01 Žst. Hodonice, MK
- PS 95-14-01 Břeclav-Znojmo, DOK
- PS 95-14-02 Břeclav-Znojmo, přenosové zařízení

Rozsah kabelizace vychází z rozsahu stavby s. Stavební práce na rekonstrukci kolejiště budou Prováděny v t.ú. Boří Les – žst. Valtice a v t.ú žst. Hodonice – zastávka Dyje. Do rozsahu rekonstrukce jsou zahrnuty žst. Valtice, Hodonice a zastávka Valtice město. Kabelové trasy z důvodu zabezpečovacího zařízení budou ukládány i v úsecích Valtice – Mikulov a Hodonice – Božice.

V rámci této části dokumentace bude do trasy nových zabezpečovacích kabelů přiložen i nový traťový kabel a HDPE trubky. V tomto kabelu budou provozovány krátké mezistanici spoje, které zabezpečí telefonní a datový provoz. Kabel tak nahradí stávající nevyhovující kabelizaci. V dotčených žst. bude řešena i nová místní kabelizace (v žst. Boří Les a Božice jen na jedné polovině stanice, kde jsou řešeny trasy zabezpečovacích kabelů z traťového úseku). Pouze v úseku Hodonice – Dyje, kde je již stávající TK realizován se provedou pouze jeho přeložky v místě dotčení stavbou.

Do připravených HDPE trubek bude zafouknut nový optický kabel, na který bude nasazenou přenosové zařízení SDH. Rozsah optické kabelizace a SDH je zatím řešen ve dvou variantách. Souběžně se totiž připravuje soubor staveb zabezpečení železničních přejezdů v celém úseku od Bořího Lesa do Hodonic. V rámci těchto staveb bude do trasy zabezpečovacích kabelů přepokládán traťový kabel a jedna HDPE trubka. Pokud tyto stavby budou realizovány souběžně, či v předstihu a tudíž bude připravena HDPE trubka v celém úseku Mikulov - Božice (Kde se v stavbě Revitalizace neprovádějí žádné práce.), bude optický kabel zafouknut průběžně v celém úseku Boří Les – Znojmo a to bez nároku na zemní práce a územní rozhodnutí. Ve všech žst. by se pak umístil uzel přenosového zařízení. Tím by se vyřešil problém se stávající kapacitou spojení mezi Znojem a Břeclaví. Pokud však HDPE trubky nebudou v tomto úseku dopředu připraveny není možné v této stavbě optický kabel v úseku Mikulov – Božice budovat. V takovém případě optický kabel a přenosové zařízení bude vybudováno pouze v úsecích Boří Les – Mikulov a Božice – Znojmo. Oblast Znojma pak zůstane ve drážní síti pouze jako ostrov bez možnosti napojení.

VNITŘNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ (VNITŘNÍ INSTALACE, ITZ, EPS, EZS)

- PS 15-14-02 Žst. Hodonice, EZS
- PS 15-14-03 Žst. Hodonice, ASHS
- PS 15-14-04 Žst. Hodonice, sdělovací zařízení
- PS 15-14-05 Žst. Hodonice, telefonní zapojovač

Obě rekonstruované železniční stanice (žst. Valtice a žst. Hodonice) se vybaví stejným zařízením, které umožní dálkové řízení stanice. Žst. Valtice budou ovládány z žst. Boří Les a žst. Hodonice budou ovládány ze Znojma. V obou stanicích tedy bude doplněn a upraven stávající telefonní zapojovač, v technologických prostorách a dopravní kanceláři bude provedena strukturovaná kabeláž, hodinové zařízení. Technologické prostory budou střeženy proti vniknutí zařízení EZS doplněným o čidla pro detekci požáru a prostory zabezpečovacího zařízení budou vybaveny automatickým hasicím zařízením. V návrhu se počítá i se zajištěním provizorního stavu po dobu rekonstrukce dopravní kanceláře.

INFORMAČNÍ ZAŘÍZENÍ (ROZHLAS PRO CESTUJÍCÍ, INFORMAČNÍ A KAMEROVÝ SYSTÉM)

- PS 15-14-06 Žst. Hodonice, rozhlasové zařízení
- PS 15-14-07 Žst. Hodonice, informační zařízení
- PS 15-14-08 Žst. Hodonice, kamerový systém

Obě rekonstruované železniční stanice (žst. Valtice a žst. Hodonice) se vybaví obdobně zařízením, které umožní dálkové řízení stanice. V obou stanicích bude instalován nový rozhlas pro cestující, nové informační zařízení a kamerový systém. Rozdíl bude pouze v technickém řešení venkovní části. V žst. Valtice se nebudou rekonstruovat nástupiště. Zařízení tedy je navrženo na stávající stav.

V zastávce Valtice-město se vybuduje nový rozhlas pro cestující a monitor informačního zařízení.

RÁDIOVÉ SPOJENÍ (TRS, SOE, GSM-R)

- PS 15-14-09 Žst. Hodonice, MRTS
- PS 95-14-03 Břeclav-Znojmo, TRS

Na trati je nasazen stávající systém TRS, který zůstane v provozu, pouze se na něm provedou úpravy spočívající v přenesení zařízení do provizorní dopravní kanceláře a posléze zpět do rekonstruovaných prostor. Pouze v žst. Božice a Hodonice se vybuduje nová základnová stanice včetně anténních systémů. A v úseku Boří Les – Valtice se posílí signál v dlouhém lesním úseku. Tím dojde k doplnění systému na celou trať. V obou rekonstruovaných stanicích se vybuduje nová místní rádiová síť umožňující dálkové ovládání.

DÁLKOVÁ KONTROLA A OVLÁDÁNÍ VYBRANÝCH SDĚLOVACÍCH ZAŘÍZENÍ

- PS 17-14-01 Úprava dispečerského pracoviště Znojmo

V rámci této části dokumentace dojde k doplnění vnitřního sdělovacího zařízení zejména zapojovačů v žst. Boří Les a Znojmo tak, aby bylo možné z těchto stanic provádět dálkové řízení Valtic a Hodonic.

DÁLKOVÁ DIAGNOSTIKA TECHNOLOGICKÝCH SYSTÉMŮ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

PS 13-05-01 Žst. Božice u Znojma, DD TSŽDC

PS 15-05-01 Žst. Hodonice, DD TSŽDC

PS 17-05-01 Žst. Znojmo, DD TSŽDC

PS 95-05-01 Doplnění InS a klientů DD TSŽDC

Předmětem této části dokumentace je realizace systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) realizovaných v rámci stavby, včetně doplnění TeS v žst. Břeclav, InS na ED Brno a doplnění klientského pracoviště na SŽE v Hradci Králové. Navržené řešení respektuje aktuální stav směrnice TS 2/2008 - ZSE a technická řešení odsouhlasená SŽDC po jejím vydání a zapadá tak do již navrženého systému DDTS ŽDC.

V každém PS v příslušné žst budou realizované technologické systémy připojeny do sítě DDTS. S ohledem na rozsah stavby budou zřízeny InK v žst. Valtice, Hodonice a Znojmo. Technologické systémy realizované na zastávkách budou do systému DDTS připojeny přes komunikační rozhraní technologické sítě a nejbližší InK. V žst. Valtice a Hodonice bude ale vyvedena síť DDTS pro připojení mobilního klienta. TLS zastávek budou připojeny k určenému InK přenosovým systémem po optice. Ve stavbě bude realizována diagnostika NZZ pro PZS realizované v rámci stavby, která bude komunikačně zajištěna po traťovém kabelu.

V rámci stavby je projekčně připravováno řízení z žst. Znojmo a žst. Boří Les, kde jsou realizována klientská pracoviště. Pro potřeby údržby budou v rámci stavby dodány 2 mobilní klientská pracoviště.

PROVOZNÍ ROZVOD SILNOPROUDU

PS 13-07-01 Žst. Božice u Znojma, rozvodna nn

PS 15-07-01 Žst. Hodonice, rozvodna nn

PS 15-07-02 Žst. Hodonice, náhradní zdroj

Výše uvedené provozní soubory se zabývají rekonstrukcí napájecích soustav v rekonstruovaných železničních stanicích (žst. Valtice a žst. Hodonice), které se nachází v traťovém úseku Břeclav - Znojmo.

Rozvody nn v žst. Božice u Znojma jsou napojeny přípojkou nn EON z venkovního kabelového vedení, které je vedeno podél výpravní budovy. Z kabelového vedení je provedena kabelová odbočka do skříně HDS ve stěně výpravní budovy. Z této skříně veden kabel přípojky nn do rozvaděče RE1 v dopravní kanceláři. V rozvaděči RE1 je instalováno fakturační měření.

Rozvody nn v žst. Hodonice jsou napojeny přípojkou nn EON, která je provedena závěsným kabelem napojeným ve zděné věžové trafostanici 22/0,4kV EON. Kabel přípojky nn je ukončen v skříně HDS na přednádražní stěně výpravní budovy. Z této skříně veden kabel přípojky nn do rozvaděče RE1 umístěného v chodbě před dopravní kanceláří. V rozvaděči RE1 je instalováno fakturační měření.

Vzhledem ke značnému stáří kabelových skříní a kabelových přívodů nn, je spolehlivost napájecích soustav značně omezena a nesplňuje požadavky na napájení nového technologického zařízení a na zajištění bezpečného a plynulého provozu železniční dopravy.

Z uvedených důvodů budou jednotlivé napájecí systémy v rámci výše uvedených provozních souborů komplexně zrekonstruovány. Rekonstrukce spočívá ve výstavbě nových rozvodů nn a v položení nových kabelových rozvodů, které napájí výpravní budovy a ostatních důležité provozní objekty SŽDC nacházející se v jednotlivých železničních stanicích a na zastávkách.

B.2.8 POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ

Stavba charakterem a rozsahem mimo menších pozemních objektů pro technologická zařízení nevyžaduje požárně bezpečnostní opatření.

B.2.9 ZÁSADY HOSPODAŘENÍ S ENERGIEMI

Stavba nevyvolává potřebu vytápění obytných místností. Požadavky na zabezpečení elektrické energie pro nová nebo doplněná technologická zařízení jsou bilancována v dále uvedeném přehledu.

Nároky na elektrickou energii:

žst. Božice u Znojma:

- spotřeba žst. stávající	15 MWh/rok
- nárůst – zabezpečovací zařízení, PZS, apod.	2 MWh/rok
- celkem po stavbě (odhad)	17 MWh/rok

žst. Hodonice:

- spotřeba žst. stávající	34 MWh/rok
- nárůst – nové odběry, úprava osvětlení, PZS, SZZ, apod.	25 MWh/rok
- nárůst – elektrický ohřev výhybek (provoz 720h/rok)	37 MWh/rok
- celkem po stavbě (odhad)	96 MWh/rok

B.2.10 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY , POŽADAVKY NA PRACOVNÍ A KOMUNÁLNÍ PROSTŘEDÍ

Stavba neobsahuje nové obytné a pracovní prostory s nutností zajištění vytápění nebo klimatizace. Osvětlení pro veřejnost na nástupištích a jiných stavbou doplněných místech bude navrženo dle modelu izolovaných křivek podle platné legislativy. V rámci stavby jsou na základě provedených průzkumů doporučena opatření pro snížení vibrací a hluku od železniční dopravy.

B.2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

V rámci realizace stavby nebudou budovány objekty pro pobyt osob, ochrana proti pronikání radonu není tedy řešena. Stavba je navržena dle platné legislativy proti vnějším vlivům

B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Součástí stavby je i připojení železniční infrastruktury k napájecím bodům všeužitečné energetické sítě. Nové elektrické přípojky pro drážní zařízení budou vybudovány v žst. Boří les, zast. Valtice město žst. Božice u Znojma a Žst Hodonice s ohledem na nárůst potřeby příkonu pro navržená nová zařízení. Ve stanicích Valtice a Hodonice bude zřízeno nové odběrné místo pro ohřev výhybek a budou instalovány náhradní zdroje. V žst Valtice bude provedena úprava stávající transformační stanice 22/0,4 kV.

V žst. Valtice, zast. Valtice město a žst Hodonice dojde k novému napojení srážkových vod z kolejiště a nástupišť na stávající kanalizaci.

Ostatní připojení na plyn, kanalizační a vodovodní síť zůstává stávající.

B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Stavba revitalizace si vyžádá dočasné přerušení železniční dopravy v předem stanovených termínech s tím, že železniční doprava bude ve výlukách nahrazena autobusovou dopravou dle zpracované části dokumentace Organizace výstavby a dle odsouhlasených stavebních postupů výstavby. Při realizaci rekonstrukce stávajících železničních přejezdů budou zpracovány opatření k uzavírkám, resp. omezení provozu na dotčených pozemních komunikacích dle plánu organizace výstavby.

B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

Mimolesní zeleň bude kácena příp. ořezána jen v nejnútnejším potřebném rozsahu. Jedná se především o trasu pokládky kabelu podél trati s přístupovou komunikací převážně v šíři maximálně 3 m, dále odstranění porostu u rekonstruovaných mostů a propustků a minimálně u revitalizované trati z důvodu odstranění náletových dřevin při budování konstrukce železniční pláně.

Podrobný rozsah dřevin navržených ke kácení vychází z dendrologického průzkumu a je uveden v tabulkové části v příloze SO 95-00-01 Břeclav – Znojmo, kácení.

B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

Vliv stavby na ŽP je řešen a komplexně komentován v samostatné části dokumentace B.3.

Celá panonská provincie má velmi teplé podnebí, výrazně ovlivňované kontinentálními vlivy z východu a částečně i mediteránním podnebím od jihu. Podle Biogeografického členění ČR (Culek, 1996) spadá toto území do tří biogeografických regionů:

Mikulovský bioregion 4.2

Dyjsko-moravský bioregion 4.5.

Jevišovický bioregion 1.23.

NATURA 2000

Ptačí oblasti (dále PO) jsou definovány § 45e, odst. 1, 2 a 3 zák. a vyhláshuje je vláda svými nařízeními. Jedná se o území vyhlášená podle evropské směrnice č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků a vymezovaná podle výskytu druhů uvedených v přílohách směrnice nebo jako shromaždiště (hnízdiště, zimoviště) ptáků libovolného druhu v počtu vyšším než 10 000 ks. V zájmovém území stavby a v její bezprostřední blízkosti se nacházejí tyto PO:

Tabulka: Prvky soustavy NATURA 2000 – PO v okolí trati nebo v kontaktu s trati

Ptačí oblast	žkm trati	lokalizace
CZ 0621027 PO Soutok - Tvrdonicko	mimo stavbu	vlevo – V nejbliže 750 m od začátku stavby
CZ 0621028 PO Lednické rybníky	98,3 – 100,6	vpravo – SV 170 - 680m od trati
CZ 0621029 PO Pálava	100,4 – 105,1	vpravo přiléhá k trati jižní hranice PO
	105,1 – 107,1	trať protíná J okraj PO v délce cca 1,7km
CZ 0621032 PO Podyjí	mimo stavbu	vpravo – Z nejbliže 600 m od konce stavby

CZ 0621027 PO Soutok – Tvrdonicko a CZ 0621032 PO Podyjí – nacházejí se v dostatečné vzdálenosti od trati a nemohou být významně ovlivněny stavbou.

Hranice CZ 0621028 PO Lednické rybníky přiléhá k trati v délce cca 2 km, CZ 0621029 PO Pálava přiléhá k trati v délce cca 5 km a v délce cca 1,7 km trať protíná jižní okraj PO.

Evropsky významné lokality (dále EVL)

V zájmovém území stavby a v její bezprostřední blízkosti se nacházejí tyto EVL:

Tabulka: Prvky soustavy NATURA 2000 – EVL v okolí trati nebo v kontaktu s trati

Evropsky významná lokalita	žkm trati	lokalizace
CZ0624119 Soutok - Podluží	mimo stavbu	V - nejbliže 700 m od začátku stavby
CZ0623045 Rendezvous	91,3 – 93,0	vpravo, SV - 20 až 800 m od trati
CZ0623803 Bezručova alej	93,8	vpravo, S - 500 m od trati
CZ0620009 Lednické rybníky	98,2 – 100,6	vpravo, SV – 160 až 1200 m od trati
CZ0624102 Slanisko u Nesytu	100,0 – 100,7	vpravo, S – hranice přiléhá k trati v délce 0,7 km
CZ0620048 Skalky u Sedlece	102,1 – 102,5	vlevo, J – hranice přiléhá k trati v délce 200m
CZ0623798 Božické rybníky	7,1 – 10,3	vpravo, S - 200 až 480 m od trati
CZ0620003 Dyjské svahy	19,0 – 20,0	vlevo, J - 700 až 1500 m od trati
CZ0624001 Meandry Dyje	20,5 – 22,3	vlevo, J - 100 až 1100 m od trati
CZ0623034 Znojmo – Kostel nalezení sv. kříže	25,7	vpravo, SSZ - nejbliže 650 m od konce stavby

CZ0624119 Soutok - Podluží , CZ0623803 Bezručova alej, CZ0620009 Lednické rybníky, CZ0620003 Dyjské svahy, Znojmo – Kostel nalezení sv. kříže – nacházejí se v dostatečné vzdálenosti od trati a nemohou být významně ovlivněny stavbou.

Hranice CZ0624102 Slanisko u Nesytu přiléhá k trati v délce 0,7 km a hranice CZ0620048 Skalky u Sedlece přiléhá k trati v délce 200m. CZ0623045 Rendezvous se nachází nejbliže 20m od trati, CZ0623798 Božické rybníky a CZ0624001 Meandry Dyje nejbliže 100 až 200 m od trati.

Vzhledem k tomu, že trať protíná jednu PO a nachází se v bezprostřední blízkosti nebo nedaleko několika EVL, byly v rámci přípravy Oznámení kontaktovány oba kompetentní orgány ochrany ŽP. Dle vyjádření orgánu ochrany přírody **KÚ Jihomoravského kraje č.j. JMK 97045/2013** ze dne 26.8.2013 **nemůže mít stavba významný vliv na žádnou EVL nebo PO.** Dle vyjádření Správy CHKO Pálava a Krajského střediska Brno **č.j. SR 10011/PA/2013-2** ze dne 16.9.2013 **nemůže mít stavba významný vliv na žádnou EVL nebo PO.**

Chráněná krajinná oblast (CHKO)

CHKO Pálava (výměra 83 km²). Byla zřízena výnosem MK ČSR č.j. 5790/1976 k ochraně přírodních a kulturních hodnot Pavlovských vrchů a jejich okolí. Křivé jezero, které se nachází v nivě Dyje u Nových Mlýnů, je součástí mezinárodně významného mokřadu chráněného podle Ramsarské úmluvy. Celá CHKO je na seznamu evropsky významných PO a biosférickou rezervací UNESCO, viz dále. **Stavba prochází územím CHKO Pálava.**

Tabulka: Dotčená velkoplošná ZCHÚ

CHKO	žkm trati	lokalizace
CHKO Pálava	100,5 – 105,1 105,1 – 107,0	vpravo – hranice přiléhá k trati v délce cca 5 km trať územím prochází v délce cca 650 m

Vlivy na vody

Podzemní vody

Stavba **leží mimo území chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod**, CHOPAV Kvarter řeky Moravy (Nařízení vlády č.85/1981 Sb.) je od začátku stavby vzdálen min 600 m východním směrem (jeho jižní ohraničení chráněné vodohospodářské oblasti je totožné se státní hranicí s Rakouskem, od níž se odklání jižně od Břeclavi po pravém břehu Dyje až k zaústění potoka Včelínku).

V následujícím úseku se stavba dotýká nebo prochází **ochranným pásmem vodního zdroje (OPVZ)** dle zák. č. 254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon):

Tabulka: Ochranná pásma vodního zdroje

ORP	km trati od - do	vodní zdroj (k.ú.)	umístění
Poštorná	86,4 – 88,3	Poštorná	<u>trať levostranně přiléhá k OPVZ</u>

Při stavebních pracích na území II.st. bude postupováno v souladu s nařízením příslušného vodoprávního úřadu. Při dodržení všech bezpečnostních opatření není stavba reálným ohrožením kvality podzemních vod.

Povrchové vody

Hydrologická povodí III.řádu od V-Z území jsou: 4-17-01 Dyje od Svatky po ústí (až do přítoku Mikulovka (hranice Mikulovský odpad), 4-14-03 Jevišovka a Dyje od Jevišovky po Svatku a 4-14-02 - Dyje od soutok Moravské a Rakouské Dyje po Jevišovku.

Říční síť je tvořena převážně drobnými toky a melioračními kanály. Trať kříží následující vodoteče: PP Valtického p. – občasný tok, Svodnice, Úvalský odpad - LP Svodnice, přítok rybníka Nesyt, přítok rybníka Nesyt – občasný tok, Mlýnský potok, Včelínek (Sedlecký potok), přítok rybníka Šibeník, Dobšický potok a tok Leska.

V úseku cca 98,0 – 103,0 se v blízkosti trati v nivě Včelínku nachází několik rybníků a náhonů tzv. Lednické rybníční soustavy, vybudované ve 14. století. Největšími rybníky jsou tu Nesyt (největší moravský rybník, 315 ha) a Nový rybník.

Vyhláška Ministerstva zemědělství č.470/2001 Sb., kterou se stanoví seznam **vodohospodářsky významných vodních toků** a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků, Příl.1, zahrnuje pouze hlaví tok povodí, řeku **Dyje (4-14-02-002)**.

Stavba se nachází mimo záplavová území. V projektovém stupni pro stavební povolení (DSP) budou z důvodu ochrany čistoty toků v období během realizace stavby vyhotoveny návrhy pro Povodňový a Havarijní plán.

Vlivy na půdu

Stavba bude realizována převážně na drážních pozemcích, během výstavby však dojde k i záborům půdy jiných vlastníků a to jak k dočasným, tak k trvalým.

Zemědělský půdní fond

Hodnocení záborů bylo zpracováno podle § 9 zákona č.334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu (dále ZPF) ve znění pozdějších předpisů a podle vyhlášky MŽP č.13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu (*dále jen ZPF*).

Důvodem pro trvalý zábor ZPF mohou být směrové a výškové úpravy drážního tělesa, úprava odvodnění trati, rekonstrukce mostů atd. V tomto případě je dle § 9 odst. (1) zák. nutno žádat orgány ochrany ZPF o souhlas s trvalým odnětím půdy ze ZPF.

Důvodem pro plánovaný dočasný zábor ZPF jsou vedení hlavní kabelové trasy, obslužené komunikace, POV - zařízení stavenišť v okolí mostních objektů. Stavební práce budou v těchto případech ukončeny tak, že dočasný zábor ZPF nepřekročí svým trváním dobu 1 roku a to včetně doby potřebné k uvedení půdy do původního stavu. Provozovatelé tedy nejsou dle § 9 odst. (2c) zák. povinni žádat orgány ochrany ZPF o souhlas k odnětí půdy ze ZPF. Podmínky, za nichž může být dočasný zábor realizován, budou stanoveny v rámci územního řízení.

Problematika záborů ZPF je podrobně řešena v části dokumentace Zemědělská příloha.

Pozemky určené k plnění funkce lesa

Veškeré práce v ochranném pásmu lesa tj. 50 m od hranice lesního pozemku jsou doloženy seznamem s uvedením k.ú., čísla pozemku dle KN a umístěním podle trati. Veškeré

stavební činnosti v těchto úsecích budou prováděny tak, aby prostor přilehlých lesních pozemků byl v co nejmenší míře zasažen, především s ohledem na vzrostlé dřeviny a půdní kryt.

Hodnocení záborů lesních pozemků (dále PUPFL) a výpočet poplatku za trvalé a dočasné odnětí částí pozemků bude provedeno dle Přílohy k zákonu č. 289/1995 Sb. o lesích (Lesní zákon). Trvalé zábory jsou nutné pro rozšíření drážního tělesa (železniční spodek), dočasné zábory – omezení produkční funkce a trvalé břemeno – jsou nutné pro vybudování kabelové trasy. Problematika záborů pozemků PUPFL a kácení lesní zeleně je podrobně ošetřena v samostatné části dokumentace Lesní příloha.

Vlivy na lesní a mimolesní zeleň

Poměrně velká část řešené trati je vyčištěna v rámci běžné údržby. Přesto se zde objevují roztroušeně porosty keřů a náletových dřevin, vzrostlé stromy a skupinky stromů, které bude nutné vykácet především v místech vedení kabelových tras, v rámci obnovy odvodnění trati a dále na plochách zařízení staveníšť u rekonstruovaných mostních objektů..

Případné kácení dřevin vhodné provádět v období vegetačního klidu a v mimohnízdním období od listopadu do března na základě povolení ke kácení dřevin dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Žádost o povolení ke kácení obsahuje údaje dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. (doložení vlastnického či nájemního vztahu žadatele k pozemkům a dřevinám rostoucím mimo les, souhlas drážního úřadu, počet kácených stromů a plochu likvidovaných keřových porostů. atd.). Tato žádost bude podána před prováděním stavby.

Podrobný rozsah a popis dřevin navržených ke kácení je součástí samostatné části dokumentace nazvané "Dendrologický průzkum". Zde bude, kromě výčtu dřevin a jejich specifikace (druh, průměr kmene stromů ve výšce 130 cm nad zemí, druhové složení, plocha, výška a pokryvnost keřových porostů) také jejich finanční ocenění na základě požadavků příslušných orgánů podle metodiky AOPK programem Oceňování dřevin 1.0.14.

Jako kompenzace za vykácenou zeleň budou provedeny odpovídající náhradní výsadby na základě projednání a dle požadavků jednotlivých věcně a místně příslušných orgánů ochrany přírody.

Nerostné suroviny, sesuvy a poddolovaná území

Informace o geologických územních limitech byly poskytnuty digitálně organizací Česká geologická služba – Geofond ČR r.2013 pro daný záměr a aktuálně ověřeny podle databáze spravované ČGS - Geofondem ČR (www.geofond.cz) v roce 2013.

Trať prochází v k.ú. Valtice chráněným ložiskovým územím zemního plynu, v k.ú. Poštorná územím těženého ložiska hořlavého zemního plynu a v k.ú. Božice a Křídlovky zleva přiléhá ke trati těžený dobývací prostor štěrkopísku.

Trať v k.ú. Poštorná, Valtice, Sedlec na Moravě a Mikulov na Moravě od začátku stavby do žkm 107,0 prochází průzkumným územím ropy a hořlavého zemního plynu. Během stavby je třeba respektovat podmínky Báňského úřadu.

Vlivy na kulturní památky a archeologické nálezy

Ve Valticích je vyhlášena městská památková zóna (dále MPZ). Stavba se nachází mimo tuto MPZ a v km 94,0 - 95,4 hraničí s vnějším okrajem ochranného pásma MPZ Valtice. V Mikulově je vyhlášena městská památková rezervace (dále MPR). Stavba se nachází mimo tuto rezervaci a v km 105,1 – 106,8 hraničí s vnějším okrajem ochranného pásma MPR Mikulov. Ve Znojmě je vyhlášena městská památková rezervace. Stavba se nachází mimo tuto rezervaci i mimo hranici ochranného pásma MPR Znojmo. Na posuzovaném území se nenacházejí žádné historické památky nebo architektonicky a kulturně cenné objekty.

Na celou zájmovou lokalitu je třeba pohlížet jako na území s předpokladem archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. Investor je povinen v době přípravy stavby oznámit stavební záměr AV ČR Brno a umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu, jehož náklady dle výše citovaného zákona hradí investor

Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) v zájmovém území nepředpokládáme.

Vlivy na obyvatelstvo

Hluk

Problematika hluku je podrobně řešena v samostatné části dokumentace Hluková studie. Jako podklad pro zpracování byla provedena měření hluku. Po dokončení stavby nedojde ke změně v intenzitě dopravy, zvýší se rychlost a dojde k rekonstrukci železničního svršku a spodku. Při uplatnění korekcí na starou hlukovou zátěž je reálný předpoklad, že nebudou překročeny limitní hladiny hluku po provedení stavby. Žádná protihluková opatření tedy nebyla navržena.

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

Při dodržení opatření v období výstavby, při realizaci navržených protihlukových opatření a po seřízení staničního rozhlasu je reálný předpoklad dodržení limitních hladin hluku v okolí železniční trati.

Vibrace

Rekonstrukcí tratě se nemění její poloha, dochází pouze k výměně starých a nefunkčních či špatně fungujících částí částmi novými a kvalitnějšími. Jedná se o nové kolejnice na betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním a svařením do bezстыkové koleje, výměnu šterkového lože a obnovu železničního spodku, čímž dojde ke zlepšení schopnosti pohlcovat vibrace. Tento kvalitativní posunlepší i funkci kolejové dráhy jako celku a sníží se hodnoty vibrací šířících se do okolí (dle měření provedených na již realizovaných úsecích se jedná o zlepšení cca o 5 dB).

Ovzduší

Dočasným negativním působením v průběhu realizace záměru bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště zejména při realizaci zemních prací (výměna šterkového lože, opravy mostních objektů). V průběhu stavebních prací je nezbytné provést především technická a organizační opatření, která povedou ke snížení znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic - jedná se např. o minimalizaci plošného rozsahu zařízení stavenišť, čištění komunikací, skrápění ploch zařízení stavenišť a komunikací v suchém období roku.

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde rovněž pouze krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a na samotném staveništi vlivem stavebních mechanismů.

Po ukončení stavby nedojde ke zvýšení intenzity dopravy a tedy ani k nárůstu počtu vlaků. Na revitalizovanou trať budou postupně nasazovány modernější a ekologičtější motorové jednotky, jejichž provozem se emise do ovzduší sníží.

Odpady

Nakládání s odpady, stanovení jejich množství a způsob využití nebo zneškodnění se budou řídit příslušnými ustanoveními zák. č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, tj. i ustanoveními vyhlášek MŽP ČR č. 381 /2001 Sb., v platném znění, kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů, č. 376/2001 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů a č. 61/2010 Sb., vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění vyhlášky č. 341/2008 Sb.

V procesu výstavby budou odpady produkovány ve zvýšené míře. Stavba bude produkovat jednak **výzisk**, tj. hmoty určené k recyklaci, jednak **odpady**, které lze z hlediska nebezpečnosti rozdělit do dvou skupin – odpady **kategorie „O“ – „ostatní“** (tj. bez nebezpečných vlastností) a odpady **kategorie „N“ – „nebezpečné“** (s možným výskytem některé z nebezpečných vlastností).

Odpady budou likvidovány v souladu s platnou právní normou. Za odpadové hospodářství v průběhu výstavby bude odpovědný dodavatel stavby, který bude plnit veškeré povinnosti jako původce odpadů, povinnosti původců odpadů stanovuje § 16 výše uvedeného zákona o odpadech:

- zajistit přednostní využití odpadů v souladu s § 11,
- odpady zařazovat a utříděně shromažďovat podle druhů a kategorií podle § 5 a 6,
- odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem a prováděcími právními předpisy, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3, a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby,
- ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů podle § 6 odst. 4 a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,

- nebezpečné složky musí být náležitě zneškodněny odborným způsobem, ředění nebo míchání odpadů za účelem snížení koncentrace nebezpečných látek pro následné zneškodnění je zakázáno.
- zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem, Přechodné skladování odpadů na zařízeních stavenišť či vlastním staveništi bude omezeno na nezbytně nutnou dobu. Při demoličních činnostech při práci s azbestem budou dodržována opatření k ochraně zdraví podle § 21 nařízení vlády 361/2007 Sb.
- vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném zákonem o odpadech a prováděcím právním předpisem včetně evidencí a ohlašování PCB a zařízení obsahující PCB a podléhajících evidencí vymezené v § 26. Tuto evidenci archivovat po dobu stanovenou tímto zákonem nebo prováděcím právním předpisem,
- umožnit kontrolním orgánům přístup do objektů, prostorů a zařízení a na vyžádání předložit dokumentaci a poskytnout pravdivé a úplné informace související s nakládáním s odpady,
- zpracovat plán odpadového hospodářství v souladu s tímto zákonem a prováděcím právním předpisem a zajišťovat jeho plnění,
- ustanovit odpadového hospodáře za podmínek stanovených tímto zákonem podle § 15, tzn. bude určen odpovědný pracovník, který bude odborně způsobilý a bude zajišťovat odborné nakládání s odpady. Tato osoba bude zastupovat zhotovitele při jednání s orgány státní správy,
- platit poplatky za ukládání odpadů na skládky způsobem a v rozsahu stanoveném v tomto zákoně,
- vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy a plánem odpadového hospodářství.

Ke kolaudačnímu řízení bude předložena specifikace druhů a množství odpadů z výstavby a doklady o způsobu jejich využití, resp. odstranění, a dále smlouvy zabezpečující využití, resp. odstranění, odpadů při provozu.

Tabulka: Odpady/výzisky z procesu navrhované výstavby a způsob nakládání s nimi

Druh odpadu, výzisku	Kód	kat	způsob nakládání
smýcené stromy a keře	020103	O	štěpkování, kompost
pryžové podložky (žel. svršek)	070299	O	recyklace
odpadní nátěrové hmoty	080111*	N	likvidace opráv.osobou
obaly papírové	150101	O	recyklace
obaly plastové	150102	O	recyklace
obaly dřevěné	150103	O	recyklace
obaly od nátěrových hmot znečištěné N látkami	150110*	N	likvidace opráv.osobou
trafo s olejem, PCB a škodlivinami	160209*	N	likvidace opráv.osobou
výkonové vypínače vvn, vn, trafo s olejem bez náplně PCB a škodlivin - vyřazená zařízení obsahující N složky neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 12	160213*	N	likvidace opráv.osobou
akumulátory alkalické (NiCd baterie a akumulátory)	160602*	N	likvidace opráv.osobou
elektrošrot – vyřazená elektron. zařízení a přístroje - neuvedená pod číslem 12 02 09 až 16 02 13	160214	O	recyklace
izolátory porcelánové, odpojovače	160216	O	recyklace
betonové kůly a pražce, beton z demolic	170101	O	recyklace
úlomky betonu znečištěné škodlivinami	170106*	O/N	recyklace/ skládka O,N
stavební a demoliční suť	170107	O	recyklace
dřevo po stavebním použití	170201	O	skládka O, spalovna
PE podložky	170203	O	recyklace/ skládka O
železniční pražce dřevěné (dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné)	170204*	N	spalovna N
asfaltové směsi s dehtem	170301*	N	skládka N
vybouraný asfalt. beton bez dehtu, živичné lepenky bez dehtu – asfalt. směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	170302	O	recyklace
odpad mědi a jejich slitin	170401	O	recyklace
odpad hliníku	170402	O	recyklace

železný šrot – konstrukce, stožáry, potrubí, kolejnice, kovové rozvaděče bez výzbroje	170405	O	výkup-druh.surovina
směsné kovy	170407	O	recyklace
zbytky kabelů vodičů –neuvedené po číslem 17 04 10	170411	O	výkup-druh.surovina
zemina kontaminovaná ropnými látkami	170503*	N	biodegradace
čistá výkopová zemina výkopová zemina a kamení - neuvedené pod číslem 17 05 03	170504	O	uložení na terén, skládka, rekultivace, stavba
šterk ze želez. svršku obsahující nebezpečné látky	170507*	O/N	biodegradace/skládka N
lokálně znečištěný šterk (výhybky)	170507*	N	biodegradace skládka N
šterk ze železničního svršku šterk z kolejiště - – neuvedený pod číslem 17 05 07	170508	O	recyklace
stavební materiály s obsahem azbestu	170605*	N	skládka O
směsné stavební a demoliční odpady železobeton z demolic propustků a mostů, kamenivo + beton	170904	O	recyklace/skládka O
směsný komunální odpad	200301	O	skládka O, spalovna

Problematika odpadového hospodářství je podrobně ošetřena v samostatné části dokumentace Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.

Odpady vzniklé při stavbě budou odstraněny v souladu s platnou legislativou.

B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Stavba revitalizace svým charakterem a rozsahem nemá nároky na ochranu obyvatelstva.

B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Plochy zařízení staveniště

Umístění ploch zařízení staveniště je navrženo tak, aby bylo možno realizovat jednotlivé stavební objekty. Vzhledem k rozsahu stavby se plochy zařízení staveniště zřídí pouze na drážních plochách (SŽDC s.o. a ČD a.s.), které jsou v těsné blízkosti celého traťového úseku Břeclav - Znojmo. S vybudování společných objektů pro účely zařízení staveniště se neuvažuje. Umístění vedení stavby se uvažuje v žst. Břeclav a v žst. Znojmo.

Dopravní trasy

K příjezdu na stavbu se použije jak kolejová doprava ze žst. Břeclav a žst. Valtice, tak také doprava silničními vozidly po silnicích I/40 Břeclav – Poštorná – Valtice – Mikulov, silnice II/414 Mikulov – Břež – Dobré pole – Novosedly – Hrušovany nad Jevišovkou, sil II/397 Božice – Hrádek, sil II/408 Hrádek - Hodonice a účelových a polních komunikací.

Plochy ZS a komunikace budou po dokončení prací uvedeny do původního stavu.

Termíny zahájení a ukončení stavby

Zahájení stavby: **22. 4. 2015**
Ukončení stavby: **7. 11. 2015**
Doba výstavby: **200 dní**

Po provedené aktualizaci možností přípravy investice, na základě vydaných územních rozhodnutí

jednotlivými stavebními úřady Břeclav a Znojmo, je nyní předpoklad stavebníka k realizaci stavby:

- pro část Božice u Znojma – Hodonice – Znojmo v termínu 06/2016 – 10/2016
- pro část Boří Les – Valtice – Mikulov v termínu 03/2017 – 07/2017

Členění stavebních prací

Stavební práce budou probíhat v roce 2015. Z hlediska stavebních postupů jsou členěny do dvou základních stavebních etap, kterým budou předcházet přípravná období.

Stavba je rozdělena do následujících stavebních postupů:

- SP0 – Přípravné práce,
- SP1 – Boří Les (mimo) – Valtice (včetně) – Mikulov (ostatní profese)
- SP2 – Božice (ostatní profese) - Hodonice (včetně) – Znojmo (mimo),
- SP3 – Kompletace zabezpečovacího zařízení.

Časový harmonogram: (viz dále)

Revitalizace trati Břeclav - Znojmo		rok/měsíc r. 2015												rok/měsíc r. 2016						
stavba	náplň	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7
S.P.0	nultá etapa - redukce zeleně, výstavba areálů ZS																			
S.P.1	rekonstrukce železničního svršku a spodku Boří Les (mimo) - Valtice (včetně) , úpravy v žst. Valtice na zhlaví stanice																			
S.P.1	zab. a sděl. zař., silnoproud, osvětlení, EOv, pozemní objekty v úseku Boří Les - Valtice - Mikulov																			
S.P.3	Kompletace a zkoušení zabezpečovacího zařízení Boří les - Valtice																			
S.P.0	nultá etapa - výstavba areálů ZS																			
S.P.2	rekonstrukce železničního svršku a spodku t.ú. Hodonice (včetně) - Znojmo (mimo)																			
S.P.2	zab. a sděl. zař., silnoproud, osvětlení, EOv, pozemní objekty v úseku Božice - Hodonice - Znojmo																			
S.P.3	Kompletace a zkoušení zabezpečovacího zařízení Hodonice - Znojmo																			
	Přejezdy stavby 3, 5, 7, 8, 9																			
	Přejezdy stavby 9, 11																			
	Náhradní autobusová doprava Břeclav - Hrušovany																			
	Náhradní autobusová doprava Hrušovany - Znojmo																			
	dokonč. práce, kompl. vyzkouš., kolaudace-1měsíc																			
	zkušební provoz - 6 měsíců																			

B.9 ČLENĚNÍ STAVBY NA OBJEKTY A TECHNICKÁ ZAŘÍZENÍ

Všeobecně

Při členění stavby v číslování PS a SO se vychází především z požadavku maximální přehlednosti a rychlé orientace s respektováním požadavků zpracování a evidence. Členění a číslování je v souladu se zněním vyhlášky č. 146/2008 Sb. ze dne 9.4.2008 o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb a v souladu se zněním Směrnice generálního ředitele SŽDC s.o. č 11/2006, příloha č. 1, ZMĚNA č. 1.

Číslování provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO) je popsáno šestimístním kódem, přičemž jednotlivá dvojčíslí jsou oddělena pomlčkami.

Číslo PS,SO	NÁZEV PROVOZNÍHO SOUBORU NEBO STAVEBNÍHO OBJEKTU
	D.1 Železniční zabezpečovací zařízení
	D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení
PS 13-28-01	žst Božice u Znojma, navázání TZZ na SZZ
PS 15-28-01	část A žst Hodonice, staniční zabezpečovací zařízení
PS 15-28-01	část B žst Hodonice, klimatizace místností technologie
PS 17-28-01	žst Znojmo, DOZ
	D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení
PS 14-28-01	T.ú. Božice u Znojma - Hodonice, traťové zabezpečovací zařízení
PS 16-28-01	T.ú. Hodonice - Znojmo, traťové zabezpečovací zařízení
	D.2 Železniční sdělovací zařízení
	D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
PS 13-14-01	Žst. Božice u Znojma, MK
PS 14-14-01	T.ú. Božice u Znojma - Hodonice, TK
PS 15-14-01	Žst. Hodonice, MK
PS 95-14-01	Břeclav-Znojmo, DOK
PS 95-14-02	Břeclav-Znojmo, přenosové zařízení
	D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS)
PS 15-14-02	Žst. Hodonice, EZS
PS 15-14-03	Žst. Hodonice, ASHS
PS 15-14-04	Žst. Hodonice, sdělovací zařízení
PS 15-14-05	Žst. Hodonice, telefonní zapojovač
	D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)
PS 15-14-06	Žst. Hodonice, rozhlasové zařízení
PS 15-14-07	Žst. Hodonice, informační zařízení
PS 15-14-08	Žst. Hodonice, kamerový systém
	D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)
PS 15-14-09	Žst. Hodonice, MRTS
PS 95-14-03	Břeclav-Znojmo, TRS
	D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení
PS 17-14-01	Úprava dispečerského pracoviště Znojmo

	D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT
	D.3.1 Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty
PS 13-05-01	Žst. Božice u Znojma, DD TSŽDC
PS 15-05-01	Žst. Hodonice, DD TSŽDC
PS 17-05-01	Žst. Znojmo, DD TSŽDC
PS 95-05-01	Doplnění InS a klientů DD TSŽDC
	D.3.2 Provozní rozvod silnoprůdu
PS 13-07-01	Žst. Božice u Znojma, rozvodna nn
PS 15-07-01	Žst. Hodonice, rozvodna nn
PS 15-07-02	Žst. Hodonice, náhradní zdroj
	D.4 Inženýrské objekty
	D.4.1 Železniční svršek a spodek
SO 15-16-01	Žst. Hodonice, železniční spodek
SO 15-17-01	Žst. Hodonice, železniční svršek
SO 15-17-03	Žst. Hodonice, železniční svršek vlečky NAVOS
SO 16-16-01	T.ú. Hodonice - Znojmo, železniční spodek
SO 16-17-01	T.ú. Hodonice - Znojmo, železniční svršek
SO 95-17-01	Břeclav - Znojmo, výstroj trati
	D.4.2 Nástupiště
SO 15-16-02	Žst. Hodonice, nástupiště
	D.4.3 Železniční přejezdy
SO 15-17-02	Žst. Hodonice, přejezd v km 17,206
SO 16-17-02	T.ú. Hodonice - Znojmo, přejezd v km 17,895
SO 16-17-03	T.ú. Hodonice - Znojmo, přejezd v km 18,988
	D.4.4 Mosty, propustky a zdi
SO15-19-01	Žst. Hodonice, Most v km 16,410
SO 95-19-01	Břeclav - Znojmo, přechody kabelů po mostních objektech neobsazeno
	D.4.5 Ostatní inženýrské objekty (inž. sítě civilní , hydrotech. obj.)
	D.4.5.1 Přeložky sdělovacích zařízení
SO 15-10-01	Žst. Hodonice, přeložky sděl.kabelů SŽDC
SO 15-10-02	Žst. Hodonice, přeložky sděl.kabelů ostatních operátorů
SO 16-10-01	T.ú. Hodonice - Znojmo, přeložky sděl.kabelů SŽDC
SO 16-10-02	T.ú. Hodonice - Znojmo, přeložky sděl.kabelů ostatních operátorů
	D.4.5.2 Přeložky silnoprůdých zařízení mimodrážních
	neobsazeno
	D.4.5.3 Náhradní výsadby, kácení a vegetační úpravy
SO 95-00-01	T.ú. Břeclav - Znojmo, kácení, náhradní výsadby
	D.4.5.4 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)
SO 13-27-01	žst Božice u Znojma, kanalizace-vodovod poro reléový domek SO 13-15-01
SO 15-21-01	Žst. Hodonice, plynovody
SO 15-27-01	Žst. Hodonice, kanalizace

SO 15-27-02	Žst. Hodonice, kanalizace pro technologickou budovu SO 15-15-01
SO 16-21-01	T.ú. Hodonice - Znojmo, plynovody
SO 16-22-01	T.ú. Hodonice - Znojmo, vodovody
	D.4.5.5 Protihlukové objekty
SO 95-33-01	Individuální protihluková opatření neobsazeno
	D.5 Pozemní stavební objekty
SO 13-15-01	Žst. Božice u Znojma, technologický domek
SO 15-15-01	Žst. Hodonice, technologická budova
SO 15-15-02	Žst. Hodonice, stavební úpravy st. 2
SO 15-15-03	Žst. Hodonice, přístřešky pro cestující
SO 15-15-04	Žst. Hodonice, kabelovod
	D.6 Energetická zařízení
	D.6.1 Ohřev výměn (elektrický - EOv)
SO 15-06-01	Žst. Hodonice, EOv
	D.6.2 Rozvody vn, nn, osvětlení, DOÚO
SO 13-06-01	Žst. Božice u Znojma, přípojka nn EON
SO 13-06-02	Žst. Božice u Znojma, úprava rozvodů nn
SO 15-06-02	Žst. Hodonice, přípojka nn EON
SO 15-06-03	Žst. Hodonice, úprava rozvodů nn
SO 15-06-04	Žst. Hodonice, venkovní osvětlení
SO 15-06-05	Žst. Hodonice, osvětlení nástupišť a přístupových cest
SO 95-06-01	Břeclav - Znojmo, napájení přenosových zařízení v žst.
	D.6.3 Vnější uzemnění
SO 13-06-03	Žst. Božice u Znojma, uzemnění
SO 15-06-06	Žst. Hodonice, uzemnění

B.10 SKLADBA DOKUMENTACE

Část PD	Název části PD
A	Průvodní zpráva
B	Souhrnná část
B.1	Souhrnná technická zpráva
B.2	Provozní a dopravní technologie
B.3	Vliv stavby na životní prostředí
	B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí
	B.3.2 Hluková studie a měření hluku
	B.3.3 Zemědělská příloha

	B.3.4 Lesní příloha
B.4	Odolnost a zabezpečení stavby
	B.4.1 Požárně bezpečnostní řešení
B.5	Organizace výstavby
C	Situace stavby
C.1	Situační výkres širších vztahů
C.2	Celkový situační výkres
C.3	Koordinační situační výkres
C.5	Výkresy architektonického řešení stavby nebo stavebních objektů
	Technologická část
D.1	Železniční zabezpečovací zařízení
D.1.1	Staniční zabezpečovací zařízení
D.1.2	Traťové zabezpečovací zařízení
D.2	Železniční sdělovací zařízení
D.2.1	Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
D.2.2	Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS)
D.2.3	Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kmerový systém)
D.2.4	Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)
D.2.5	Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení
D.3	Silnoproudá technologie včetně DŘT
D.3.1	Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty
D.3.2	Provozní rozvod silnoproudu
	Stavební část
D.4	Inženýrské objekty
D.4.1	Železniční svršek a spodek
D.4.2	Nástupiště
D.4.3	Železniční přejezdy
D.4.4	Mosty, propustky a zdi
D.4.5	Ostatní inženýrské objekty (inž. sítě civilní , hydrotech. obj.)
	D.4.5.1 Přeložky sdělovacích zařízení
	D.4.5.2 Přeložky silnoproudých zařízení mimodrážních
	D.4.5.3 Náhradní výsadby, kácení a vegetační úpravy
	D.4.5.4 Potrubní vedení
	D.4.5.5 Protihlukové objekty
D.5	Pozemní stavební objekty
D.6	Energetická zařízení
D.6.1	Ohřev výměn (elektrický - EOv)
D.6.2	Rozvody vn, nn, osvětlení, DOÚO
D.6.3	Vnější uzemnění

E.	Doklady
E.1	Doklady pro územní rozhodnutí, závazná stanoviska
E.2	Vyjádření vlastníků a správců dotčených sítí
E.3	Vyjádření vlastníků dotčených pozemků
F.	Geodetická dokumentace
F.2	Majetkoprávní část

Poznámka:

Ostatní části dokumentace dle písmenové a číselné konvence neuvedené v seznamu, jsou bez obsahu. V seznamu jsou uvedeny veškeré součásti stavby, stavební i technologické, které jsou nutné a nezbytné pro zabezpečení provozu dráhy a jejichž výčet je nutný k budoucímu vydání stavebního povolení speciálním stavebním úřadem.

Vypracoval : Ing. Miroslav Polák
Ve spolupráci se zpracovateli jednotlivých částí dokumentace

V Brně, prosinec 2013, leden 2014, doplněno duben 2014, po projednání květen 2014