

část Boří les – Valtice – Mikulov na Moravě

PO PROJEDNÁNÍ

			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



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

OBJEDNAVATEL:	SŽDC, s.o., Dlážďěňá 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	VEDOUCÍ 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
			MĚŘÍTKO	POČET FORMÁTŮ
			DATUM: 05/2014	
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÁST DOKUM. B.1	PŘÍLOHA

## **STAVBA:**

# **REVITALIZACE TRATI BŘECLAV – ZNOJMO**

**Část Boří les – Valtice - Mikulov na Moravě**

## **ČÁST DOKUMENTACE:**

# **B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

## **PO PROJEDNÁNÍ**

Vypracoval:  
Stupeň dokumentace:

Ing. Miroslav Polák a kol.  
Dokumentace pro územní řízení (přípravná dokumentace)  
Datum:  
prosinec 2013, leden 2014, doplněno duben 2014, květen 2014

Označení – stupeň PD:  
Hlavní inženýr projektu:

DUR  
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 OCHRANÁ 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	41
B.2.8 POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ	48
B.2.9 ZÁSADY HOSPODAŘENÍ S ENERGIEMI	49
B.2.10 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY , POŽADAVKY NA	49
PRACOVNÍ A KOMUNÁLNÍ PROSTŘEDÍ	49
B.2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	49
B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	49
B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	49
B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	49
B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	50
B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA	56
B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	56
B.9 ČLENĚNÍ STAVBY NA OBJEKTY A TECHNICKÁ ZAŘÍZENÍ	58
B.10 SKLADBA DOKUMENTACE	61

## 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 písčích 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 terciálních 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, katrán tatarský, pelyněk 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 spraši 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 ježek 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 **Boří les (mimo) - Valtice (včetně) km 86,405-96,241** a kabelizace včetně úprav v jednotlivých stanicích pro **Boří les – Valtice – Mikulov na Moravě**. Rozsah vlastní stavební činnosti je specifikován dále.

Cílem celé stavby revitalizace Břeclav – Znojmo 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.

Celá 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. Zábrazdná 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 Břeclav)

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- kolejí) v působnosti SÚ Břeclav**

**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**

<b>Ptačí oblast</b>	<b>žkm trati</b>	<b>lokalizace</b>
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
<b>CZ 0621029 PO Pálava</b>	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
<b>CZ0623045 Rendezvous</b>	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
<b>CZ0624102 Slanisko u Nesytu</b>	100,0 – 100,7	vpravo, S – hranice přiléhá k trati v délce 0,7 km
<b>CZ0620048 Skalky u Sedlece</b>	102,1 – 102,5	vlevo, J – hranice přiléhá k trati v délce 200m
<b>CZ0623798 Božické rybníky</b>	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
<b>CZ0624001 Meandry Dyje</b>	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 km<sup>2</sup>). 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
<b>CHKO Pálava</b>	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**

<b>MZCHÚ</b>	<b>žkm trati</b>	<b>lokalizace</b>
<b>NPR Lednické rybníky</b>	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
<b>NPR Slanisko u Nesytu</b>	100,0 – 100,7	vpravo, S - hranice přiléhá k trati v délce 0,7 km
<b>ochranné pásmo NPR</b>	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*

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

*Působnost úřadu: Mikulov*

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

*Působnost úřadu: Znojmo*

<b>křížení s vodotečí</b>	<b>k.ú.</b>	<b>žkm trati</b>
<b>Dobšický potok</b>	Suchohrdly u Zn./ Dobšice	23,1
<b>Leska</b>	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**

<b>vodní plocha</b>	<b>k.ú.</b>	<b>žkm trati</b>	<b>lokalizace</b>
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. nejbl. cca 100m
rybník u Sedleckého mlýna	Sedlec u Mikulova	102,0 – 102,2	P ve vzd. nejblíže cca 20m
Nový rybník	Mikulov na Mor.	102,4 – 103,3	P ve vzd. nejblíže 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)**

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

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 naplánovat 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 krajinařské 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 km<sup>2</sup>.

#### **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 m<sup>2</sup>. 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 a B.3.4 Lesní 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 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.

Se stavbou Revitalizace trati Břeclav – Znojmo, korespondují a souvisí technicky následující stavby přejezdů, které jsou z hlediska územního řízení řešeny samostatně – samostatným podáním pro vydání ÚR. S úsekem Boří les – Valtice – Mikulov na Moravě souvisí: :

### **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

Copyright © SUDOP BRNO, spol. s r.o.

- 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

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 Boří les – Mikulov na Moravě (kabelizace ZZ)	
staničení 85,890 až 106,900 v délce cca	21,010 km
<b>celkový rozsah stavby (obvod budoucího staveniště)</b>	<b>21,010 km</b>

#### Kapacity

##### **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	<b>9,836 km</b>

#### Kapacitní údaje koleje

Rekonstrukce svršku S49	9,531 km
Rekonstrukce výhybky S49	6 ks
Zřízení konstrukce pražcového podloží	9,670 km
Zřízení nástupiště 550mm nad T.K.	110 m
Stavební rekonstrukce přejezdu	6 ks

#### Kapacitní údaje mosty , propustky , zdi

Rekonstrukce propustků	13 ks
mostů	2 ks



Monolitická zárubní zeď	112 bm
Monolitická opěrná zeď	57 bm
<b><u>Kapacitní údaje pozemní stavební objekty</u></b>	
Nové bet.prefabrikované budovy	775 m <sup>3</sup>
Stavební úpravy	15 m <sup>2</sup>
Demolice	150 m <sup>3</sup>
Kabelovody	123 bm
<b><u>Kapacitní údaje sdělovací zařízení</u></b>	
Traťový kabel délka	21,1km
kapacita	
633km/párů	
Definitivní trasy optiky varianta celá trať	42,7km
Definitivní trasy optiky varianta omezená	22,2km
Trubky HDPE	21,1km
Přenosové zařízení	4 (3) uzlů
Rozhlas pro cestující v žst.	1 případ
Informační zařízení žst.	1 případ
Kamerový systém	1 případ
EZS	1 případ
ASHZ	1 případ
Úprava telefonního zapojovače	2 případy
MRTS	1 případ
<b><u>Kapacitní údaje zabezpečovací zařízení</u></b>	
Dopravny s novým SZZ 3.kategorie elektronického typu se staniční částí TZZ dál.ovládané	1 ks
Dopravny se stávajícím SZZ 3.kategorie typu RZZ, doplněné o staniční část TZZ a DOZ	1 ks
Dopravny 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	9 ks
Navázání nových PZS elektronického typu na nová nebo upravená SZZ a TZZ	14 ks
Úprava stávajících PZS a navázání na nová nebo upravená SZZ a TZZ	6 ks
<b><u>Kapacitní údaje silnoproudá zařízení</u></b>	
Úprava stávající trafostanice 22/0,4kV	1 ks
Nová rozvodna nn v technologickém domku	2 ks
Nová rozvodna nn v technologické budově	1 ks
Nový stabilní ZZEE	1 ks
Nový mobilní ZZEE	1 ks
Nová osvětlovací soustava zastávky	1 ks
Rekonstrukce osvětlovací soustava stanice - částečná	1 ks
Nová osvětlovací soustava na nástupišti	1 ks
Výhybky vybavené EOVS	4 ks
Přeložky mimodrážních vedení nn a vn	2 ks
<b><u>Trvalé a dočasné zábory</u></b>	
Uvažovaný potřebný trvalý zábor pro stavbu	4,970 ha
Uvažovaný potřebný dočasný zábor pro stavbu	52,635 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, (působnost SÚ Znojmo) 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 zdraví 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. Zábřzdna 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 <sub>130</sub>	
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/s<sup>2</sup>)      V<sub>130</sub> – max. l=130mm (amax= 0,80m/s<sup>2</sup>)

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 Břeclav**

Železniční svršek a spodek

SO 04-16-01	T.ú. Boří Les - Valtice, železniční spodek
SO 04-17-01	T.ú. Boří Les - Valtice, železniční svršek
SO 05-16-01	Žst. Valtice, železniční spodek
SO 05-17-01	Žst. Valtice, železniční svršek

SO 95-17-01	Výstroj trati
-------------	---------------

Nástupiště

SO 04-16-02	Zast. Valtice - město, nástupiště
SO 15-16-02	Žst. Hodonice, nástupiště

Železniční přejezdy

SO 04-17-02	Přejezd v km 87,739
SO 04-17-03	Přejezd v km 88,707
SO 04-17-04	Přejezd v km 89,964
SO 04-17-05	Přejezd v km 90,768
SO 04-17-06	Přejezd v km 92,575
SO 04-17-07	Přejezd v km 94,200

**Technický popis stavebních objektů**

**SO 04-16-01 T.ú. Boří les - Valtice, železniční spodek**



Stavební objekt žel. spodku začíná v km 86,405 070 za výměnovým stykem výhybky č.4 v žst. Boří Les a končí v km 95,455 861 v místě výměnového styku nové polohy výhybky č.1 v žst. Valtice. V tomto úseku budou v celém rozsahu zřízeny konstrukční vrstvy pražcového podloží a odvodnění žel.spodku.

V km 93,905 – 94,177 je využito stávajícího „J“ žlabu, který zůstane zachován. Příkopy, příkopové zídky a trativody 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 (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.

Na konci úseku před žst. Valtice je trativod zaústěn do vsakovací šachty navržené místo zrušeného nefunkčního propustku.

#### **SO 04-16-02 Zast. Valtice - město, nástupiště**

Stávající nástupiště délky 124m a výšky 30 cm z konzolových desek K150 bude nahrazeno nástupištěm výšky 55 cm nad TK z L profilů a po vrchem ze zámkové dlažby. Délka nového nástupiště bude 110 m, šířka 3,00 m. Budou zřízeny bezbariérové přístupy navazující na současné chodníky a na přejezd v km 94,200. Nové nástupiště začíná v km 94,235 741 a končí v km 94,346 141. Nástupiště je v přímé, vzdálenost hrany nástupiště od osy koleje 1,670 m. Část nástupiště v délce 52 m bude na opěrné zdi, kterou řeší SO 04-19-52 včetně zábradlí. Nástupiště bude mít příčný sklon 2% směrem od koleje. V oblasti opěrné zdi bude srážková voda odvedena podélným žlábkem a převedena příčným svodem vpravo trati. Z plochy před čekárnou bude srážková voda vyvedena vlevo trati na svah, tak jak tomu je dnes. Rozdíl výšek stávající plochy před čekárnou a novým nástupištěm mimo opěrnou zeď je řešen dvěma stupni výšky 15 cm. Variantně je možno použít i šikmé plochy ve sklonu 1:8 v příčné délce 2,81m.

Plochy nástupiště budou opatřeny vodícími liniemi dle příslušných norem a předpisů.

Informační systém bude pozůstat z dvou tabulí s názvem zastávky. Jedna bude umístěna na stávající budově čekárny, druhá vpravo trati v polovině zastávky souběžně s osou koleje. Dále bude na budově zastávky umístěna cedule se směry jízdy vlaků a na konci nástupiště, ukončené služebními schody, bude sloupek s piktogramem „Zákaz vstupu“.

#### **SO 04-17-01 T.ú. Boří les - Valtice, železniční svršek**

Stavební objekt začíná v km 86,405 070 za výměnovým stykem výhybky č.4 v žst. Boří Les a končí v km 95,455 861 v místě výměnového styku výhybky č.1 v žst. Valtice. Celková délka rekonstrukce tak činí 9050,791 m. Rekonstrukcí svršku v tomto úseku nastane v úseku od km 86,405 070 do km 91,732 566 zvýšení traťové rychlosti na 120 km/h pro nedostatek převýšení  $\leq 100$  mm, v úseku od km 91,732 566 do km 93,179 579 na 100 km/h pro nedostatek převýšení  $\leq 100$  mm a 110 km/h pro nedostatek převýšení  $\leq 130$  mm a v úseku od km 93,179 579 do km 95,455 861 na 95 km/h pro nedostatek převýšení  $\leq 100$  mm a 100 km/h pro nedostatek převýšení  $\leq 130$  mm.

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

Výškové řešení je navrženo v převážné míře s minimálními zdvihy nebo poklesy. Od km 94,868 393 je navrženo zvýšení nivelety až do hodnoty 90cm z důvodu zvýšení podjezdné výšky komunikace I/40 pod mostem v km 95,002 378.

#### **SO 05-16-01 Žst. Valtice, železniční spodek**

Sanace spodku a řešení odvodnění se týká úseků pod rekonstruovanými výhybkami č.1 až č.7 mimo výhybky č.6 (stáv.č.5) včetně přípojí.

Vzhledem k tomu, že stanice se nachází v rovinatém území s minimální možností odtoku, je použito minimálních podélných sklonů odvodňovacích zařízení.

Odvodnění tělesa břeclovského zhlaví bude realizováno podélnými trativody DN150-HDPE ve spádu 3 ‰ se zaústěním do vsakovací šachty. Stávající přílehlý propustek v km 95,402 bude zrušen v rámci samostatného stavebního objektu, neboť nemá odtok.

Odvodnění tělesa znojemského zhlaví bude realizováno podélnými trativody DN150-HDPE ve spádu 3 ‰ se zaústěním do stávajícího propustku v km 96,059, který bude rekonstruován. Do tohoto propustku je zaústěn i levostranný příkopový žlab „J“ s navazujícím zpevněným příkopem, který převádí vodu ze stávajícího příkopu mezistaničního úseku. Propustek je vyústěn do stávajícího odpařovacího příkopu, který bude reprofilován.

Ve stanici dojde z důvodu umožnění dálkového ovládání stanice k úpravám délek stávajících nástupišť tak, aby soupravy při křižování mohly stát čelem k sobě : je navrženo zkrácení nástupiště u koleje č.2 na 110 m a prodloužení nástupiště na 90 m u koleje č.1, a k přesunu stávajícího přechodu na úroňová nástupiště do km 95,801 007.

#### **SO 05-17-01 Žst. Valtice, železniční svršek**

Stavební objekt začíná v km 95,455 861, výhybkou č.1 a končí v km 96,241 377 ve výměnovém styku výhybky č.7. V žst. Valtice se nachází koleje č.1,č.2,č.3,č.4a a č.6. V současnosti je traťová rychlost v stanici 40 km/h. Z důvodu rekonstrukce t.ú. Boří Les – Valtice a zvýšení rychlosti v tomto úseku na rychlost 95 km/h pro  $l \leq 100$  mm a současné rychlosti 80 km/h v t.ú. Valtice – Mikulov je zde nutná rekonstrukce zhlaví, aby zde nedocházelo k propadu rychlosti. Navrhovaná rychlost je 80 km/h.

Rekonstrukce svršku se týká pouze výhybek, jejich umístění do nové rekonstruované polohy a výměny přílehlých kolejových úseku nutných k napojení na stávající stav žst. Valtice. Z důvodu zvýšení rychlosti v přílehlém t.ú. Boří Les – Valtice dochází k prodloužení přechodnice směrového oblouku nacházejícího se bezprostředně před žst. Valtice a tím dochází k posunu břeclovského zhlaví ve směru staničení. Mezi zhlavími dojde v koleji č.1 pouze k úpravě GPK. Kolej č.4a bude demontována bez náhrady a z tohoto důvodu bude demontována také výhybka č.5. Kolej č.6 se tak přečísluje na kolej č.4.

#### **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 nástupišťích jsou součástí stavebních objektů nástupišť.

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

### **ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY**

#### **SO 04-17-02 Přejezd v km 87,739**

účelová komunikace – P 4,0/30, správce - Lesy ČR, s.p.

Předmětem objektu je rekonstrukce stávajícího železničního přejezdu na lesní cestě v katastru města Poštorná. Jedná se o jednokolejný přejezd s úhlem křížení 90°. Směrové vedení návrhu vychází ze stávajícího stavu. Celková délka upravované komunikace včetně přejezdu je 28,0m.

Komunikace je navržena jako jednopruhová v kategorii P 4,0/30 s jízdním pruhem šířky 3,0m a s nebezpečnými krajnicemi šířky 0,5m. V prostoru přejezdu bude jízdní pruh rozšířen na 4,0m aby byla zajištěna volná šířka komunikace 5,0m.

Nová přejezdová konstrukce je navržena jako železobetonová na ocelových nosičích skladebné délky 1,2 m včetně vnějších přejezdových panelů a závěrné zídky (celková délka 6,0m).

Odvodnění vozovky bude novým dlážděným žlábkem šířky 0,50m z betonových přídlažbových desek uložených do betonu, vyústěným přes svah do přílehlého levostranného železničního příkopu, který bude pod křižující lesní cestou převeden novým trubním propustem DN400.

#### **SO 04-17-03 Přejezd v km 88,707**

účelová komunikace – P 4,0/30, správce - Lesy ČR, s.p.

Předmětem objektu je rekonstrukce stávajícího železničního přejezdu na lesní cestě v katastru města Valtice. Jedná se o jednokolejný přejezd s úhlem křížení 54°. Směrové vedení návrhu vychází ze stávajícího stavu. Celková délka upravované komunikace včetně přejezdu je 33,0m (plocha upravované komunikace 108m<sup>2</sup>).

Komunikace je navržena jako jednopruhová v kategorii P 4,0/30 s jízdním pruhem šířky 3,0m a s nezpevněnými krajnicemi šířky 0,5m. V prostoru přejezdu bude jízdní pruh rozšířen na 4,0m aby byla zajištěna volná šířka komunikace 5,0m.

Nová přejezdová konstrukce je navržena jako železobetonová na ocelových nosičích skladebné délky 1,2 m včetně vnějších přejezdových panelů a závěrné zídky (celková délka 8,4m).

Odvodnění vozovky bude novým dlážděným žlábkem šířky 0,50m z betonových přídlažbových desek uložených do betonu, vyústěným přes svah do přilehlého levostranného železničního příkopu. Oba železniční příkopy budou pod křížující lesní cestou převedeny novými trubními propusty DN400.

#### **SO 04-17-04 Přejezd v km 89,964**

účelová komunikace – P 4,0/30, správce - Lesy ČR, s.p.

Předmětem objektu je rekonstrukce stávajícího železničního přejezdu na lesní cestě v katastru města Valtice. Jedná se o jednokolejný přejezd s úhlem křížení 81°. Směrové vedení návrhu vychází ze stávajícího stavu. Celková délka upravované komunikace včetně přejezdu je 34,0m (plocha upravované komunikace 116m<sup>2</sup>).

Komunikace je navržena jako jednopruhová v kategorii P 4,0/30 s jízdním pruhem šířky 3,0m a s nezpevněnými krajnicemi šířky 0,5m. V prostoru přejezdu bude jízdní pruh rozšířen na 4,0m aby byla zajištěna volná šířka komunikace 5,0m.

Nová přejezdová konstrukce je navržena jako železobetonová na ocelových nosičích skladebné délky 1,2 m včetně vnějších přejezdových panelů a závěrné zídky (celková délka 6,0m).

Hodnota deformačního modulu na pláni vozovky musí dosáhnout minimálně  $E_{def2} = 30$  MPa. V případě že hodnota deformačního modulu na pláni vozovky nebude dosažena, provede se výměna podloží v tloušťce 0,50m.

#### **SO 04-17-05 Přejezd v km 90,768**

účelová komunikace – P 4,0/30, správce - Lesy ČR, s.p.

Předmětem objektu je rekonstrukce stávajícího železničního přejezdu na lesní cestě v katastru města Valtice. Jedná se o jednokolejný přejezd s úhlem křížení 74°. Směrové vedení návrhu vychází ze stávajícího stavu. Celková délka upravované komunikace včetně přejezdu je 45,0m (plocha upravované komunikace 149m<sup>2</sup>).

Komunikace je navržena jako jednopruhová v kategorii P 4,0/30 s jízdním pruhem šířky 3,0m a s nezpevněnými krajnicemi šířky 0,5m. V prostoru přejezdu bude jízdní pruh rozšířen na 4,0m aby byla zajištěna volná šířka komunikace 5,0m.

Nová přejezdová konstrukce je navržena jako železobetonová na ocelových nosičích skladebné délky 1,2 m včetně vnějších přejezdových panelů a závěrné zídky (celková délka 7,2m).

Hodnota deformačního modulu na pláni vozovky musí dosáhnout minimálně  $E_{def2} = 30$  MPa. V případě že hodnota deformačního modulu na pláni vozovky nebude dosažena, provede se výměna podloží v tloušťce 0,50m.

#### **SO 04-17-06 Přejezd v km 92,575**

silnice I/40, správce – ŘSD ČR, závod Brno

Předmětem objektu je rekonstrukce stávajícího železničního přejezdu na silnici I.třídy číslo 40-006 v pasportním staničení km 13,956, nacházející se v katastrálním území Valtice. Jedná se o jednokolejný přejezd s úhlem křížení 52°. Směrové vedení návrhu kopíruje stávající stav.

Nová přejezdová konstrukce je navržena jako celopryžová skladebné délky 0,6 m včetně vnějších přejezdových panelů a závěrné zídky (celková délka 10,8m). Komunikace bude opravena ve stávajících šířkových poměrech pouze v místě dotčení stavbou železničního svršku. Předpokládá se délka 5,0m od osy koleje na obě strany (36m<sup>2</sup>).

#### **SO 04-17-07 Přejezd v km 94,200**

Copyright © SUDOP BRNO, spol. s r.o.

silnice II/422, správce – SÚS JmK, oblast Břeclav

Stávající přejezd P 7096 na silnici II.třídy II/422 Velehrad - Valtice ze železobetonových panelů stavební délky 21 m, bude rekonstruován železobetonovými panely na ocelových nosičích se závěrnými zídkami. Stavební délka bude 21,6 m. Úhel křížení 50° a šířkové a směrové uspořádání zůstane zachováno. Volná šířka komunikace je 7,35 m. Po pravé straně komunikace (směrem do města) vede chodník ze zámkové dlažby šířky 1,7m. Chodník zůstane zachován a bude navázán na bezbariérový přístup k zastávce Valtice město (SO 04-16-02). Sklon komunikace vpravo trati je -2%, vlevo trati 2%.

Železniční svršek 49E1 na žb. Pražcích bezpodkladnicových zřízení v rámci SO 04-17-01, bude mít v oblasti přejezdu antikorozi úpravu upevňovadel.

Zesílená konstrukce pražcového podloží bude zřízena v rámci SO 04-16-01.

Odvodnění podkladních vrstev přejezdu bude zajištěno podélným trativodem vpravo trati zřízeného v rámci žel. spodku. Odvodnění vozovky je navrženo prahovou vpustí, která je součástí objektu přejezdu. Konstrukce vozovky bude provedena těžkou asfaltovou úpravou až za nově zřizovaný propustek pod silnicí (SO 04-19-81). Napojení na stávající asfaltové vrstvy bude provedeno zazubením.

## **MOSTY, PROPUSTKY, ZDI**

### **Obecně:**

V rámci stavby je navržena rekonstrukce celkem dvou mostů, 13-ti propustků, jedné opěrné a jedné zárubní zdi (z toho je jeden most, 12 propustků včetně jednoho pod silnicí a jednoho pod polní cestou, zárubní a opěrná zeď v úseku Boří Les - Valtice, jeden propustek v žst. Valtice a jeden most v žst. Hodonice), jedná se převážně o sanační úpravy, u mnoha propustků pouze drobného charakteru.

Cílem bude u mostních objektů umožnění zvýšení traťové rychlosti až do rychlosti  $v = 120$  km/h, zajištění přechodnosti TTZ 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.

### **T.ú. Boří Les - Valtice:**

#### **SO 04-19-01 Propustek v km 88,436**

Stávající stav:

Kamenná klenba světlost 1,90 m, šířky 9,5 m, s přesypávkou, bez zábradlí, přes vodoteč - potok František. Hodnocení stavu: 2.

Návrh úprav:

Rozvolněné zdivo, aktivní trhlina uprostřed. Na základě provedeného geotechnického průzkumu je navržena přestavba na železobetonový polorám se šikmými čely do svahu.

#### **SO 04-19-02 Propustek v km 90,373**

Stávající stav:

Železobetonový, trubní, světlosti 1,0 m, šířky 6,0 m, přesypávka cca 90 cm. přestavba v r. 1955. Hodnocení stavu: 1.

Návrh úprav:

Nové římsy a zábradlí, sanace čel, dlažby.

#### **SO 04-19-03 Propustek v km 91,634**

Stávající stav:

Železobetonový, trubní, světlosti 1,0 m, šířky 7,0 m, přesypávka cca 80 cm, přestavba v r. 1967. Hodnocení stavu: 1.

Návrh úprav:

Nové římsy a zábradlí, přechody do trati, očištění zdiva, dlažby.

#### **SO 04-19-04 Propustek v km 91,853**

Stávající stav:

Železobetonový, trubní, světlosti 1,0 m, šířky 8,0 m, přesypávka cca 130 cm, přestavba v r. 1967. Hodnocení stavu: 1.

Návrh úprav:

Nové římsy a zábradlí, přechody do trati, očištění zdiva, dlažby.

#### **SO 04-19-05 Propustek v km 92,568**

Stávající stav:

Železobetonový, trubní, světlosti 0,50 m, šířky 4,8 m, bez přesypávky, situován vedle přejezdu silnice Valtice - Břeclav, přestavba v r. 1956. Hodnocení stavu: 1.

Návrh úprav:

Navrhuje se vybourání stávajících říms, osazení nových ŽB říms a jejich prodloužení v návaznosti na otevřené kolejové lože v širé trati. Dále se navrhuje sanace betonových ploch a pročištění propustku. Vtok a výtok budou odlážděny.

#### **SO 04-19-06 Propustek v km 92,583**

Stávající stav:

Železobetonový, trubní, světlosti 0,50 m, šířky 4,8 m, bez přesypávky, situován vedle přejezdu silnice Valtice - Břeclav, přestavba v r. 1956. Hodnocení stavu: 1.

Návrh úprav:

Navrhuje se vybourání stávajících říms, osazení nových ŽB říms a jejich prodloužení v návaznosti na otevřené kolejové lože v širé trati. Dále se navrhuje sanace betonových ploch a pročištění propustku. Vtok a výtok budou odlážděny.

#### **SO 04-19-07 Propustek v km 92,939**

Stávající stav:

Železobetonový, trubní, světlosti 0,60 m, šířky 10,4 m, přesypávka cca 45 cm, ukončení odlážděnými šikmými čely, přestavba v r. 1954. Hodnocení stavu: 1.

Návrh úprav:

Navrhuje se pročištění propustku, odstranění náletové vegetace, odláždění svahů a dna vtoku a výtoku. Dále se navrhuje sanace betonových ploch.

#### **SO 04-19-08 Propustek v km 94,181**

Stávající stav:

Železobetonový, trubní, světlosti 0,80 m, šířky 6,0 m, bez přesypávky, situován u přejezdu v zast. Valtice - město, na vtoku je kalová jámka, přestavba v r. 1957. Hodnocení stavu: 1.

Návrh úprav:

Navrhuje se přestavba kvůli přesměrování toku a navázání na propustek pod silnicí II/422. Propustek bude tvořen ŽB patkovými troubami DN 800mm s kolmými čely.

#### **SO 04-19-08.1 přejezd v km 94,290, propustek pod silnicí II/422**

Propustek pod silnicí II/422 se skládá z kruhových železobetonových trub DN1000 v délce cca 24,0 m.

Na vtokové straně je propustek opatřen kolmým čelem z monolitického železobetonu XF4, C30/37, které bude založeno na monolitických základech z betonu XF3, C30/37. Čelo je prodlouženo na jednu stranu až k čelu propustku pod polní cestou na druhou stranu k čelu propustku železničnímu. Celková délka čela je 9,62 m.

Všechny rubové a lící zasypané plochy betonových konstrukcí propustku budou opatřeny nátěrem proti zemní vlhkosti ve složení 1x asfaltová penetrace + 2x asfaltový lak.

Na výtoku bude čelo šikmé (svahové – tzn., že se trouby seříznou ve sklonu cca 1:1,5), založené na betonovém prahu XF3, C30/37.

Kolmé čelo bude v celé své délce opatřeno monolitickými železobetonovými římsami z

betonu XF4, C30/37 s výztuží z oceli 10505 (R), krytí výztuže 50 mm.

Trouby propustků budou uloženy na betonové podkladní prahy a do lože z betonu C15/20, které budou umístěny na štěrkopískový podsyp v tloušťce 100mm. Následně se provede násyp a konstrukce komunikace.

Obetonování trub bude provedeno betonem X0, C12/15, s horní plocho sedlanou v 10%.

Opevnění koryta pod výtokem z propustku bude provedeno lomovým kamenem tloušťky minimálně 0,25 m do betonu C25/30 tloušťky minimálně 0,20 m, vyspárování bude provedeno na hloubku minimálně 20 mm hmotou se zaručenou odolností XF2. Bude navazovat na otevřený odvodňovací příkop.

#### **SO 04-19-08.2 T.ú. Boří les - Valtice, přejezd v km 94,290, propustek pod polní cestou**

Propustek pod polní cestou se skládá z kruhových železobetonových trub DN600 v délce 9,0 m.

Na vtokové i výtokové straně je propustek opatřen kolmým čelem z monolitického železobetonu XF4, C30/37, které bude založeno na monolitickém základu z betonu XF3, C30/37.

Všechny rubové a lícni zasypané plochy betonových konstrukcí propustku budou opatřeny nátěrem proti zemní vlhkosti ve složení 1x asfaltová penetrace + 2x asfaltový lak.

Čela budou v celé své délce opatřena monolitickými železobetonovými římsami z betonu XF4, C30/37 s výztuží z oceli 10505 (R), krytí výztuže 50 mm.

Trouby propustků budou uloženy na betonové podkladní prahy a do lože z betonu C15/20, které budou umístěny na štěrkopískový podsyp v tloušťce 100mm. Následně se provede násyp a konstrukce komunikace.

#### **SO 04-19-09 Propustek v km 94,941**

Stávající stav:

Trubní propustek z železobetonových osmihranných trub RT 100, částečně obetonovaný, vlevo trati ukončený monolitickým železobetonovým čelem, vpravo trati čelo přesypané a na propustek navazuje částečně zřícený deskový propustek pod bývalou polní cestou. Délka trubního propustku 20,9 m, deskového cca 3,0 m. Jedná se o objekt s přesypávkou, kdy výška přesypávky a kolejového lože je 5,3 m. Levé čelo a trubní propustek jsou v dobrém stavu, vpravo desková část částečně zřícena. Propustek převádí vody z kanalizačního přepadu z levé na pravou stranu trati.

Návrh úprav:

Stávající trubní konstrukce a levé čelo budou povrchově sanovány a zbaveny nánosů. Svah kolem levého čela se zpevní kamennou dlažbou do betonu. Desková část vpravo bude vybourána a nahrazena zatrubněním z betonových trub světlosti 1000 mm, délka 4,0 m.

#### **SO 04-19-10 Most v km 95,004**

Stávající stav:

Most o 1 otvoru přes silnici I. třídy (č. I/40) a chodník ve Valticích, nosná konstrukce ocelová, trámová, plnostěnná, prostá, světlost šikmá 14,38 m, rozpětí 16,0 m, spodní stavba betonová. Hodnocení stavu: 2/2.

Návrh úprav:

Vzhledem ke stavu objektu (most je "úzký") a k požadavku zvýšit rychlost na 120 km/h je navržena rekonstrukce stávajícího objektu, která zahrnuje náhradu stávající nosné konstrukce za novou ocelovou nosnou konstrukci s dolní ortotropní mostovkou, nové úložné prahy, zesílení spodní stavby a sanaci ponechávané spodní stavby.

#### **SO 04-19-11 Propustek v km 95,402**

Stávající stav:

Trubní propustek světlosti 80 mm z železobetonových trub RT 80 o šířce 6,2 m. Propustek je oboustranně ukončen rovnoběžnými čely, osazenými ocelovým zábradlím. Mezi římsami čel zpuštěné kolejové lože. Tloušťka ŠL nad propustkem 0,45 m. Propustek převádí traťovou kolej na vjezd do žst. Valtice přes odvodňovací příkop. Voda je převáděna zleva doprava. Pravostranný příkop vpravo však vzhledem rozvoji zastavěného území již nemá přirozený odtok a voda zůstává soustředěna v propustku, který tvoří nejnižší místo současného příkopu.

Copyright © SUDOP BRNO, spol. s r.o.

Návrh úprav:

Stávající trouby staticky nevyhovují. Vzhledem k tomu, že nelze zajistit odtok od propustku bude tento propustek zrušen a srážkové vody, přitékající ke vtoku do propustku budou odvedeny drážními příkopy v rámci stavebních objektů železničního spodku (SO 04-16-01 a SO 05-16-01).

#### **SO 04-19-51 T.ú. Boří Les - Valtice, zárubní zeď km 93,8**

Nová monolitická železobetonová zárubní zeď (betonu C30/37, ocel B500B) se bude nacházet v patě svahu od km cca 93,891 do km 93,780 tj. v délce cca 112m. V tomto úseku je zářez hluboký cca od 5m do 9m se sklonem svahu od cca 1:1,5 až 1:1,43, přičemž horní hrana římsy zárubní zdi bude nad povrchem drážní stezky ve výšce cca od 1m do 1,99m. Monolitická železobetonová zárubní zeď je tvořena základem dvěma dříky, jednou římsou a poklopy volného prostoru, které budou vytvořeny z železobetonových prefabrikátů. Základ zárubní zdi bude zřízen na podkladním betonu, pod kterým bude provedeno zlepšené podloží – šterkopískový polštář o mocnosti cca 0,6m. Stabilita zárubní zdi bude zajištěna dvěma trvalými kotvami délky cca 15 (5m kořen) ve vzájemných vzdálenostech cca 4m. Pro omezení výkopu pro vybudování zárubní zdi bude nutné zřídit pažící konstrukci např. záporové pažení, které bude ve dvou úrovních kotvené po cca 4m. Kotvy pro pažící konstrukci budou využity pro zárubní zeď. Součástí zárubní zdi bude volný prostor ve spodní části před dříkem zárubní zdi, který umožní odvod vody. Do tohoto prostoru budou zaústěny drenáže jak z rubu tak i líce prostřednictvím prostupů přes dříky zdi. Zárubní zeď bude na styku se zemí opatřena izolací proti zemní vlhkosti a stékající vodou. Povrch v prostoru, v kterém se předpokládá přítomnost vody, bude ošetřen hydrofobním nátěrem. Zásypy za rubem a před lícem zárubní zdi budou provedeny jak z propustného, tak i z nepropustného materiálu, přičemž na rozhraní těchto materiálů bude zřízen drenážní geokompozit (funkce filtrační, separační), který bude zaústěn do drenáže. Zásypy budou prováděny po hutněných vrstvách o mocnosti max. 300mm. Volný terén za rubem zárubní zdi bude ve sklonu max. 1:1,5 v délce max. cca 2m ohumusován a oset travním semenem. Líc zárubní zdi bude navazovat nejprve na konstrukci železničního spodku a potom na konstrukci železničního svršku.

#### **SO 04-19-52 zast. Valtice město, opěrná zeď**

Nová úhlová monolitická železobetonová opěrná zeď (beton C30/37, ocel B 500B) se bude nacházet od km cca 94,294 do km cca 94,346 tj. v zastávce Valtice město. Opěrná zeď je v půdoryse na obou koncích kolmo zalomena (dl. 1,74m, dl. 3,40m) a celková délka zdi bude cca 57m. Opěrná zeď je tvořena základem, dříkem a římsou, na které bude uchyceno přes patní plech prostřednictvím chemických kotev do betonu jednak ocelové zábradlí městského typu, ale i sloupy osvětlovacích stožárů. Základ je přesazen před dřík cca 0,15m, pouze v místě osvětlovacích stožárů tj. v délce vždy cca 0,5m bude dřík opěrné zdi rozšířen z 0,25m na 0,40m. Základ opěrné zdi bude zřízen na podkladním betonu, pod kterým bude provedeno zlepšené podloží – šterkopískový polštář o mocnosti cca 0,6m. Svahy výkopu pro opěrnou zeď budou provedeny ve sklonu max 5:1. Zásypy před lícem opěrné zdi budou provedeny z nepropustného materiálu. Zásypy za rubem opěrné zdi budou provedeny jak z propustného, tak i z nepropustného materiálu, přičemž na rozhraní těchto materiálů bude zřízen drenážní geokompozit (funkce filtrační, separační), který bude zaústěn do drenáže o DN 150mm nacházející se za rubem opěrné zdi. Zásypy budou prováděny po hutněných vrstvách o mocnosti max. 300mm. Drenáž rubu opěrné zdi bude cca po 5m vyvedena prostupy přes dřík na volný terén. V těch to místech bude volný terén zpevněn betonem v ploše cca 200x200mm a do hloubky cca 200mm. Volný terén před lícem opěrné zdi bude ve svahu cca od 1:1,5 až do 1:2,5. Povrch volného terénu bude ohumusován a oset travním semenem. Rub opěrné zdi bude v horní části navazovat na konstrukci zpevněné plochy nástupiště včetně jejího povrchového liniového odvodnění, které je součástí nástupiště.

**Žst. Valtice:**

#### **SO 05-19-01 Propustek v km 96,059**

Stávající stav:

Trubní propustek z betonových trub RT 60 do betonového lože, ukončený oboustranně rovnoběžnými betonovými čely. Šířka propustku 22,2 m, objekt s přesypávkou a uzavřeným kolejovým ložem. Součet výšky přesypávky a KL je 630 mm v koleji č.7.

Návrh úprav:

Vzhledem k tomu, že propustek staticky nevyhovuje pro požadovanou přechodnost bude nahrazen novým, trubním propustkem z patkových trub světlosti DN 800 a s ukončením šikmo seříznutými prefabrikáty a obkladem z kamenného zdiva. Voda od propustku bude odvedena sanovaným propustkem vpravo trati, který je součástí stavebního objektu SO 05-16-01.

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

Neobsazeno.

### **PŘELOŽKY SDĚLOVACÍCH ZAŘÍZENÍ**

- SO 04-10-01 T.ú. Boří les - Valtice, přeložky sděl.kabelů SŽDC**
- SO 04-10-02 T.ú. Boří les - Valtice, přeložky sděl.kabelů ostatních operátorů**
- SO 05-10-01 Žst. Valtice, přeložky sděl.kabelů SŽDC**
- SO 05-10-02 Žst. Valtice, 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**

- SO 04-06-21 T.ú. Boří les - Valtice, přeložka kabelu VO v km 94,200**
- SO 04-06-22 T.ú. Boří les - Valtice, přeložka kabelu nn EON v km 95,004**
- SO 23-06-21 Žst. Valtice, přeložka kabelů nn EON v km 95,835**

Předmětem této části projektové dokumentace je stanovení rozsahu požadavků na úpravy křížení kabelových vedení NN mimodrážních vlastníků, které se dostanou do kolize s úpravami kolejíště.

Kabelová vedení nn (včetně vedení nn VO), která kříží železniční trať nebo jsou vedeny v jejím těsném souběhu, budou s velkou pravděpodobností poškozena při výstavbě nového kolejíště v úsecích, kde bude realizována sanace kolejíště, a proto budou přeložena. Přeložky těchto kabelových vedení budou spočívat v provedení nového kabelového křížení s dostatečným hloubkovým uložením pod železniční trati v ochranných rourách.

Souběžně s chráničkami přeložených kabelů se uloží vždy jeden kus prázdné ochranné roury s protahovacím drátem a ucpávkami na obou koncích (požadavek správců sítí).

V případě žst. Valtice dojde k úpravě stávajícího napájecího rozvodu EON, který využívá pro napájení odběrů EON trafostanici SŽDC. V rámci samostatné investice EON bude v žst. Valtice v blízkosti trafostanice 22/0,4kV vybudována nová trafostanice 22/0,4kV EON, na níž pak budou stávající odběry EON přepojeny. Jedná se o napájecí kabely, kterými jsou napojeny bytové jednotky ve výpravní budově (a navazující rozvod nn EON od výpravní budovy) a dále bude do nové TS EON převedeno napájení bývalého strážního domku na břeclavském staničním zhlaví, pro který bude v rámci úprav rozvodů nn položen nový kabel z důvodu poškození stávajícího kabelu vedeného pod kolejemi při sanačních pracích v kolejíšti.

### **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 zářezích 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 04-21-01 T.ú. Boří les- Valtice

#### 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, čístaček, 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 elektrojskrová zkouška jiskrovým deteskopem. Izolace musí vykazovat odolnost 25kV v celé délce potrubí. Kontrola bude provedena za přítomnosti investora a provozovatele plynovodu. Pracovníci, kteří budou provádět izolačské práce musí mít odbornou způsobilost dle TPG 927 02 a TPG 927 03

### Plynovodu STL v km 94,360

Plynovod STL z trub ocelových DN 200 přechází pod stávající tratí v tělese železnice. Předpokládá se, že plynovod je veden pod tratí v chráničce.

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 drenážním potrubím a dle doplněného zaměření hloubky bude i dopřesněna 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 příkopovými tvárnicemi. 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 štěrkový 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 štěrkopískový podklad v místech se sníženým krytím po dobu výstavby, případně musí být zabezpečeno aby při sníženém krytí nebyly tyto sítě pojižděny.

#### **Plynovodu (produktovodu) STL v km 92,928**

Plynovod (produktovou) z trub ocelových (profil neznámý-majitel Moravské naftové doly) přechází pod stávající tratí v tělese železnice. Předpokládá se, že plynovod je veden pod tratí v chráničce.

Předpokládá se, že při pracích na železničním nedejde k přímému dotčení tohoto plynovodu. Trať je vedena v náspu práce a vedení má dostatečné krytí. 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 drenážním potrubím a dle doplněného zaměření hloubky bude i dopřesněna 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 příkopovými tvárnicemi. 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 štěrkový 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 štěrkopískový 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 04-22-01 T.ú. Boří Les-Valtice, 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.

#### **Podklady:**

Podklady byly získávány jednáním se správcí jednotlivých sítí a místním šetřením v místech křížení vodovodů s železniční tratí. Podélné profily křižujících vedení budou dokumentovány v dalším stupni PD dle dostupných údajů a na základě zaměření.

Podrobné situace byly získány jednak z podkladů jednotlivých správců sítí a jednak ze zaměření pro výstavbu optimalizace trati.

#### **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.

#### **Vodovod v km 95,424**

Přípojka vodovodu (předpoklad HDPE dn 40) je vedena kolmo přes kolejiště v nezpevněném terénu. Předpokládá se, že je uložena v chrániče. Při předpokládaném uložení pod tartí dle ČSN nedojde k přímému dotčení vodovodu s výjimkou křížení s novým odvodněním. Jeho skuteční hloubka bude definována v dalším stupni PD. V místě křížení bude proveden případná ochrana vodovodu např. obetonováním chráničky v místě křížení s drenáží.

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.

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

V případě, že dojde při výkopových pracích k poškození vodovodu 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. Je nutno respektovat trasu vodovodu, a to jak situačně, tak i výškově.

#### **Vodovod v km 95,034**

Vodovod DN150 z trub PVC 160 je veden kolmo přes kolejiště. Předpokládá se, že je uložena v chrániče. Vodovod je veden pod tratí, která je v náspu v dostatečné hloubce předpokladem, že tak nedojde k přímému dotčení tohoto vodovodu.

Předpokládá se, že při pracích na železničním tělese nedojde 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.

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

V případě, že dojde při výkopových pracích k poškození vodovodu 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. Je nutno respektovat trasu vodovodu, a to jak situačně, tak i výškově.

#### **Vodovod v km 94,212**

Přípojka vodovodu LT DN 80 je veden šikmo přes kolejiště v dvojité chrániče .  
Vodovod bude nově přeložen pod tratí a současně i pod novým propustkem.

#### **Přeložka vodovodu pod propustkem**

Jde o přeložení vodovodního řadu postaveného v šedesátých letech minulého století. Tato investice je vyvolána záměrem investora vybudovat v dané lokalitě novou dešťovou kanalizaci, která je v jednom místě v kolizi se stávajícím vodovodním řadem z litiny DN 100. Nově navržené potrubí bude vedeno v rýze stávajícího řadu. Stavba bude prováděna v ochranném pásmu silnice II/422 a železniční trati Břeclav – Znojmo. Celková (půdorysná) délka přeložky činí 15,2 m. Řad bude proveden z PE HD 100 – SDR 17 – 110/6,6 mm. Na stavbě je navržen jeden podzemní hydrant a dvě šoupata DN 80. Ty budou vzájemně propojena. Řešení vychází z předpokládaného stavu, neboť v archivu nebyla dohledána původní projektová dokumentace opravená dle skutečného provedení.

Vodovod bude přeložen na pozemku těchto p.č. v k.ú. Valtice:

**3440/1** – vlastníkem je Česká republika, právem hospodařit s majetkem státu disponuje **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dílžďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00**

Druh pozemku – ostatní plocha, využití – dráha.

Celková (půdorysná) délka přeložky činí 15,2 m. Řad bude proveden z PE HD 100 – SDR 17 – 110/6,6 mm

#### **Přeložka vodovodu pod tratí**

Jde o výměnu stávajícího vodovodního řadu postaveného v šedesátých letech minulého století. Nově navržené potrubí bude vedeno v rýze stávajícího řadu. Stavba bude prováděna v ochranném pásmu silnice II/422 a železniční trati Břeclav – Znojmo. Celková délka stavební úpravy vodovodu činí 37,5 m. Řad bude proveden z PE HD 100 – SDR 17 – 110/6,6 mm. Řešení vychází z předpokládaného stavu, neboť v archivu nebyla dohledána původní projektová dokumentace opravená dle skutečného provedení.

Potrubí je vedeno v ocelové chrániče . Pokud bude možné provést přeložku výluce bude ocelová chránička DN 200 vyměněna za novou ocelovou chráničku DN 200 a do této chráničky bude vtaženo potrubí HDPE 160 v délce 10m. Pokud nebude možno provést práce ve výluce bude provedeno vtažení potrubí HDPE do stávající ocelové chráničky v délce 10m.

Vodovod bude přeložen na pozemku těchto p.č. v k.ú. Valtice:

**3440/1** – vlastníkem je Česká republika, právem hospodařit s majetkem státu disponuje **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dílžďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00**

Druh pozemku – ostatní plocha, využití – dráha.

**483/1** – Město Valtice

**483/2** - vlastníkem je Jihomoravská kraj, právem hospodařit s majetkem kraje disponuje Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje  
Jiné pozemky nebudou dotčeny.

Řad bude pokládán dle ČSN 75 5402 Výstavba vodovodních potrubí. Před připojením na stávající řad se nový vodovod odzkouší. Bude provedena tlaková zkouška, zkouška vytýčovacího vodiče, proplach a dezinfekce potrubí, musí být provedeno geodetické zaměření a zkesleno skutečné provedení stavby. Tlakové zkoušky musí být provedeny za přítomnosti pověřeného zástupce VaK, který rovněž zkontroluje položení trubního řadu. Pak se nový vodovod připojí na stávající řad, výkop se zahrne, zhutní a povrch se uvede do původního stavu.

Pro navržený vodovod se vyhloubí svahovaná rýha se sklonem stěn 1:0,6. U dna bude rýha široká 0,8 m. Rýha se převážně vykope strojně, v okolí stávajícího řadu ve vzdálenosti do 1,5 m se musí kopat ručně, aby se toto vedení nepoškodilo.

Pokud se rýha překope, či pokud dno rozbředne nebo namrzne, znehodnocené podloží se vybere a prohlubeň se vyplní štěrkopískem.

Dno rýhy, které musí být zbaveno kamení a urovňováno do roviny se zhutní a upraví se štěrkopískovým podsypem tl. 10 cm frakce 0-8 mm. Obsyp potrubí bude štěrkopískem frakce 0-16 mm do výšky po zhutnění 30 cm nad vrchol potrubí a bude hutněn po vrstvách tl. 15 cm. Obsyp

(mimo okolí hrdel ve vzdálenosti přibližně 30 cm na obě strany) se provede hned po položení potrubí a zhutňuje se pouze po stranách, ne nad troubou.

Rýha bude zasypána původním výkopkem a musí se hutnit po vrstvách tl. 20 až 25 cm v celé šířce výkopu a na celou výšku rýhy (mimo ornice), aby se vyloučilo dlouhodobé sedání zásypu.

Nové vodovodní potrubí a tvarovky budou z trub PE HD 100 – SDR 17 – 110/6,6 mm.

Polyetylenové tvarovky a potrubí musejí být vzájemně kompatibilní, nejlépe od jednoho výrobce.

Pod navrhovanou kanalizací DN 1000 je navrženo vedení potrubí v chrániče DN 200 z PE (225/13,4 mm). Mezikruží bude vyplněno polyuretanovou pěnou. Ukončení chráničků bude vodotěsné – to se docílí použitím smrštitelné spojky (např. f. Rache).

#### **Vodovod v km 93,894**

Vodovod DN 200 IPE 225 je veden kolmo přes kolejiště v chrániče. Trať je vedena v zahloubení a i při předpokládaném vedení pod tratí s min. krytím dle ČSN je i dostatečné krytí při realizaci nového odvodnění.

Předpokládá se, že při pracích na železničním tělese nedojde 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 tvárniovými 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.

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

V případě, že dojde při výkopových pracích k poškození vodovodu 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. Je nutno respektovat trasu vodovodu, a to jak situačně, tak i výškově.

#### **Vodovod v km 92,935**

Vodovod OC DN 125 (PVC 160) je veden šikmo přes kolejiště. Předpokládá se, že je uložen v chrániče. Stávající železniční násep bude snížen, ale při předpokladu krytí vodovodního potrubí pod tratí dle ČSN nedojde k dotčení stávající trasy vedení vody.

Předpokládá se tedy, že při pracích na železničním tělese nedojde 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 tvárniovými 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.

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

V případě, že dojde při výkopových pracích k poškození vodovodu 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. Je nutno respektovat trasu vodovodu, a to jak situačně, tak i výškově.

#### **SO 05-22-01 Žst. Valtice, 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.

#### **Vodovod v km 95,838**

Přípojka vodovodu (předpoklad HDPE dn 40) je vedena kolmo přes kolejiště v nezpevněném terénu. Předpokládá se, že je uložena v chrániče.

Předpokládá se, že při pracích na železničním tělese nedojde 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 tvárnícovými 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.

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

## **POTRUBNÍ VEDENÍ - KANALIZACE**

### **SO 04-27-01 T.ú. Boří les-Valtice, kanalizace**

#### **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 kanalizací vzniká potenciální nebezpečí kolize.

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

#### **Návrh opatření:**

Kanalizace 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 kanalizací 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 revizních šachet eventl. orientačních sloupků na trase kanalizací v místě stavebních prací a na příjezdových trasách. Hloubku kanalizací je nutno ověřit zaměřením. Při křížení musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN.

V případě, že dojde při výkopových pracích k poškození kanalizací nebo jiných objektů (např. revizní 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 kanalizace.

#### **Kanalizace v km 95,021**

Stávající výtlač kanalizace PE 225 je veden šikmo přes kolejiště v místě kde se křížuje s tratí.

Předpokládá se, že kanalizace je vedena v dostatečné hloubce pod kolejí s předpokladem, že je uložena v ocelové chrániče. Trať je vedena v náspu a kanalizace je tedy vedena v rostlém terénu s dostatečným krytím pod kolejištěm.

Předpokládá se, že při pracích na železničním tělese nedojde k přímému dotčení této kanalizace. Stávající revizní šachty budou chráněny a předpokládá pouze se jejich výšková úprava do výšky nového terénu. Kanalizace bude v místě pod kolejištěm vyčištěna a bude proveden kanalizační průzkum v trase pod kolejištěm.

Při přechodném snížení krytí nad stávající kanalizací musí být zajištěny stávající revizní šachty a kanalizace před poježděním stavebními mechanismy a revizní šachty upraveny

#### **SO 07-27-01 žst Mikulov na Moravě**

##### **Kanalizace k SO 07-15-01**

##### **Kanalizace dešťová**

Dešťové vody ze střechy objektu budou vedeny od dešťového svodu kanalizační přípojkou navrženou z trub PVC-U DN 125 v celkové délce 9m.

Napojení do stávající kanalizace Beton DN 1400 bude provedeno jádrovým vývrtem a osazením tvarovky.

#### **Výpočet množství dešťových vod vedené do kanalizační přípojky:**

$F_{st}$  = plocha - střechy 29 m<sup>2</sup>

$p$  = odtokový koeficient 1

$i$  = množství srážek 229 l/s/ha při periodicitě 0,2

$Q_{st} = F_{st} \times p \times i = 0,0029 \times 1 \times 229 = 0,66 \text{ l/s}$

## **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 03-15-01 Žst. Boří Les, technologický domek**

Dle závěrů místního šetření z 31.7. 2013 bylo rozhodnuto, že v žst.Boří Les není možné z prostorových důvodů umístit novou technologii do stávající výpravní budovy, proto bude nový technologický domek situován vedle stávajícího RD vlevo od výpravní budovy.

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 04-15-01 T.ú. Boří Les - Valtice, zast. Valtice – město, technologický domek**

Dle závěrů místního šetření z 31.7. 2013 bylo rozhodnuto, že v zast. Valtice-město není možné z prostorových důvodů umístit novou technologii do stávající budovy zastávky, proto bude situován u nástupiště vlevo od budovy zastávky.

V budově se nachází dvě místnosti – sdělovací zařízení a rozvodna nn.

Technologický domek na zastávce bude betonový prefabrikovaný objekt o půdorysném rozměru 3,05 x 2,5m. Světla výška místností bude 2,4m. Střecha budovy bude dřevěná sedlová.

#### **SO 04-15-02 T.ú. Boří Les - Valtice, zast. Valtice – město, kabelovod**

Pro vedení hlavních tras zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých kabelů je v oblasti zastávky Valtice- město 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.

#### **SO 05-15-01 Žst. Valtice, technologická budova**

Dle závěrů místního šetření z 31.7. 2013 bylo rozhodnuto, že v žst.Valtice není možné z prostorových důvodů umístit novou technologii do stávající výpravní budovy, proto bude nová technologická budova situována v místě stávajícího skladu uhlí. Součástí SO bude demolice tohoto skladu uhlí a demolice výhybkářského stanoviště na breclavském zhlaví.

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 07-15-01 Žst. Mikulov na Moravě, releový domek**

Dle závěrů místního šetření z 31.7. 2013 bylo rozhodnuto, že v žst. Mikulov není možné z prostorových důvodů umístit novou technologii do stávajících objektů, proto bude nový releový domek situován vedle stávajícího výhybkářského stanoviště č.1.

V budově se nachází dvě místnosti: zdroje ZZ a zabezpečovací zařízení.

Releový domek bude betonový prefabrikovaný objekt o půdorysném rozměru 7,62 x 3,72m. Světla výška místností bude 2,4m. Střecha budovy bude dřevěná sedlová.

#### **SO 09-15-01 Žst. Novosedly, stavební úpravy VB**

Obsahem SO bude oddělení neprůchozí části zádveří před dopravní kanceláří pro účely umístění sdělovacího zařízení.

### **ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ**

#### **OHŘEV VÝMĚN – EOV**

##### **SO 05-06-01 Žst. Valtice, EOV**

Výše uvedené objekty řeší nový elektrický ohřev výhybek v železničních stanicích Valtice 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 EOV budou v žst. Valtice 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 EOV. Ovládání EOV bude možno realizovat i ručně z ovladače umístěného v dopravní kanceláři.



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

## ROZVODY VN, NN , OSVĚTLENÍ

### SO 03-06-01 Žst. Boří les, přípojka nn EON

Pro zajištění napájení stávajících i nových odběrů v žst. Boří les je nutno vybudovat novou přípojku nn, protože stávající přípojka nn je na hranici přenosových možností. Nová přípojka nn bude vybudována společností EON a bude vybudována v rozsahu od stávající stožárové trafostanice po stávající HDS skříň (plastový pilíř postavený u rohu výpravní budovy směrem na Břeclav). Přípojka nn bude vybudována na základě žádosti o zvýšení proudové hodnoty stávajícího jističe před fakturačním elektroměrem. Celková délka nové přípojky nn bude činit cca 330m.

### SO 03-06-02 Žst. Boří les, úprava rozvodů nn

V rámci tohoto objektu budou v žst. Boří les zrekonstruovány stávající kabelové rozvody nn, kterými bude napojeno nové zabezpečovací zařízení. Bylo dohodnuto, že v žst. bude vybudována nová rozvodna nn, která bude součástí nového technologického domku, v němž bude nainstalováno nové zabezpečovací zařízení. U nové rozvodny bude umístěno fakturační měření a z nové rozvodny pak budou napojeny hlavní stávající odběry v železniční stanici. Stávající hlavní rozvaděč nn ve výpravní budově bude zachován, ale bude napojen novým kabelovým přívodem.

Nová přípojka nn, řešená v rámci samostatného SO, bude ukončena ve stávajícím pilíři HDS, z něhož bude v rámci tohoto SO napojen nový elektroměrový rozvaděč RE (EON) situovaný u nového technologického domku. V novém elektroměrovém rozvaděči RE bude nainstalováno fakturační měření železniční stanice. Stávající fakturační měření v rozvaděči RE11 (v podkladech SEE se jedná o rozvaděč RE12 ČD) bude zrušeno. Z nového rozvaděče RE pak bude v rámci tohoto SO realizováno napojení nového rozvaděče RH v rozvodně nn uvnitř technologického domku. Z rozvaděče RH pak bude novým kabelovým rozvodem napojen stávající reléový domek vedle výpravní budovy a dále bude napojen novým kabelem stávající rozvaděč RE11, z něhož jsou napojeny stávající rozvody nn ve výpravní budově. Z rozvaděče RH bude také napojen stávající reléový domek zabezpečovacího zařízení vedle výpravní budovy (přívod ukončen ve stávajícím rozvaděči R1). V rámci souběžné stavby Výstavba PZS Břeclav – Znojmo v km 87,739 a 88,707 pak bude ze stávajícího rozvaděče R1 novým napájecím kabelem napojen stávající reléový domek PZS u přejezdu na znojemském zhlaví v km 86,044, z něhož pak budou napojeny i reléové domky PZS v km 87,739 a 88,707. Pro napojení nového vývodového kabelu v rozvaděči R1 bude nutno nahradit stávající vývodový jistič novým jisticím prvem.

### SO 04-06-01 T.ú. Boří les - Valtice, zast. Valtice město, úprava rozvodů nn a osvětlení

Na zastávce Valtice město dojde k výstavbě nového technologického domku s rozvodnou nn, do které bude zaveden nově kabel přípojky nn přes nový elektroměrový pilíř RE s fakturačním měřením. Tento rozvaděč je již součástí tohoto SO. Přípojka nn je součástí samostatného souvisejícího SO.

V rozvodně nn bude instalován nový rozvaděč RH, z něhož bude nově napojeno stávající elektrické zařízení zastávky – označovač jízdenek, který bude přemístěn z budovy zastávky k novému technologickému domku a také stávající rozvaděč RH v budově zastávky.

Vzhledem k plánované sanaci kolejí a výstavbě nového nástupiště bude nutno nahradit stávající osvětlení a kabelové rozvody pro napájení osvětlení novým zařízením a rozvody. Pro nové osvětlení budou použity sklopné stožárky se svítidly LED. Osvětlení bude ovládáno pomocí systému dálkové diagnostiky technologických zařízení.

### SO 04-06-02 T.ú. Boří les - Valtice, zast. Valtice město, přípojka nn EON

Na zastávce Valtice město dojde k výstavbě nového technologického domku s rozvodnou nn, do které bude zaveden nově kabel přípojky nn EON přes nový elektroměrový pilíř RE s fakturačním měřením. Tento pilíř bude situován vně nového technologického domku. Takto dojde k přemístění

stávajícího fakturačního měření z vnitřních prostor zastávky do přístupného prostoru pro pracovníky společnosti E.ON. Kabel přípojky nn bude napojen na stávajícím stožáru venkovního vedení nn EON ve stávající HDS.

Celková délka nové přípojky nn bude činit cca 30m.

#### **SO 05-06-02 Žst. Valtice, úprava rozvodů nn a osvětlení**

Změny v kolejovém řešení žst. Valtice, výstavba nového EOv, nové technologické budovy s rozvodnou nn 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. Valtice položeny téměř v celém rozsahu nové kabelové rozvody nízkého napětí, které budou napájeny z nové technologické budovy, z rozvodny nn, jejíž technologické zařízení je předmětem samostatného provozního souboru.

Novým kabelem bude také napojen rozvaděč R3 ve výpravní budově. Stávající rozvaděč R3 bude nahrazen novým plastovým rozvaděčem, do něhož budou přepojeny zbývající funkční vývody nutné pro výpravní budovu. Ostatní stávající kabelové vývody budou převedeny do rozvaděče RH 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 07-06-01 Žst. Mikulov na Moravě, úprava rozvodů nn**

V rámci tohoto objektu bude v žst. Mikulov na Moravě napojen novou přípojkou nn nový rozvaděč zabezpečovacího zařízení v novém technologickém domku, který bude instalován na břeclavském staničním zhlaví. Nový rozvaděč zabezpečovacího zařízení bude napojen kabelovou přípojkou nn, která bude napojena v novém rozvaděči RP1, který bude u nového technologického domku postaven v rámci stavby Výstavba PZS Břeclav – Znojmo v km 106,412 a 106,581 a je určen pro napájení nových přejezdových PZS.

#### **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 03-06-03 Žst. Boří les, uzemnění**

#### **SO 05-06-03 Žst. Valtice, uzemnění**

Tato část PD řeší vybudování zemnicích 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. Zemnicí 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 03-28-01 část A Žst. Boří les, navázání TZZ na SZZ a DOZ**

##### Stávající stav zabezpečovacího zařízení

V žst.Boří les je v činnosti SZZ 3.kategorie typu RZZ AŽD 71 s počítači náprav a s nástavbou JOP pro ovládání RZZ pomocí zařízení REMOTE. Přejezd na znojemském zhlaví v km 86,372 - PZS 3ZBI s polovičními závorami typu AŽD 71, PÚ pro rychlost 80 km/h. TZZ směr Břeclav je 3.kategorie - releový souhlas s kontrolou volnosti tratě pomocí počítačů náprav. Ve

směru na Valtice je telefonické dorozumívání, ve směru na Poštovnou je trať řízena podle předpisu D3. Traťová rychlost směr Břeclav je 80 km/h, ZV 1000m.

#### Řešení zabezpečovacího zařízení

V ŽST Boří les se nebudou provádět stavební úpravy kolejí, rychlost zůstane 80 km/h. Na záhlaví stanice směr Mikulov na Moravě se budou od krajní výhybky provádět kolejové úpravy tratě pro zvýšení rychlosti.

Ve stanici zůstane v činnosti stávající SZZ 3.kategorie typu RZZ AŽD 71 s počítačovým ovládáním REMOTE pomocí JOP, se stávajícím TZZ směr Břeclav a s řízením tratě směr Poštovná podle D3.

V úseku Břeclav – Boří les je zábrzdna vzdálenost 1000 m, které vyhovují návěstidla ve stanici. Směrem od Mikulova na Moravě je nutné provést vysunutí vjezdového návěstidla s předvěstí do nových poloh z důvodu nové ZV 1000 m.

V obvodech RZZ se doplní úvazka TZZ - AH s počítači náprav a kódováním VZ ve směru od Mikulova na Moravě. Ve stanici nebude kódování VZ zřizováno. Ve stanici bude doplněna skříň DOZ pro ovládání elektronického SZZ v žst. Valtice a v DK se doplní JOP pro dálkové ovládání stanice Valtice. Do stávajícího JOP se doplní ovládání TZZ směr Valtice. Pro umístění nové technologie zab.zař. se vybuduje vedle stávajícího RD nový RD. Základní napájení bude zajištěno el.přípojkou 3x400V/230V, 50 Hz z výpravní budovy, jediný náhradní zdroj bude tvořený bateriemi s automatickým dobíječem. Stávající napájení pro releové SZZ se nemění.

Staniční PZS v km 86,372 bude upraveno pro rychlost 80/100 km/h směrem ze stanice, směrem z tratě na 120/100 km/h.

#### **PS 03-28-01 část B Žst. Boří les, klimatizace místností technologie**

Tato část PS řeší klimatizaci pro udržení patřičné teploty v novém RD. Místnost zab.zař. bude vybavena chladícími 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 05-28-01 část A Žst. Valtice, staniční zabezpečovací zařízení**

##### Stávající stav zabezpečovacího zařízení

V žst. Valtice je v činnosti stávající SZZ 1.kategorie – mechanické zabezpečovací zařízení s výhybkami uzamykanými výměnovými zámky bez závislosti na návěstidlech. Vjezdová návěstidla mechanická, odjezdová návěstidla nejsou. Na záhlaví směr Mikulov na Moravě se nachází v km 96,424 úroňový přejezd s výstražnými kříži.

#### Řešení zabezpečovacího zařízení

V ŽST Valtice budou obě zhlaví stanice upraveny na rychlost po hlavní staniční koleji 80 km/h. Kolejiště stanice bude zabezpečeno novým SZZ 3.kategorie - elektronickým stavědlem s počítači náprav bez přenosu kódu ve stanici a dálkově ovládaným z Bořího lesa. V SZZ bude integrované TZZ - AH směr Boří Les a směr Mikulov na Moravě. Umístění vnitřního zařízení SZZ bude v přístavbě vedle V.B., pro SZZ budou potřebné místnosti SÚ a místnost zdrojů zab.zař., 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 záhlaví stanice v km 96,424 bude zabezpečen novým PZS v rámci 3.stavby „Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 96,424 a 97,267“. Zpracování přípravné dokumentace na tuto stavbu je řešeno souběžně s touto stavbou Revitalizace trati Břeclav – Znojmo.

#### **PS 05-28-01 část B Žst. Valtice, 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 chladícími 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 07-28-01 Žst. Mikulov na Moravě, navázání TZZ na SZZ

### Stávající stav zabezpečovacího zařízení

V žst. Mikulov na Moravě je v činnosti SZZ 1.kategorie – mechanické zabezpečovací zařízení s výhybkami uzamykanými výměnovými zámky bez závislosti na návěstidlech., rychlost ve stanici je 40 km/h. Vjezdová návěstidla a předvěsti jsou světelná návěstidla, odjezdová návěstidla nejsou. Ve stanici se na břeclavském záhlaví nacházejí dva přejezdy, zabezpečené mechanickými závory ovládanými z výhybkářského stanoviště St.I. Tyto přejezdy budou součástí 5.stavby „Zvýšení zabezpečení žel.přejezdu Břeclav - Znojmo v km 106,412 a 106,581“.

### Řešení zabezpečovacího zařízení

V ŽST Mikulov na Moravě 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, které bude doplněno skupinovým odjezdovým návěstidlem SV směr Valtice, aby mohlo být na SZZ navázáno nové TZZ – AH. Ve stávající DK se doplní ovládací a indikační deska pro ovládání nového TZZ směr Valtice. Vybuduje se TZZ AH s počítači náprav směr Valtice a úvazka na SZZ.

Umístění tohoto nového technologického zařízení bude v nově vybudovaném společném releovém domku se zařízením PZS u přejezdu v km 106,581, který bude umístěn vedle výhybkářského stanoviště St.I. Nový RD bude rozdělen na dvě části pro zabezpečovací zařízení a silnoproud. 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 dieselaagregátu v případě plánovaného nebo dlouhodobého výpadku napájení.

Přejezdy 5.stavby „Zvýšení zabezpečení žel.přejezdu Břeclav - Znojmo v km 106,412 a 106,581“ budou zabezpečeny PZS elektronického typu s počítači náprav. Obě PZS budou navázány na stávající SZZ s využitím skupinového odjezdového návěstidla SV. Zpracování přípravné dokumentace na tuto 5.stavbu přejezdů je řešeno souběžně s touto stavbou Revitalizace trati Břeclav – Znojmo.

## TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

### PS 04-28-01 T.ú. Boří les – Valtice, traťové zabezpečovací zařízení

#### Stávající stav zabezpečovacího zařízení

V mezistaničním úseku Boří les – Valtice je v činnosti provoz na trati řízen na telefonické dorozumívání. Na trati se nachází zast. Valtice město a 6 úrovnových přejezdů. Čtyři přejezdy lesních cest jsou zabezpečené pouze výstražnými kříži, zabezpečení těchto přejezdů novým PZS 3ZBI s celými závory s počítači náprav je řešeno ve stavbách č.1 - „Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 87,739 a 88,707“ a č.2 - „Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 89,964 a 90,768“. V rámci uvedených dvou staveb přejezdů se na trati pokládá traťový kabel TCEKPFLEZE 10XN 0,8 a 1 optotrubka v úseku od V.B. žst.Boří Les – po km 92,787. Přejezd v km 92,575 je zabezpečený stávajícím PZS 3ZBI s polovičními závory typu EA a s počítači náprav s přibližovacími úseky pro rychlost 80 km/h. Přejezd na zast.Valtice město v km 94,200 je zabezpečený PZS 3SBI – AŽD71 s počítači náprav s přibližovacími úseky pro rychlost 80 km/h.

#### Řešení zabezpečovacího zařízení

V mezistaničním úseku bude prováděna revitalizace trati pro rychlost 120 km/h. Na trati bude navrženo TZZ 3.kategorie – AH bez hradla na trati s kontrolou trati počítači náprav. Z důvodu přenášení kódu vlakového zabezpečovače (VZ) budou na trati doplněny kódovací úseky před předvěstmi v délce 1000m a mezi předvěstmi a vjezdovými návěstidly. Vnitřní zařízení TZZ a kódovacích úseků bude soustředěno do obou sousedních stanic Boří les a Valtice.

Přejezdy v km 92,575 a na zast.Valtice město v km 94,200 zůstanou zabezpečené stávajícím způsobem, vzhledem ke zvýšení rychlosti přes přejezdy požádal projektant DÚ o posouzení způsobu zabezpečení, aby bylo prokázáno, že stávající konfigurace výstražníků je dostatečná. Přibližovací úseky se upraví pro rychlost 120 km/h. Kabely, případně výstražníky, dotčené stavební úpravou traťové koleje budou přeloženy nebo nahrazeny novými. Na zastávce Valtice město proběhne úprava nástupiště.

Přejezdy, stavby č.1 a 2, 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.

V rámci uvedených dvou staveb přejezdů se na trati pokládá traťový kabel TCEKPFLEZE 10XN 0,8 a 1 optotrubka v úseku od V.B. žst.Boří les – po km 92,787. V úseku od tohoto km 92,787 po V.B. žst.Valtice musí být kabelizace řešena v předmětné stavbě Revitalizace.

V rámci PS sdělovací 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 Valtic). Přenos kontrol a ovládání traťových přejezdů do stanice bude po závislostním kabelu zab.zař. s využitím vhodného přenosového systému.

V souvislosti se stavebními úpravami tratě bude nutné upravit stávající kabelové trasy a demontovat a znovu namontovat venkovní prvky na trati, které budou překážet stavebním pracem

#### **PS 06-28-01 T.ú. Valtice – Mikulov na Moravě, traťové zabezpečovací zařízení**

##### Stávající stav zabezpečovacího zařízení

V mezistaničním úseku Valtice – Mikulov na Moravě je provoz řízen na telefonické dorozumívání. Na trati je zastávka Sedlec u Mikulova a celkem 7 přejezdů. Přejezd v km 98,595 je zabezpečený stávajícím PZS 3ZBI s polovičními závory – PZZ EA s počítači náprav. Přejezd na zast.Sedlec u Mikulova v km 100,431 je zabezpečený stávajícím PZS 3SBI – AŽD71 s jednopasovými KO 75Hz. Přejezd v km 105,193 je zabezpečený stávajícím PZS 3ZBI – AŽD 71 s počítači náprav. Přibližovací úseky uvedených přejezdů jsou provedeny na rychlost 80 km/h. Ostatní přejezdy v km 97,267, km 102,457 a km 102,817 s výstražnými kříži budou v rámci 3.stavby „Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 96,424 a 97,267“ a 4.stavby „Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 102,457 a 102,817“ zabezpečeny novým PZS. Přípravná dokumentace 4.stavby byla již odevzdána s přibližovacími úseky na 160 km/h. V rámci uvedené 4.stavby PZS se na trati pokládá traťový kabel TCEKPFLEZE 10XN 0,8 a 1 optotrubka v úseku od V.B. žst.Valtice po V.B. žst.Mikulov na Moravě.

##### Řešení zabezpečovacího zařízení

Tento mezistaniční úsek nebude stavebně upravován a zůstane po stavbě Revitalizace traťová rychlost 80 km/h. Na trati je navrženo vybudovat TZZ 3.kategorie – AH bez hradla na trati s kontrolou trati počítači náprav bez přenosu kódu VZ. Vnitřní zařízení TZZ bude soustředěno do obou sousedních stanic Valtice a Mikulov na Moravě.

Stávající zabezpečené přejezdy v km 98,595, v km 100,431 a v km 105,193 zůstanou zabezpečené stávajícím způsobem. U přejezdu v km 105,193 požaduje SSZT OŘ Brno nahradit nevyhovující kabely k počítačům náprav za nové a nahradit stávající vazební kabel za nový dimenzovaný na přenos kontrol a ovládání do Mikulova a zároveň zrušit nevyhovující přenosový systém MUZA. Zástupce investora souhlasí.

Přejezd na trati v km 97,267 bude zabezpečený v rámci 3.stavby „Výstavba PZS Břeclav - Znojmo v km 96,424 a 97,267“. Zpracování přípravné dokumentace na tuto stavbu bylo pozastaveno a bude řešeno souběžně s touto stavbou Revitalizace trati Břeclav – Znojmo. Ovládání PZS bude samostatnými počítači náprav.

Přejezdy, na které byla zpracována a odevzdána přípravná dokumentace v rámci souboru staveb „Železniční přejezdy na trati Břeclav – Znojmo“ – stavba č.4, zůstanou ovládány samostatnými počítači náprav, jejichž polohy byly navrženy pro rychlost 160 km/h. Tyto polohy budou upraveny při zpracování dalšího stupně projektové dokumentace.

V rámci uvedené 4.stavby PZS se na trati pokládá traťový kabel TCEKPFLEZE 10XN 0,8 a 1 optotrubka v úseku od V.B. žst.Valtice po V.B. žst.Mikulov na Moravě. 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.

#### **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 Znojmem 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 kříží stávající sdělovací inženýrské sítě zejména společnosti Telefónica O2.

#### **KABELIZACE (MÍSTNÍ, DÁLKOVÁ) VČETNĚ PŘENOSOVÝCH SYSTÉMŮ**

- PS 03-14-01 Žst. Boří les, doplnění MK
- PS 04-14-01 T.ú. Boří les - Valtice, TK
- PS 05-14-01 Žst. Valtice, MK
- PS 06-14-01 T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, TK
- PS 07-14-01 Žst. Mikulov na Moravě, doplnění 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 kolejí budou prováděny v t.ú. Boří les – žst. Valtice. Do rozsahu rekonstrukce jsou zahrnuty žst. Valtice a zastávka Valtice město. Kabelové trasy z důvodu zabezpečovacího zařízení budou ukládány i v úsecích Valtice – Mikulov..

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 mezistanicí 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) jen na jedné polovině stanice, kde jsou řešeny trasy zabezpečovacích kabelů z traťového úseku).

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

Rekonstruované železniční stanice (žst. Valtice) se vybaví stejným zařízením, které umožní dálkové řízení stanice. Žst. Valtice budou ovládány z žst. Boří Les.. Bude doplněn a upraven stávající telefonní zapojovač, v technologických prostorách a dopravní kanceláři bude provedena strukturovaná kabeláž, hodinové zařízení. Technologické prostory budou střezeny proti vniknutí zařízení EZS doplněným o čidla pro detekci požáru a prostory zabezpečovacího zařízení budou vybaveny automatickým hasícím 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 04-14-02 zast. Valtice město, rozhlas
- PS 05-14-06 Žst. Valtice, rozhlasové zařízení
- PS 05-14-07 Žst. Valtice, informační zařízení
- PS 05-14-08 Žst. Valtice, kamerový systém

Rekonstruovaná železniční stanice (žst. Valtice) se vybaví obdobně zařízením, které umožní dálkové řízení stanice. 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 05-14-09 Žst. Valtice, 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. 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 radiová síť umožňující dálkové ovládání.

## DÁLKOVÁ KONTROLA A OVLÁDÁNÍ VYBRANÝCH SDĚLOVACÍCH ZAŘÍZENÍ

- PS 03-14-02 Úprava dispečerského pracoviště Boří les

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

## DÁLKOVÁ DIAGNOSTIKA TECHNOLOGICKÝCH SYSTÉMŮ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

- PS 03-05-01 Žst. Boří les, DD TSŽDC
- PS 05-05-01 Žst. Valtice, 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. Technologické systémy realizované na zastávkách budou do systému DDTS připojeny přes komunikační rozhraní technologické sítě a nejbližší InK. V žst. Valtice 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 realizovány klientská pracoviště. Pro potřeby údržby budou v rámci stavby dodány 2 mobilní klientská pracoviště.

#### PROVOZNÍ ROZVOD SILNOPROUDU

- PS 03-07-01 Žst. Boří les, rozvodna nn
- PS 05-07-01 Žst. Valtice, rozvodna nn
- PS 05-07-02 Žst. Valtice, náhradní zdroj
- PS 05-07-03 Žst. Valtice, úprava trafostanice 22/0,4 kV

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

Rozvody nn v žst. Boří les jsou napojeny přípojkou nn EON ze sloupové trafostanice 22/0,4kV EON. Přípojka nn je ukončena ve skříni HDS u výpravní budovy. Odtud je napojen přes elektroměrový rozvaděč RE11 s fakturačním měřením rozvaděč RH1, z něhož jsou napojeny staniční rozvody nn.

Rozvody nn v žst. Valtice jsou napojeny přípojkou nn SŽDC, s.o. ze sloupové trafostanice 22/0,4kV SŽDC, s.o., která je situována v prostoru břeclavského staničního zhlaví. V rozvaděči pod trafostanicí je instalováno fakturační měření. Přípojka nn je ukončena ve skříni MK1 na výpravní budově. Odtud je napojen rozvaděč R3, z něhož jsou napojeny staniční rozvody nn.

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 důležitých provozních 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. Boří les:

- |   |            |
|---|------------|
| - spotřeba žst. stávající                     | 38 MWh/rok |
| - nárůst – zabezpečovací zařízení, PZS, apod. | 11 MWh/rok |
| - celkem po stavbě (odhad)                    | 49 MWh/rok |

##### zast. Valtice město:

- spotřeba zast. stávající vč.PZS	8 MWh/rok
- nárůst – nové odběry, úprava osvětlení, doplnění PZS apod.	3 MWh/rok
<b>- celkem po stavbě (odhad)</b>	<b>11 MWh/rok</b>

**Žst. Valtice:**

- spotřeba žst. stávající	61 MWh/rok
- nárůst – nové odběry, úprava osvětlení, PZS, SZZ, pod.	25 MWh/rok
- nárůst – elektrický ohřev výhybek (provoz 720h/rok)	37 MWh/rok
<b>- celkem po stavbě (odhad)</b>	<b>123 MWh/rok</b>

## **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 modfelu izoluxních 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, žst. Valtice město žst. Božice u Znojmo 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 nejnutnějším 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 vyhlášeje 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**

<b>Ptačí oblast</b>	<b>žkm trati</b>	<b>lokalizace</b>
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
<b>CZ 0621029 PO Pálava</b>	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)**

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
<b>CZ0623045 Rendezvous</b>	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
<b>CZ0624102 Slanisko u Nesytu</b>	100,0 – 100,7	vpravo, S – hranice přiléhá k trati v délce 0,7 km
<b>CZ0620048 Skalky u Sedlece</b>	102,1 – 102,5	vlevo, J – hranice přiléhá k trati v délce 200m
<b>CZ0623798 Božické rybníky</b>	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
<b>CZ0624001 Meandry Dyje</b>	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 km<sup>2</sup>). 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
<b>CHKO Pálava</b>	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 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 tratí 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 hlavi 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, obslužné komunikace, POV - zařízení staveníšť 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 roztroušené 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.

### **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 šterkopísku.

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 – Březí – 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												rok/měsíc						
stavba	náplň	r. 2015												r. 2016						
		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 <b>Boří Les (mimo) - Valtice (včetně)</b> , úpravy v žst. Valtice na zhlaví stanice				■	■	■	■												
S.P.1	zab. a sděl. zař., silnoproud, osvětlení, EOv, pozemní objekty v úseku <b>Boří Les - Valtice - Mikulov</b>				■	■	■	■												
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. <b>Hodonice (včetně) - Znojmo (mimo)</b>								■	■	■									
S.P.2	zab. a sděl. zař., silnoproud, osvětlení, EOv, pozemní objekty v úseku <b>Božice - Hodonice - Znojmo</b>								■	■	■									
S.P.3	Kompletace a zkoušení zabezpečovacího zařízení Hodonice - Znojmo											■								
	<b>Přejezdy stavby 3, 5, 7, 8, 9</b>							■												
	<b>Přejezdy stavby 9, 11</b>								■											
	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
	<b>D.1 Železniční zabezpečovací zařízení</b>
	<b>D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení</b>
PS 03-28-01	část A žst Boří les, navázání TZZ na SZZ a DOZ
PS 03-28-01	část B žst Boří les, klimatizace místností technologie
PS 05-28-01	část A žst Valtice, staniční zabezpečovací zařízení
PS 05-28-01	část B žst Valtice, klimatizace místností technologie
PS 07-28-01	žst Mikulov na Moravě, navázání TZZ na SZZ
	<b>D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení</b>
PS 04-28-01	T.ú. Boří les - Valtice, traťové zabezpečovací zařízení
PS 06-28-01	T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, traťové zabezpečovací zařízení
	<b>D.2 Železniční sdělovací zařízení</b>
	<b>D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů</b>
PS 03-14-01	Žst. Boří les, doplnění MK
PS 04-14-01	T.ú. Boří les - Valtice, TK
PS 05-14-01	Žst. Valtice, MK
PS 06-14-01	T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě , TK
PS 07-14-01	Žst. Mikulov na Moravě, doplnění MK
PS 95-14-01	Břeclav-Znojmo, DOK
PS 95-14-02	Břeclav-Znojmo, přenosové zařízení
	<b>D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS)</b>
PS 05-14-02	Žst. Valtice, EZS
PS 05-14-03	Žst. Valtice, ASHS
PS 05-14-04	Žst. Valtice, sdělovací zařízení
PS 05-14-05	Žst. Valtice, telefonní zapojovač
	<b>D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)</b>
PS 04-14-02	zast. Valtice město, rozhlas
PS 05-14-06	Žst. Valtice, rozhlasové zařízení
PS 05-14-07	Žst. Valtice, informační zařízení
PS 05-14-08	Žst. Valtice, kamerový systém
	<b>D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)</b>
PS 05-14-09	Žst. Valtice, MRTS
PS 95-14-03	Břeclav-Znojmo, TRS

	<b>D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení</b>
PS 03-14-02	Úprava dispečerského pracoviště Boří les
	<b>D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT</b>
	<b>D.3.1 Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty</b>
PS 03-05-01	Žst. Boří les, DD TSŽDC
PS 05-05-01	Žst. Valtice, DD TSŽDC
PS 95-05-01	Doplnění InS a klientů DD TSŽDC
	<b>D.3.2 Provozní rozvod silnoprůdu</b>
PS 03-07-01	Žst. Boří les, rozvodna nn
PS 05-07-01	Žst. Valtice, rozvodna nn
PS 05-07-02	Žst. Valtice, náhradní zdroj
PS 05-07-03	Žst. Valtice, úprava trafostanice 22/0,4 kV
	<b>D.4 Inženýrské objekty</b>
	<b>D.4.1 Železniční svršek a spodek</b>
SO 04-16-01	T.ú. Boří les - Valtice, železniční spodek
SO 04-17-01	T.ú. Boří les - Valtice, železniční svršek
SO 05-16-01	Žst. Valtice, železniční spodek
SO 05-17-01	Žst. Valtice, železniční svršek
SO 95-17-01	Břeclav - Znojmo, výstroj trati
	<b>D.4.2 Nástupiště</b>
SO 04-16-02	Zast. Valtice - město, nástupiště
	<b>D.4.3 Železniční přejezdy</b>
SO 04-17-02	T.ú. Boří les - Valtice, přejezd v km 87,739
SO 04-17-03	T.ú. Boří les - Valtice, přejezd v km 88,707
SO 04-17-04	T.ú. Boří les - Valtice, přejezd v km 89,964
SO 04-17-05	T.ú. Boří les - Valtice, přejezd v km 90,768
SO 04-17-06	T.ú. Boří les - Valtice, přejezd v km 92,575
SO 04-17-07	T.ú. Boří les - Valtice, přejezd v km 94,200
	<b>D.4.4 Mosty, propustky a zdi</b>
SO 04-19-01	T.ú. Boří les - Valtice, Propustek v km 88,436
SO 04-19-02	T.ú. Boří les - Valtice, Propustek v km 90,373
SO 04-19-03	T.ú. Boří les - Valtice, Propustek v km 91,634
SO 04-19-04	T.ú. Boří les - Valtice, Propustek v km 91,853
SO 04-19-05	T.ú. Boří les - Valtice, Propustek v km 92,568
SO 04-19-06	T.ú. Boří les - Valtice, Propustek v km 92,583
SO 04-19-07	T.ú. Boří les - Valtice, Propustek v km 92,939
SO 04-19-08	T.ú. Boří les - Valtice, Propustek v km 94,181
SO 04-19-08.1	T.ú. Boří les - Valtice, Přejezd v km 94,200, Propustek pod silnicí II/422
SO 04-19-08.2	T.ú. Boří les - Valtice, Přejezd v km 94,200, Propustek pod spólní cestou
SO 04-19-09	T.ú. Boří les - Valtice, Propustek v km 94,941
SO 04-19-10	T.ú. Boří les - Valtice, Most v km 95,004
SO 04-19-11	T.ú. Boří les - Valtice, Propustek v km 95,402
SO 04-19-51	T.ú. Boří les - Valtice, zárubní zeď km 93,8

SO 04-19-52	Zast. Valtice - město, opěrná zeď
SO 05-19-01	Žst. Valtice, Propustek v km 96,059
SO 95-19-01	Břeclav - Znojmo, přechody kabelů po mostních objektech neobsazeno
	<b>D.4.5 Ostatní inženýrské objekty (inž. sítě civilní , hydrotech. obj.)</b>
	<b>D.4.5.1 Přeložky sdělovacích zařízení</b>
SO 04-10-01	T.ú. Boří les - Valtice, přeložky sděl.kabelů SŽDC
SO 04-10-02	T.ú. Boří les - Valtice, přeložky sděl.kabelů ostatních operátorů
SO 05-10-01	Žst. Valtice, přeložky sděl.kabelů SŽDC
SO 05-10-02	Žst. Valtice, přeložky sděl.kabelů ostatních operátorů
	<b>D.4.5.2 Přeložky silnoproudých zařízení mimodrážních</b>
SO 04-06-21	T.ú. Boří les - Valtice, přeložka kabelu VO v km 94,200
SO 04-06-22	T.ú. Boří les - Valtice, přeložka kabelu nn EON v km 95,004
SO 05-06-21	Žst. Valtice, přípojka vn pro TS EON 22/0,4kV, TS EON 22/0,4kV, kabelové vedení nn
	<b>D.4.5.3 Náhradní výsadby, kácení a vegetační úpravy</b>
SO 95-00-01	T.ú. Břeclav - Znojmo, kácení, náhradní výsadby
	<b>D.4.5.4 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)</b>
SO 04-21-01	T.ú. Boří les - Valtice, plynovody
SO 04-22-01	T.ú. Boří les - Valtice, vodovody
SO 04-27-01	T.ú. Boří les - Valtice, kanalizace
SO 05-22-01	Žst. Valtice, vodovody
SO 07-27-01	Žst. Mikulov na Moravě, kanalizace pro releový domek SO 07-15-01
	<b>D.4.5.5 Protihlukové objekty</b>
SO 95-33-01	Individuální protihluková opatření neobsazeno
	<b>D.5 Pozemní stavební objekty</b>
SO 03-15-01	Žst. Boří les, technologický domek
SO 04-15-01	T.ú. Boří les - Valtice, zast. Valtice - město, technologický domek
SO 04-15-02	T.ú. Boří les - Valtice, zast. Valtice - město, kabelovod
SO 05-15-01	Žst. Valtice, technologická budova
SO 07-15-01	Žst. Mikulov na Moravě, releový domek
SO 09-15-01	Žst. Novosedly, stavební úpravy VB
	<b>D.6 Energetická zařízení</b>
	<b>D.6.1 Ohřev výměn (elektrický - EOv)</b>
SO 05-06-01	Žst. Valtice, EOv
	<b>D.6.2 Rozvody vn, nn, osvětlení, DOÚO</b>
SO 03-06-01	Žst. Boří les, přípojka nn EON
SO 03-06-02	Žst. Boří les, úprava rozvodů nn
SO 04-06-01	T.ú. Boří les - Valtice, zast. Valtice město, úprava rozvodů nn a osvětlení
SO 04-06-02	T.ú. Boří les - Valtice, zast. Valtice město, přípojka nn EON
SO 05-06-02	Žst. Valtice, úprava rozvodů nn a osvětlení
SO 07-06-01	Žst. Mikulov na Moravě, úprava rozvodů nn
SO 95-06-01	Břeclav - Znojmo, napájení přenosových zařízení v žst.

	<b>D.6.3 Vnější uzemnění</b>
SO 03-06-03	Žst. Boří les, uzemnění
SO 05-06-03	Žst. Valtice, uzemnění

## B.10 SKLADBA DOKUMENTACE

Část PD	Název části PD
<b>A</b>	<b>Průvodní zpráva</b>
<b>B</b>	<b>Souhrnná část</b>
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
<b>C</b>	<b>Situace stavby</b>
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
	<b>Technologická část</b>
<b>D.1</b>	<b>Železniční zabezpečovací zařízení</b>
D.1.1	Staniční zabezpečovací zařízení
D.1.2	Traťové zabezpečovací zařízení
<b>D.2</b>	<b>Železniční sdělovací zařízení</b>
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 kamerový systém)
D.2.4	Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)
D.2.5	Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení
<b>D.3</b>	<b>Silnoproudá technologie včetně DŘT</b>

D.3.1	Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty
D.3.2	Provozní rozvod silnoproudu
	<b>Stavební část</b>
<b>D.4</b>	<b>Inženýrské objekty</b>
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
<b>D.5</b>	<b>Pozemní stavební objekty</b>
<b>D.6</b>	<b>Energetická zařízení</b>
D.6.1	Ohřev výměn (elektrický - EOv)
D.6.2	Rozvody vn, nn, osvětlení, DOÚO
D.6.3	Vnější uzemnění
<b>E.</b>	<b>Doklady</b>
E.1	Doklady pro územní rozhodnutí, závazná stanoviska
E.2	Vyjádření vlastníků a správců dotčených sítí
E.3	Vyjádření vlastníků dotčených pozemků
<b>F.</b>	<b>Geodetická dokumentace</b>
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