

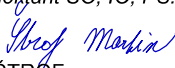
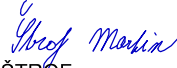



VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK ±0,000 = xxx,xx m n. m.

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK	02/2013
02	-	-
03	-	-

Investor:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
 <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Stavební správa východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Generální projektant:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. MARTIN ŠTROF
		Garant profese: ING. MARTIN ŠTROF

Středisko: ELEKTROTECHNIKY, TRAKCE, SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY			
Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
 ING. MARTIN RAIBR	 ING. MARTIN ŠTROF	 ING. MARTIN ŠTROF	 ING. OLDŘICH HORA

Název akce:	Číslo smlouvy:
DOZ BŘECLAV-BRNO	12 323 208
	Projektový stupeň:
	P
Část:	Datum:
PRŮVODNÍ ZPRÁVA	28.02.2013
	Číslo části:
	A



**SUDOP PRAHA A.S., OLŠANSKÁ 1A, 130 80 PRAHA 3
208 STŘEDISKO ELEKTROTECHNIKY, TRAKCE, SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ
TECHNIKY**

DOZ BŘECLAV - BRNO

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA PROJEKT STAVBY

OBSAH

A.1	Identifikační údaje stavby.....	3
A.2	Základní údaje o stavbě.....	5
A.2.1	Údaje o umístění stavby.....	5
A.2.2	Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce	6
A.2.3	Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních.....	8
A.2.4	Charakteristika území dotčeného stavbou.....	8
A.2.5	Požadavky na realizaci stavby.....	9
A.3	Přehled výchozích podkladů	9
A.4	Zdůvodnění stavby a jejího umístění	12
A.5	Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu	13
A.6	Provozní soubory a stavební objekty podléhající TZB.....	13
A.7	Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků	14
A.8	Členění projektové dokumentace	14
A.9	Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami	15
A.10	Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby	16



A.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby:	DOZ Břeclav – Brno
Stupeň dokumentace:	Projekt stavby/Projektové souhrnné řešení (P/PSŘ) Dokumentace pro stavební provolení (DSP)
Druh/Charakter stavby:	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení/Dálkové řízení železniční trati (DOZ)
Kraj:	Jihomoravský
Dotčené obce:	Lanžhot, Ladrná, Podivín, Rakvice, Zaječí, Velké Pavlovice, Šakvice, Hustopeče, Popice, Pouzdřany, Vranovice, Žabčice, Hrušovany u Brna, Vojkovice, Rajhrad, Popovice, Modřice
Vlastníci dotčených pozemků:	Správa železniční dopravní cesty, s.o., České dráhy, a.s., (ostatní viz geodetická část PD)
Územně správní orgán:	MÚ Hustopeče u Brna
Katastrální území:	Lanžhot, Ladrná, Podivín, Rakvice, Zaječí, Velké Pavlovice, Hustopeče, Popice, Pouzdřany, Vranovice nad Svratkou, Žabčice, Hrušovany u Brna, Vojkovice, Rajhrad, Popovice u Rajhradu, Modřice, Přízřenice
Místo stavby:	Železniční trať č. 320A Kúty st. hr. (ŽSR) – Lanžhot - Brno hl. n., . Železniční trať č. 320C Modřice - Brno - Horní Heršpice Železniční trať 318C Hodonín – Zaječí, traťový úsek Velké Pavlovice – Zaječí Železniční trať 320E Hustopeče u Brna - Šakvice
Železniční stanice/zastávky:	žst. Lanžhot, zast. Ladrná, žst. Podivín, zast. Rakvice, žst. Zaječí, žst. Šakvice, zast. Popice, zast. Pouzdřany, žst. Vranovice, zast. Žabčice, žst. Hrušovany u Brna, zast. Vojkovice, zast. Rajhrad, žst. Modřice
Dodavatel:	Bude určen na základě výběrového řízení
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Martin Štrof (martin.strof@sudop.cz , tel. 267 094 144, 605 229 014)



Objednatel (investor)

Investor: **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC s.o.)**
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384

Zastoupený: **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC s.o.)**
Stavební správa východ se sídlem v Olomouci,
Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Zhotovitel projektové dokumentace stavby

Zpracovatel: **SUDOP PRAHA a.s.**
208 Středisko elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
IČ: 257 93 349
DIČ: CZ 257 93 349
Zapsaný v OR u Městského soudu v Praze, oddíl B, č. vložky 6088

Subdodavatel: **Sudop Brno spol. s r.o.**
Kounicova 26, 611 36 Brno
IČO: 44960417
DIČ: CZ44960417
Zapsaný v OR u Krajského soudu v Brně, oddíl C, č. vložky 3803



A.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

A.2.1 Údaje o umístění stavby

a.) Kategorie dráhy

Dle „Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2013 a pro jízdní řád 2013 náleží jednotlivé traťové úseky do následujících kategorií:

Traťový úsek Lanžhot – Břeclav – Brno

Náleží do sítě železničních tratí Lanžhot st. hr. – Brno hl. n. (trať č. 320A). Jedná se o část dráhy celostátní zařazené do evropského železničního systému dle přílohy „B“ (Výběr základních údajů o dráze celostátní a drahách regionálních) příslušného prohlášení.

Traťový úsek Zaječí – Velké Pavlovice

Náleží do sítě železničních tratí Zaječí - Hodonín (trať č. 318C). Jedná se o dráhu regionální dle přílohy „B“ (Výběr základních údajů o dráze celostátní a drahách regionálních) dle příslušného prohlášení.

Traťový úsek Šakvice – Hustopeče u Brna

Náleží do sítě železničních tratí Šakvice – Hustopeče u Brna (trať č. 320E). Jedná se o dráhu regionální dle přílohy „B“ (Výběr základních údajů o dráze celostátní a drahách regionálních) dle příslušného prohlášení.

b.) Traťový úsek

Stavbou jsou zasaženy následující traťové úseky:

- Traťový úsek Lanžhot – Břeclav (mimo) – Brno (mimo)
- Traťový úsek Zaječí – Velké Pavlovice
- Traťový úsek Šakvice – Hustopeče u Brna

c.) Navazující železniční tratě

Na projektovaný traťový úsek Lanžhot – Břeclav – Brno (mimo) navazují další odbočné tratě:

- Šakvice – Hustopeče u Brna
- Zaječí – Hodonín

Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2012/2013) se jedná o tratě regionálního charakteru maximální traťovou rychlostí 40 – 50 km/h.

d.) Místo stavby

V rámci stavby budou přímo upravovány následující železniční stanice:

- žst. Modřice
- žst. Hrušovany u Brna
- žst. Vranovice
- žst. Šakvice



- žst. Zaječí
- žst. Podivín
- žst. Lanžhot
- Dopravna Hustopeče u Brna
- žst. Velké Pavlovice

V rámci stavby budou přímo upravovány následující železniční zastávky:

- zast. Popovice u Rajhradu
- zast. Rajhrad
- zast. Vojkovice nad Svratkou
- zast. Žabčice
- zast. Pouzďřany
- zast. Popice
- zast. Rakvice
- zast. Ladná

Dále budou v rámci stavby probíhat stavební práce i v následujících traťových úsecích:

- Traťový úsek Zaječí – Velké Pavlovice
- Traťový úsek Šakvice – Hustopeče u Brna

e.) **Kraj – vyšší územněsprávní celek**

Dotčené krajské úřady:

Dotčená železniční stavba spadá do správního územního celku Jihomoravského kraje.

Dotčená katastrální území:

Lanžhot, Ladná, Podivín, Rakvice, Zaječí, Velké Pavlovice, Hustopeče, Popice, Pouzďřany, Vranovice nad Svratkou, Žabčice, Hrušovany u Brna, Vojkovice, Rajhrad, Popovice u Rajhradu, Modřice, Přízřenice.

Stavba se bude odehrávat výhradně na drážních pozemcích a objektech v majetku SŽDC s. o. případně v majetku ČD a. s. Realizací stavby však nedojde k zásahům do zemědělského nebo lesního půdního fondu. Výstavba a ani budoucí provoz neovlivní negativně životní prostředí. Všechny odpady vzniklé na stavbě budou uloženy v souladu s dnes platným zákonem o zacházení s odpady.

A.2.2 Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce

Účelem připravované stavby DOZ Břeclav – Brno je zajištění dálkového ovládání zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení a dalších návazných technologií („dále jen DOZ“). Jednotlivá zařízení a technologie jsou umístěna v železničních stanicích a zastávkách a po realizaci výše uvedené stavby budou dálkově ovládána z centrálního dispečerského pracoviště („dále jen CDP“) umístěného v Přerově. Stavba svým technologickým zaměřením připravuje jednotlivá zařízení v železničních stanicích a zastávkách pro dálkové řízení, při kterém dochází k soustřeďování jednotlivých dat z technologií v jednom místě.

Stavba řeší návrh dálkového řízení v traťovém úseku Lanžhot – Břeclav (mimo) – Brno (mimo). Centrální dispečerské pracoviště pro tento řízený traťový úsek bude umístěno ve stávajícím objektu CDP Přerov.



Stavba objektu CDP Přerov byla samostatnou stavbou. V rámci této připravované stavby dojde pouze k vybavení příslušných dispečerských sálů pro řízení dopravy. Jedná se o vybavení nového dispečerského sálu pro řízení traťového úseku Lanžhot – Břeclav (mimo) – Brno (mimo) a vybavení nového cvičného sálu.

V jednotlivých železničních stanicích a zastávkách budou pro možnost dálkového ovládání upravena vnitřní technologická zařízení a dále bude v železničních stanicích a zastávkách provedeno lokální doplnění kabeláže (metalické, optické) v souvislosti s výstavbou kamerového systému, informačního zařízení, doplněním přenosového zařízení nebo úpravou elektrického ohřevu výhybek. Nová kabeláž bude v převážné míře vedena v trasách stávajících kabelů na drážních pozemcích Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen „SŽDC, s.o.“) a Českých drah, akciová společnost (dále jen „ČD, a.s.“)

V traťových úsecích Šakvice – Hustopeče a Zaječí – Velké Pavlovice bude v rámci této stavby provedena výměna stávajícího zemního kabelového vedení za nové.

Stavba navazuje na již realizované modernizace a optimalizace železničních koridorů a také na stavby:

- DOZ Přerov (mimo) – Břeclav (mimo);
- DOZ Přerov (mimo) – Polanka n. O.;
- DOZ Česká Třebová – Přerov;
- Interoperabilita v traťovém úseku Břeclav – Brno;
- Doplnění pil. proj. GSM-R I. NŽK.
- Související stavby s výstavbou systému AVV (automatické vedení vlaku)

Stavba DOZ Břeclav – Brno svým technologickým zaměřením připravuje jednotlivá zařízení v ŽST pro dálkové řízení, při kterém dochází k soustřeďování jednotlivých dat v jednom místě. Tím se provádí také příprava pro navazující systémy jako ERTMS/ETCS, který je požadován EU na tratích interoperabilního konvenčního systému. Zároveň i dálkové řízení je propagováno legislativou EU, která požaduje zvýšení efektivnosti řízení železniční dopravy a zajištění přenosu informací o polohách vlaků, aby železniční doprava byla více konkurenční vůči dopravě silniční.

V rámci této stavby dochází k realizaci dálkového řízení na trati Břeclav – Brno (mimo) včetně železniční stanice Lanžhot. Tato trať je zařazena mezi tratě koridorové v ČR a dle číslování je zařazena na trati v I. TŽK. Realizací dálkového řízení bude trať připravena pro budoucí nasazení systému ETCS.

Stavba řeší návrh dálkového řízení zabezpečovacího zařízení a ovládání dalších technologických zařízení v traťovém úseku Lanžhot – Břeclav (mimo) – Brno (mimo). Dispečerské centrum pro tento řízený traťový úsek bude umístěno v budově CDP Přerov. Stavba budovy CDP Přerov je samostatnou stavbou. V rámci této stavby dojde pouze k vybavení příslušných dispečerských sálů pro řízení dopravy. Jedná se o vybavení dispečerského sálu pro řízení realizovaného traťového úseku a cvičného sálu v budově CDP Přerov.

Stavba je umístěna na pozemcích SŽDC s.o. a Českých drah a.s.. Realizací stavby nedojde k trvalému, ani dočasnému záboru zemědělského nebo lesního půdního fondu. Výstavba a ani budoucí provoz neovlivní negativně životní prostředí. Všechny odpady vzniklé na stavbě budou uloženy v souladu s dnes platným zákonem o zacházení s odpady.



A.2.3 Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

V rámci této stavby dojde k obnově stávajícího technologického zařízení v jednotlivých železničních stanicích. Obměnou stávajících jednotlivých zařízení získáme parametry uvedené v následujících kapitolách.

• Celková délka železniční trati s dálkovým ovládním zařízení [km]	78,681
• Celkový počet dálkově ovládaných železničních stanic [kus]	8
• Optický kabel 12 vláken	31 km
• Optický kabel 24 vláken	5 km
• Trubka HDPE	13,3 km
• Metalický kabel 15XN TCEPKFLEZE	4,3 km
• Metalický kabel 5XN TCEPKFLEZE	7,1 km
• Metalický kabel 3XN TCEPKFLEZE	0,2 km
• Zemní a výkopové práce	7 km
• Počet výhybek vybavených elektrickým ohřevem [kus]	112 ks
• Transformátor 25kV//2x230/460V kV pro napájení EOVS	8 ks
• Ovladač MSDO pro ovládní EOVS a osvětlení	7 ks
• Kabelová trasa Šakvice – Hustopeče u Brna	6,9 km
• Kabelová trasa Velké Pavlovice – Zaječí	4 km
• Traťové zabezpečovací zařízení - automatické hradlo bez hradla na trati	2,7 km
• Nouzové řídicí pracoviště (NŘP)	1 ks

Nároky na elektrickou energii /roční spotřeba el. energie/:

• Instalovaný výkon vyhřívání výhybek:	904,4 kW
• Žst. Lanžhot	94,9 kW
• Žst. Podivín	133,9 kW
• Žst. Zaječí	145,7 kW
• Žst. Šakvice	90 kW
• Žst. Vranovice	132,4 kW
• Žst. Hrušovany u Brna	155,3 kW
• Žst. Modřice	152,2 kW
• Předpokládaná doba provozu za 1 rok	100 hod
• Předpokládaná spotřeba el. energie za 1 rok pro EOVS	90,4 MWh/rok

A.2.4 Charakteristika území dotčeného stavbou

Stavba se nachází ve stávajících železničních stanicích, ve stávajících objektech výpravních budov (dopravní kanceláře, sdělovací místnost) a technologických objektech RZZ (stavědlová ústředna, sdělovací místnost).

Dotčené území stavbou vyplývá z polohy jednotlivých železničních dopravních. Stavba bude realizována výlučně na drážních pozemcích a drážním majetku ČD a.s. a SŽDC s.o. Mimo drážní pozemky se zasahuje pouze v případě, kdy je nutný přístup ke stávajícímu zařízení pro provedení rekonstrukce.



Rozsah dotčených pozemků stavbou je uveden v samostatné části dokumentace I. Geodetická část, příloha Majetkoprávní část.

A.2.5 Požadavky na realizaci stavby

V souladu s přílohou č.2 ke směrnici generálního ředitele SŽDC s.o. č.11/2006 (akt. 05/2010) směrnici SŽDC s.o. (dokumentace staveb drah a na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení a pro realizaci stavby) je část dokumentace D.1 Železniční zabezpečovací zařízení zpracována PSŘ (40%) a bude dopracována formou DPSŘ (60%) a D.2 Železniční sdělovací zařízení zpracována v rozsahu PSŘ (60%) a bude dopracována formou DPSŘ (40%) dodavatelem (subdodavatelem) stavby.

Pro provozní soubory výše jmenované části dokumentace je tedy zhotovitel stavby povinen zajistit realizační dokumentaci stavby, která musí být před zahájením prací odsouhlasena investorem.

Z hlediska samotné realizace stavby je zhotovitel povinen dodržovat:

- Podmínek plynoucích z vyjádření DOSS, státních organizací a správců inženýrských sítí vyjadřující se v rámci územního a stavebního řízení;
- Podmínky plynoucí z projednání s majiteli dotčených pozemků a nemovitostí;
- Podmínky plynoucí z územního řízení a stavebního povolení;
- Podmínky schvalovacího a posuzovacího protokolu;
- Podmínky plynoucí ze zadávací dokumentace na zhotovení stavby.

Omezení hluku a otřesů, případně pracovní doby při realizace stavby:

Realizace stavby musí probíhat v obydlených částech tak, aby hluková zátěž vyvolaná stavbou nepřesahovala hygienicky stanovené limity. V opačném případě je nutno zhotovitelem navrhnout dostatečná protihluková opatření eliminující hluk z výstavby.

Podmínky zadávací dokumentace na zhotovení stavby:

Zadávací dokumentace na realizaci stavby stanoví pro vybraného zhotovitele podmínky pro výstavbu, které vznikly v průběhu přípravy stavby a které nemohly být zahrnuty do technického řešení uvedení v Projektu. Případně takové podmínky, na které je nutno při realizaci díla brát mimořádný zřetel.

A.3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

a.) **Výchozí podklady**

Při zpracování projektové dokumentace stavby zhotovitel (projektant) vycházel z následujících závazných podkladů:

Základní podklady:

- Zadávací dokumentace pro přípravnou dokumentaci včetně všech jejích příloh (zadavatel SŽDC s.o, Stavební správa východ);
- Dostupné stávající podklady získané od stávajících jednotlivých správců.
- Posuzovací a schvalovací protokol přípravné dokumentace



Geodetické podklady:

- Katastrální mapy a údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí vedených v elektronické podobě;
- Mapové podklady 1: 10 000; 1:50 000.

Ostatní použité podklady:

- Směrnice GŘ SŽDC č.11 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních;
- Směrnice GŘ SŽDC č.20 – Závazný způsob členění nákladů stavby;
- Doklady o průběhu zpracování projektové dokumentace;
- Projednání s orgány státní správy a ostatními organizacemi;
- Zákony, předpisy, směrnice a vyhlášky platné v době zpracování dokumentace;
- ČSN, TNŽ a TKP platné v době zpracování dokumentace.

Zhotovitel (projektant) vycházel při zpracování dokumentace stavby z následujících podkladů:

- Zadávací dokumentace na stavbu „DOZ Břeclav – Brno“;
- Smlouva o dílo;
- Polohopisné výkresy se zakreslenými stávajícími inženýrskými sítěmi a zjištěným ověřeným stavem u jejich správců;
- Předpisy, vyhlášky a normy, které mají vazbu na technické zpracování přípravné dokumentace v technologické části, dopravní technologie, zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení; ve stavební části železničního svršku a spodku, nástupišť, pozemních stavebních objektů, energetických zařízení /EOV, silnoprůdové rozvody a přípojky nn. / předpisy D1, D3, vyhl. 173, vyhl. 177, ČSN 73 6380, ČSN 34 2650, ON 34 2620 aj./;
- Směrnice č.11/2006 SŽDC s.o. „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních „ č.j. 13511/06-OP ze dne 30.6. 2006 (příloha č.1 – Přípravná dokumentace);
- Technická dokumentace provozovaného zařízení zjišťovaná u, ST, SSZT, SBBH, SEE v rámci předávání podkladů od výkonných jednotek OŘ;
- Zjišťování stavu jednotlivých stávajících zařízení v rámci prováděných místních šetření projektantů.
- Projednávání rozsahu a způsobu technického řešení na jednotlivých pracovních poradách:

Zhotovitel (projektant) dále použil:

- Dostupných stávajících podkladů získaných od stávajících jednotlivých správců OŘ SŽDC.
- Mapových podkladů 1: 10 000; 1:50 000.
- Dostupné stávající staré podklady polohopisných výkresů 1: 1 000 jednotlivých dopraven v traťovém úseku Lanžhot – Břeclav – Brno.
- Zjištěné a předané podklady od jednotlivých správců inženýrských sítí rozdělené na správce sítí drážních (jednotlivé Oblastní ředitelství, správy železničních telekomunikací); na správce nedrážních sítí (jednotlivé orgány a organizace státní správy, a organizace spravující tyto sítě).



b.) Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty**PROVOZNÍ SOUBORY****D. Technologická část****D.1 Železniční zabezpečovací zařízení**

PS 101	CDP Břeclav-Brno-(Česká Třebová)
PS 111	Úprava SZZ pro DOZ v úseku Břeclav-Brno
PS 112	Hustopeče u Brna – Šakvice, TZZ
PS 113	Velké Pavlovice - Zaječí, TZZ
PS 114	DOZ Břeclav-Brno, NŘP - zabezpečovací zařízení

D.2 Železniční sdělovací zařízení

PS 201	Úprava a doplnění přenosového systému
PS 202	Úprava místní kabelové sítě
PS 203	Centralizace pevných dopravních okruhů
PS 205	Dispečersky řízená síť MRTS
PS 206	Úprava a doplnění informačního a rozhlasového systému
PS 207	Kamerový systém
PS 208	Úprava a doplnění EPS, EZS pro centrální dohled
PS 209	Začlenění EOv, osvětlení ŽST a zastávek a systémů EZS do centrálního dohledu
PS 210	Hlasové záznamové zařízení
PS 211	Sdělovací zařízení ve výtahu
PS 212	Úprava HiCom včetně přepojení na přenosový systém
PS 213	Úpravy a doplnění CDP Přerov
PS 214	Úpravy a doplnění dohledového pracoviště DC
PS 215	DOZ Břeclav-Brno, NŘP – sdělovací zařízení

STAVEBNÍ OBJEKTY**E. Stavební objekty****E.2 Pozemní stavební objekty****E.2.1 Pozemní objekty budov**

SO 301	Stavební úpravy v CDP Přerov
SO 302	Stavební úpravy v ŽST na trati Břeclav - Brno

E.3 Trakční a energetická zařízení**E.3.4 Ohřev výměn (elektrický - EOv)**

SO 401	Úprava EOv v úseku Břeclav - Brno
--------	-----------------------------------



E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 403

Úprava silnoproudé části v úseku Břeclav - Brno

c.) Změny v objektové skladbě

Oproti přípravné dokumentaci zpracované v roce 2009 dochází ke změně objektové skladby resp. k jejímu doplnění o provozní soubor PS 112 Hustopeče u Brna - Šakvice, TZZ, PS 114 DOZ Břeclav-Brno, NŘP - zabezpečovací zařízení a PS 215 DOZ Břeclav-Brno, NŘP – sdělovací zařízení.

A.4 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

a.) Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku

V jednotlivých železničních stanicích je zařízení, které bylo v minulosti dodáno v rámci „koridorových staveb“ případně bylo upraveno v rámci staveb „Interoperabilita v traťovém úseku Břeclav – Brno“ a GSM-R dokončení I. NŽK. Technologická zařízení (zabezpečovací, sdělovací zařízení, silnoproudé zařízení) umožňuje ve stávajícím stavu plnohodnotné místní řízení. Vzhledem k tomu, že při instalaci zařízení se uvažovalo s přítomností dopravního zaměstnance, jsou některé činnosti převedeny do jeho kompetence. Jedná se například o zapínání/vypínání systémů elektrického ohřevu pro jednotlivé skupiny výhybek, okruhů elektrického osvětlení a zajištění bezpečnosti cestujících. Dopravní zaměstnanec v železniční stanici zároveň staví jednotlivé posunové a vlakové cesty.

Vzhledem k tomu, že v současnosti se nelze spokojit s výše uvedeným způsobem řízení dopravy, a tudíž nelze tento systém provozovat i do budoucna. Jedná se o velkou finanční náročnost na dopravního zaměstnance, která je způsobena nejen vyplácením jeho mzdy, ale i nutností údržby a zajištění provozně souvisejících celků, jako je jeho stravování, ošacení, zajištění tepelného pohodlí a místností pro jeho činnost a to včetně šaten a podobných částí budov.

Stávající způsob řízení dopravy v daném úseku trati v současnosti neumožňuje pružné změny v řízení, o kterých v současnosti musí být informováni všichni zaměstnanci v jednotlivých železničních stanicích. Vzhledem, k tomu, že i jednoduchá změna dopravy znamená dlouhé přípravy, nelze v současnosti dopravu připravit na mimořádnosti.

Při současném řízení nemůžeme uvažovat se zavedením systémů, které vyžadují přehled o celé oblasti jako je zařízení ERTMS/ETCS Level 2. Zároveň nelze uvažovat o možnosti restrukturalizace údržby bez zavedení centrálního střediska údržby, které bude soustřeďovat veškeré informace o jednotlivých zařízeních umístěných na trati. Systém dálkového řízení umožňuje i predikci událostí na základě událostí, které byly v minulosti zaznamenány.

Stávající technologie není z hlediska převedení řízení dopravy na dálkové (dispečerské) řízení připravena a je nutné ji vhodně doplnit, případně nahradit novou, která výše uvedené řízení dopravy umožní.

b.) Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaného a projednaného předchozího stupně dokumentace

Rozsah nového zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení včetně vyvolaných stavebních úprav a rekonstrukcí v dopravních; nezbytné stavební úpravy ve VB jednotlivých dopravních byl dohodnut a projednán na jednotlivých výrobních poradách. Hlavním účelem stavby je zřízení nového



technologického zabezpečovacího zařízení v úseku stavby a zajištění nového moderního dispečerského řízení na trati pomocí DOZ.

Veškeré stavební úpravy jsou řešeny pouze jako vyvolané a v nezbytném rozsahu. Rozsah stavby je též limitován návratností vložených finančních prostředků a zejména nesporným přínosem ke zvýšení bezpečnosti dopravy.

Při projekčních pracích byly provedeny místní šetření v jednotlivých dopravních a železničních stanicích za účasti dotčených složek provozovatele OŘ, TÚDC, ČD-T a SS východ. Při místním šetření byly vytipovány prostory pro umístění technologického zařízení v jednotlivých dopravních, umístění zařízení a stavebních částí v kolejišti včetně návrhu vedení nových kabelových tras sítí silnoproudu a zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Rozsah stavby bude prováděn výlučně na drážních pozemcích (pozemky v majetku SŽDC s.o. a ČD a.s.).

A.5 PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB, PROZATÍMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB KE ZKUŠEBNÍMU PROVOZU

Předčasné užívání staveb se povoluje speciálním stavebním úřadem na základě technicko – bezpečnostní zkoušky, který zároveň určuje jeho délku.

Doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby

Délku zkušebního provozu určuje speciální stavební úřad na základě § 7 hlavy III. vyhlášky 177/1995 Sb. a u mostů může trvat až 24 měsíců.

Údaje o postupném předávání částí stavby do užívání

U stavby „DOZ Břeclav - Brno“ se předpokládá postupné předávání stavby do zkušebního provozu resp. do užívání po tzv. „provozoschopných celcích“, které jsou určeny na základě návrhu plánu organizace výstavby.

Seznam provizorních objektů

V rámci předpokládaných stavebních úprav ve stavbě nejsou navrženy samostatné provizorní stavební objekty a provozní soubory. U souborů a objektů, které nelze realizovat přímo v konečném stavu, jsou navrženy v rámci těchto souborů a objektů přechodové stavy v souladu s navrženým postupem výstavby.

A.6 PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY PODLÉHAJÍCÍ TZB

Technickou – bezpečnostní zkouškou (TZB) se ověřuje stavba nebo její část z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce stavby a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a její výsledek je podmínkou povolení zkušebního provozu.

TZB podléhají dle vyhlášky 177/1995 Sb. prakticky všechny provozní soubory a stavební objekty drážní části stavby. Rozsah zkoušek určuje dle profesí § 6 (hlava III.) zmíněné vyhlášky.

TZB se zahajuje na základě ověření:

- provozní způsobilosti určených technických zařízení



Na základě technicko – bezpečnostní zkoušky se povoluje speciálním stavebním úřadem zkušební provoz a určuje jeho délka.

A.7 PŘEHLED VLASTNÍKŮ POPŘÍPADĚ SPRÁVCŮ HMOTNÝCH INVESTIČNÍCH PROSTŘEDKŮ

Hmotný investiční majetek (HIM) SŽDC, s.o. spravují :

SŽDC s.o. Oblastní ředitelství Brno

- **Správa tratí:**
 - stavební objekty železničního svršku, nástupišť, přejezdů
 - stavební objekty železničního spodku
 - stavební objekty příjezdních komunikace, obslužných a manipulačních ploch SŽDC
- **Správa mostů a tunelů:**
 - stavební objekty železničních mostů
 - stavební objekty propustků
- **Správa budov:**
 - stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví SŽDC s.o.
 - stavební objekty přístřešků na ostrovních nástupištích
- **Správa elektrotechniky a energetiky:**
 - provozní soubory dálkové řídicí techniky (DŘT)
 - provozní soubory silnoproudé technologie
 - stavební objekty osvětlení
 - stavební objekty silnoproudých kabelů a rozvodů
 - stavební objekty EOv
- **Správa sdělovací a zabezpečovací techniky**
 - provozní soubory zabezpečovacího zařízení
 - provozní soubory sdělovacího zařízení

SŽDC s.o., Technická ústředna dopravní cesty

- provozní soubory sdělovacího zařízení

České dráhy, a.s., RSM - Regionální správa majetku pro Jihomoravský kraj a Kraj Vysočina

- stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví ČD a.s.

A.8 ČLENĚNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

A. Průvodní zpráva

B. Souhrnná část

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.2 Provozní a dopravní technologie

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby



C. Situace stavby

C.1 Přehledná situace oblasti stavby

C.2 Koordinační situace stavby

D. Technologická část

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.2 Železniční sdělovací zařízení

E. Stavební část

E.1 Inženýrské objekty

E.2 Pozemní stavební objekty

E.3 Trakční a energetická zařízení

G. Náklady

G.1 Celkové náklady stavby

G.2 Náklady PS a SO

G.3 Ekonomické hodnocení

H. Doklady**I. Geodetická dokumentace**

I.1 Technická zpráva

I.2 Majetkoprávní část

A.9 KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

Stavba DOZ Břeclav – Brno navazuje ve svém traťovém úseku na stavby, které svým charakterem a rozsahem částečně řeší i problematiku této stavby.

- Výstavba ERTMS/ETCS L2 v úseku Břeclav st. hranice – Kolín (v realizaci);
- Interoperabilita v traťovém úseku Břeclav – Brno;
- Doplnění pil. proj. GSM-R I. NŽK;
- Související stavby s výstavbou systému AVV (automatické vedení vlaku).

Interoperabilita v traťovém úseku Břeclav – Brno

Předmětem stavby bylo doplnění prvků interoperability v t. ú. st. hr. Rakousko – Břeclav – Brno Horní Heršpice. Ve všech mezistaničních úsecích kromě úseku st. hr. – Břeclav byl nasazen centralizovaný elektronický autoblok, pouze ve zmíněném úseku st. hr. – Břeclav bylo ponecháno stávající TZZ. Ve všech stanicích kromě žst. Břeclav a Brno Horní Heršpice byly vyměněny snímače kolejových obvodů. S ohledem na uvedené změny bylo změněno rovněž stávající napájení z kabelu 6kV/75Hz na napájení z trakce. V celém úseku stavby byl položen optický kabel DOK 36 vláken a traťový kabel TCEPKFLEZE 15XN0,8. Byly rekonstruovány vybrané PZS a byl zřízen indikátor horkoběžnosti.



Doplnění pil. proj. GSM-R I. NŽK

Touto stavbou došlo k realizaci digitálního rádiového systému GSM-R v úseku Lanžhot – Břeclav – Brno a vybavení jednotlivých železničních stanic ovládacími terminály. Součástí této stavby bylo také vybudování přenosového systému SDH o kapacitě STM-4.

A.10 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Předpokládaný termín výstavby tj. zahájení a ukončení stavby „DOZ Břeclav – Brno“ vychází z požadavku investora SŽDC s.o., Stavební správy východ:

- Zahájení stavby 10/2013
- Dokončení stavby 10/2014

Celková „předpokládaná“ doba výstavby 12 měsíců.

