

POSUZOVACÍ PROTOKOL

Projektu stavby

„Revitalizace trati České Budějovice – Volary“

I. Základní identifikační údaje

Název stavby: Revitalizace trati České Budějovice – Volary

ISPROFIN: 531 373 0001

Charakteristika stavby: Dopravní liniová stavba, revitalizace – modernizace regionální trati

Místo stavby: Železniční trať České Budějovice - Volary
Úsek trati odb. Rožnov – Volary)
železniční stanice: České Budějovice, Boršov n/Vltavou, Křemže,
Zlatá Koruna, Český Krumlov, Kájov, Volary
dopravny: Hořice na Šumavě, Polečnice, Černá v Pošumaví, Horní
Planá, Nová Pec, Černý Kříž
odbočná trať Černý Kříž – Nové Údolí s dopravnou Stožec

Obce s rozšířenou působností: České Budějovice (k.ú. České Budějovice 7, Homole, Boršov nad Vltavou, Vrábče)

Český Krumlov (k.ú. Křemže, Holubov, Třisov, Zlatá Koruna, Plešovice, Smín, Kladné, Přisečná, Přisečná – Domoradice, Český Krumlov, Novosedly u Kájova, Žestov, Kladenské Rovné, Šebanov, Hořice na Šumavě, Mýto u Hořic na Šumavě, Svíba, Boletice, Polná u Č.Krumlova, Černá v Pošumaví, Horní Planá, Pernek)

Prachatice (k.ú. Nová Pec, Stožec, Pěkná, České Žleby, Volary)

Katastrální území: České Budějovice 7, Včelná, , Boršov nad Vltavou, Homole, Záhorčice u Vrábče, Vrábče, Hradec u Homol, Slavče, Křemže, Holubov, Třisov, Plešovice, Zlatá Koruna, Smín, Přisečná, Přisečná – Domoradice, Český Krumlov, Vyšný, Kladné, Kladné – Dobrkovice, Novosedly u Kájova, Kladenské Rovné, Žestov, Šebanov, Hořice na Šumavě, Mýto u Hořic na Šumavě, Svíba, Polná u Č.Krumlova, Boletice, Černá v Pošumaví, Horní Planá, Pernek, Nová Pec, Stožec, Želnavá, Pěkná, České Žleby, Volary

Kraj: Jihočeský

Zadavatel (investor):	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.) Dlážděná 1003/7, Praha 1, Nové Město, PSČ 110 00, zapsaná v OR u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384 IČ: 70 99 42 34 DIČ: CZ 70 99 42 34 – zastoupená Stavební správou západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Ústřední orgán investora:	Ministerstvo dopravy ČR, Nábř. Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1
Zpracovatel dokumentace:	SUDOP Praha a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
Uvažovaná realizace:	Zahájení stavby : 03/2014 Dokončení stavby : 04/2016

II. Všeobecné údaje

Projekt stavby řeší liniovou dopravní stavbu „**Revitalizace trati České Budějovice – Volary**“, (dále jen stavba) a to v úpravách a změnách řešení stávajícího stavu infrastruktury.

Železniční trať Volary – České Budějovice je jednokolejná regionální trať. Trakce je nezávislá s výjimkou žst. České Budějovice a úseku České Budějovice – Odbočka Rožnov, které jsou elektrifikovány střídavou trakcí 25 kV, 50Hz. Do dopravního Černý Kříž je zaústěna trať Černý Kříž – Nové Údolí, do žst. Volary jsou zaústěny dvě jednokolejné tratě Strakonice – Volary a Číčenice – Volary. Traťová rychlost v úseku Boršov n. Vltavou – České Budějovice je 70 km/hod. v úseku Hořice – Boršov n. Vltavou je 50 km/hod. v úseku Volary – Hořice je 60 km/hod. V úseku Volary – Kájov je doprava organizována a provozována podle předpisu SŽDC (ČD) D3 se sídlem dirigujícího dispečera v žst. Volary.

Základem nového zabezpečení trati je změna stávajícího organizování drážní dopravy, které je dnes na úseku Volary – Kájov podle předpisu SŽDC (ČD) D3 a na úseku Kájov – České Budějovice dle předpisu ČD D2 a přeměna stávajících dopravních D3 na dálkově ovládané ŽST. Realizací stavby dojde k zavedení organizování drážní dopravy dle předpisu SŽDC (ČD) D2 v celém úseku Volary – České Budějovice. Řízení bude zajištěno s ovládacím pracovištěm v žst. Kájov. Řízení a organizování odbočných tratí Černý Kříž – Nové Údolí, Strakonice – Volary a Číčenice – Volary nebude stavbou dotčeno a zůstane zachováno stávajícím způsobem, tzn. dle předpisu SŽDC (ČD) D3. Sídlu dirigujícího dispečera zůstane pro tratě Černý Kříž – Nové Údolí, Strakonice – Volary v žst. Volary.

Staniční zabezpečovací zařízení - SZZ v žst. České Budějovice a Boršov jsou 3. kategorie dle TNŽ 342620. Elektronické stavědlo s JOP v žst. Křemže, Zlatá Koruna, Kájov jsou 2. kategorie. Elektromechanická zabezpečovací zařízení v žst. Český Krumlov a Volary jsou 1. kategorie. Mechanická zabezpečovací zařízení v dopravních Hořice na Šumavě, Polná na Šumavě, Polečnice, Černá v Pošumaví, Horní Planá, Nová Pec a Černý Kříž jsou dopravní v režimu D3.

Traťové zabezpečovací zařízení – TZZ v mezistaničních úsecích Boršov n. Vltavou – České Budějovice je 3. kategorie dle TNŽ 342620. Automatické hradlo v úseku Zlatá Koruna – Křemže je 2. kategorie. Reléový poloautoblok – RPB v úsecích Kájov – Zlatá Koruna a Křemže – Boršov je na telefonický způsob dorozumívání.

Z hlediska stavebních úprav byla v posledních letech provedena kompletní rekonstrukce železničních stanic Černý Kříž, Nová Pec a Horní Planá. Nové kolejiště a nástupiště byly provedeny v předstihu před touto stavbou na základě koncepčního návrhu z přípravné dokumentace. V posledních letech byla řada úrovňových přejezdů vybavena novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Železniční přejezdy jsou zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením typu VUD a AŽD, ale převážná část je zabezpečena výstražnými kříži. V posledních letech byla řada úrovnových přejezdů vybavena novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Předmětem stavby „Revitalizace trati České Budějovice – Volary“ (dále jen „stavba“), je řešení stávajícího stavu infrastruktury. Dokumentace projektu stavby je zpracována na zvýšení cestovní rychlosti, zkrácení jízdních dob a přepravních časů (jízdní doba je dnes cca 2,5 hod, což při délce trati 93 km znamená průměrnou cestovní rychlost 37 km hod⁻¹.) Navrhované zvýšení průměrné cestovní rychlosti přinese úsporu jízdní doby v řádu desítek minut. Tím bude dosaženo posílení konkurenceschopnosti železniční dopravy, a prohloubení integrace železniční dopravy do systému hromadné dopravy Jihočeského kraje.

Základním předpokladem návrhu nového zabezpečení je změna stávajícího organizování drážní dopravy, které je dnes na úseku Volary - Kájov podle předpisu SŽDC (ČD) D3 a na úseku Kájov - České Budějovice dle předpisu SŽDC (ČD) D2 a dále přeměna stávajících dopravních D3 na dálkově ovládané ŽST. Realizací návrhu dojde k zavedení organizování drážní dopravy dle předpisu SŽDC (ČD) D2 v celém úseku Volary – České Budějovice. Řízení bude z ovládacího pracoviště v ŽST Kájov. Řízení a organizování provozu na odbočných tratích Černý Kříž - Nové Údolí, Strakonice - Volary a Číčenice - Volary nebude stavbou dotčeno a zůstane zachováno stávajícím způsobem, tzn. dle předpisu SŽDC (ČD) D3. Projekt stavby řeší staniční a traťové zabezpečovací zařízení III. kategorie s vyloučením vlivu lidského činitele na řízení dopravy a dálkové ovládání trati z dispečerského pracoviště, zřízeného v železniční stanici Kájov, s možností pozdějšího ovládání tratě z Českých Budějovic. Pracoviště je navrženo tak, aby z něj bylo možno ovládat rovněž rozhlasové zařízení, traťový radiový systém (TRS) pro spojení dispečera s hnacími vozidly na trati a systém místních radiových sítí (MRTS). Na pracovišti budou dále soustředěny všechny indikace od ostatních technologií z trati, např. EZS, ASHS, SPZ, EOVS, ovládání osvětlení stanic a další. Provoz na trati bude řízen dle předpisu SŽDC (ČD) D2, všechny dopravní na trati budou mít charakter železniční stanice s vjezdovými a odjezdovými návěstidly. Z hlediska rozsahu je navržena úprava stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Boršov. V ostatních železničních stanicích Křemže, Zlatá Koruna, Český Krumlov, Kájov, Hořice na Šumavě, Polná na Šumavě, Černá v Pošumaví, Horní Planá, Nová Pec a Černý Kříž ne navrženo zařízení nové - 3.kategorie. Pro místní ovládání zabezpečovacího zařízení budou v jednotlivých ŽST zřízeny desky nouzových obsluh. Spolupráce mezi jízdou vlaků a staničním zabezpečovacím zařízením, stejně jako ovládání přejezdových světelných zařízení, bude zajištěno počítači náprav. Mezi dopravními bude vybudováno traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie bez hradla na trati, řízení sledu vlaků bude organizováno v mezistaničních úsecích.

Z celkového počtu 113 úrovnových přejezdů bude po stavbě 40 přejezdů zabezpečeno výstražnými kříži, 13 přejezdů bude uzamčeno mechanickou závorou s možností obsluhy na místě a zbývajících 60 přejezdů bude vybaveno světelných přejezdových zabezpečovacím zařízením se závorou či bez ní. Zrušení tří přejezdů je podmíněno výstavbou přeložky silniční komunikace v oblasti Smolné Pece, která je ale v kompetenci Jihočeského kraje. Stavební úpravy jsou navrženy u 21 úrovnových přejezdů.

Ve všech řešených železničních stanicích bude vybudováno sdělovací zařízení, umožňující místní obsluhu dopravní. Jedná se především o telefonní zapojovače, kde budou zakončeny MB okruhy, používané pro řízení sledu vlaků, a které budou po přepojení stanice na dálkové ovládání překloupeny k dispečerovi v Kájově. Místně bude možno obsluhovat i radiové síť MRTS.

Pro fónické spojení dispečera s jedoucimi hnacími vozidly na trati bude v rámci stavby vybudován traťový radiový systém v pásmu 450 MHz. Předpokládá se, že traťové rádio bude obsluhováno od dispečera. Ve vybraných ŽST budou vybudovány místní radiové síť v pásmu 150 MHz pro oboustranné spojení dispečera či zaměstnance v dopravní kanceláři ŽST s hnacími

vozidly nebo se zaměstnancem v kolejišti v obvodu ŽST. Pro informování cestujících bude na trati vybudováno rozhlasové zařízení ve všech železničních stanicích.

Na trati bude v celé délce položen traťový kabel a optický kabel zafouknutý do chráničky HDPE. V jednotlivých ŽST je navržena v minimalizovaném rozsahu místní kabelizace. Do společné kynety budou přiloženy zabezpečovací kabely, případně napájecí kabely pro zabezpečovací zařízení a kabely sdělovací.

Kolejové úpravy jsou navrženy v 8 železničních stanicích = Křemže, Zlatá Koruna, Český Krumlov, Kájov, Hořice na Šumavě, Polná na Šumavě a Černá v Pošumaví. V traťových úsecích dochází k úpravě železničního svršku a spodku ve dvou úsecích okolo přehradní nádrže Lipno z důvodu zvýšení její maximální hladiny. Další lokální místa s úpravou železničního svršku a spodku jsou v místech rekonstruovaných úrovnových přejezdů a nástupišť v zastávkách.

V projektu stavby jsou úpravy geometrické polohy koleje navrženy s cílem vyřešit stávající nevyhovující stav a současně vytvořit předpoklad pro výhledové zvýšení traťové rychlosti.

S ohledem na přestavbu železničních stanic je navržena výstavba nových ostrovních nástupišť v ŽST Křemže, Zlatá Koruna, Český Krumlov, Kájov, Hořice na Šumavě a Černá v Pošumaví. V ŽST Polná jsou navržena dvě vnější nástupiště. Nová nástupiště jsou navržena v zastávkách Vrábče, Holubov, Plešovice, Český Krumlov – zastávka, Mezipotočí, Hodňov, Žlábek, Horní Planá – zastávka, Pernek a Pěkná. Délky nástupišť jsou 125 m (s omezením na 110 v některých zastávkách), výška 0,55 m nad TK. Všechna nástupiště a prostory pro cestující umožňují přístup osob se sníženou schopností sluchu a orientace.

Z aktualizace hlukové studie vyplynulo, že oproti přípravné dokumentaci nebude ochrana obyvatel před nepříznivými účinky hluku řešena výstavbou protihlukových stěn ale úpravou přímo na oknech obytných objektů.

V rámci stavby dochází k úpravě 4 významných ocelových mostů v km 4,172, 15,365, 55,186 (nové ocelové konstrukce) a km 68,637 (rekonstrukce). Dále je navržena přestavba mostního objektu v Kájově km 31,883 a přestavba 2 ks propustků.

Všech 11 železničních stanic bude vybaveno EOv mimo žst Boršov, kde stávající EOv bude pouze upraveno. Ve stanicích Černá v Pošumaví, Polná na Šumavě, Hořice na Šumavě, Kájov, Český Krumlov, Zlatá Koruna a Křemže jsou navrženy kompletní nové rozvody nn a osvětlení. V ŽST Černý Kříž, Nová Pec, Horní Planá a Boršov bude stávající rozvod nn upraven.

V souvislosti s realizací výše uvedených stavebních úprav budou dotčeny stávající inženýrské sítě. Jedná se o vodovod, kanalizaci, plyn, sdělovací vedení a rozvody nn. Tyto sítě budou v nezbytně nutném rozsahu přeloženy.

Přehled výchozích podkladů :

- Posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby ze dne 10.02.2010; Č.j.: 27/06/SS Plz-FH-PD Akt 1003.
- Schvalovací protokol přípravné dokumentace stavby ze dne 09.03.2010; Č.j.: 4090/10-OI.
- Schválený investiční záměr stavby - souhlasné stanovisko MD ČR č.j.: 173/2008-910-IZD/5 ze dne 10.10.2008.
- Souhlasné stanovisko MD ČR k přípravné dokumentaci stavby zn.: 12/2010-130-IZD/3 z 08.03.2010.
- Kompletní schválená přípravná dokumentace včetně dokladů o jejím projednání.
- Oznámení EIA v rozsahu přílohy č. 4 zák.č. 100/2001 Sb., v platném znění.
- Závěr zjišťovacího řízení podle § 7 zák.č. 100/2001 Sb., č.j.: KUJCK 4329/2008 OZZL/26-Du ze dne 02.04.2008.

- Rozhodnutí o umístění stavby, vydané ÚÚVÚ Boletice, č.j.: 2153-10/2008/DP-1518-STAV – ze dne 22.2.2012.
- Souhlas Městského úřadu Volary, odboru výstavby, územního plánování a ŽP podle § 15 odst.2 stavebního zákona o povolení části stavby příslušným speciálním stavebním úřadem. Č.j. 1453/478/V/10/So ze dne 20.1.2011.
- Rozhodnutí o změně způsobu zabezpečení přejezdů, vydané Drážním úřadem.
- Studie využití OK mostu v km 52,083 trati Beroun - Zbiroh pro most v km 15,365 trati Odb.Rožnov - Černý Kříž, zpracovaná společností TOP CON servis s.r.o. z 02/2010.
- Směrnice GR č.11/2006 vydaná pod Č.j.: 13 511/06-OP dne 30.06.2006, v platném znění.
- Směrnice GR č.20/2004 vydaná pod Č.j.: 4124/04-OI dne 08.11.2004 s účinností od 01.12.2004, v platném znění.

Geotechnické podklady :

- Geotechnický a stavebnětechnický průzkumu, zpracoval SUDOP PRAHA a.s. v 08/2011 - 02/2012

Geodetické podklady :

- Geodetické zaměření stávajícího stavu celé stavby, zpracovalo SŽG Praha v 2004
- Doměření kolejiště a vybraných objektů v průběhu zpracování dokumentace projektu stavby, SUDOP PRAHA a.s., 08/2011 - 02/2012.

Ostatní použité podklady :

- Směrnice GR SŽDC č.32 „Zásady rekonstrukce regionálních drah“
- Předkategorizace materiálu žel. svršku
- Akustická studie SUDOP Brno s.r.o. 04/2012
- Hydrotechnické výpočty, SUDOP PRAHA a.s., 04/2012
- Průzkum existence stávajících inženýrských sítí
- Korozní průzkum
- Doklady o průběhu zpracování projektu
- Projednání se správcem inženýrských sítí
- Projednání s orgány státní správy
- Projednání s majiteli dotčených nemovitostí
- Platné souvisejících zákony, vyhlášky, předpisy, normy a vzorové listy
- Dokumentace VD Lipno – opatření v nádrži - vlnolamy
- Stanovení rozsahu záplavového území, vymezení aktivní zóny záplavového území vodního toku Vltava v ř.km 329,546 – 376,694 a Olšina v ř.km 5,760 – 7,700. Vydal KÚ Jihočeského kraje v 07/2009

Vliv na životní prostředí

V rámci stavby dojde k dočasným záborům lesního půdního fondu a k trvalým záborům zemědělského a lesního půdního fondu. Ve stavbě rovněž nedojde ke kácení lesa. Káceny budou jednotlivé stromy. S veškerými odpady bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech č. 185/2001 Sb. Pouze při vlastním provádění zemních prací lze hovořit o dočasném zhoršení životních podmínek, následný provoz již bude bez negativního vlivu.

Stavba je charakterizovaná následujícími kapacitními údaji :**(porovnání s PD)****PD****Projekt****Zabezpečovací zařízení:**

Počet stanic vybavených SZZ	10 ks	10 ks
Počet výh. jednotek zabezpečených elektronickým SZZ	46 v.j.	48 v.j.
Počet dálkově ovládaných stanic	10 ks	10 ks
Počet stanic doplněných o AH	1 ks	1 ks
Dispečerské pracoviště dálkového ovládání	1 ks	1 ks
Délka mezistěn. úseků vybavených elektron. a releovým TZZ	93 km	73 km
Počet PZS přejezdů zahrnutých do DOZ	53 ks	54 ks
Z toho počet přejezdů s novým zab. zař. zahrnutých do DOZ	30 ks	39 ks
Počet PZM přejezdů zahrnutých do DOZ	0 ks	16 ks

Sdělovací zařízení:

— Traťový kabel 10XN0,8	72 km	101 km
Dálkový optický kabel 24 vláken	72 km	120 km
Délka železniční trati s novým TRS	89 km	89 km
Počet dopraven s novým TRS	12 ks	12 ks

Železniční spodek a svršek:

Rekonstrukce koleje svrškem S49 novým	6232 m	6108 m
Rekonstrukce koleje svrškem UIC 60 novým	0 m	135 m
Rekonstrukce koleje svrškem S49 regenerovaným	2305 m	2096 m
Rekonstrukce výhybek S49 novým mat.	21 v.j.	21 v.j.
— Zřízení nástupištní hrany v. 550mm nad T.K.	3200 m	2220 m
Úprava úrovněvých přejezdů	406 bm	202 bm

Mosty, propusty

Rekonstruované objekty:	6 ks	6 ks
- železniční mosty	3 ks	4 ks
- železniční propustky	3 ks	2 ks

Silnoproudé rozvody

Elektricky ohřívané výhybky – nové	17 ks	18 ks
Elektricky ohřívané výhybky – zapojení do dálkového ovládání	12 ks	29 ks

— Úspora dopravních zaměstnanců	32,908 ks	32,908 ks
---------------------------------	-----------	------------------

Porovnání kapacitních údajů s předcházejícím stupněm dokumentace :

Pro porovnání kapacitních údajů s předcházejícím stupněm dokumentace jsou v pravém sloupci uvedeny hodnoty z přípravné dokumentace.

Zdůvodnění rozdílů v kapacitních údajích přípravné dokumentace a projektu :

- zabezpečovací zařízení: úpravy vyplývají z koncepční změny řešení, tj. organizování dopravy dle předpisu SŽDC (ČD) D2
- přejezdové zabezpečovací zařízení: rozsah zabezpečení úrovněvých přejezdů byl v projektu přehodnocen dle aktuálního stavu technologických zařízení a požadavků státní správy
- sdělovací zařízení: rozsah byl zpřesněn na základě koncepční změny řešení - organizování dopravy dle předpisu SŽDC (ČD) D2
- železniční spodek a svršek: kolejové řešení jednotlivých ŽST bylo zpřesněno, oproti PD je odlišně řešena ŽST Polná na Šumavě

- nástupiště: rozsah rekonstruovaných nástupišť je oproti PD menší. Mezi zpracováním PD a projektem bylo několik nástupišť již rekonstruováno v rámci samostatné investice SŽDC
- úroňové přejezdy: koncepce řešení úroňových přejezdů byla v projektu přehodnocena. Řada jich již byla rekonstruována v rámci samostatné investice SŽDC
- mosty a propustky: do stavby byla nově zahrnuta rekonstrukce železničního mostu v Kájově. V rámci samostatné investice SŽDC byly rekonstruovány 2 propustky, naopak jeden nový SO vyplynul z kolejových úprav
- dálkové ovládání EOv: oproti PD byly do dálkového ovládání zapojeny všechny výhybky (i stávající) vybavené EOv

III. Projednání dokumentace

Seznam dokladů o projednání stavby :

Seznam dokladů o projednání stavby, obsahuje kompletní identifikační údaje vyjádření a stanovisek (č.j. a datum vydání) dotčených správních orgánů, správců sítí a útvarů ČD a.s. a SŽDC s.o. k předmětné stavbě.

Stavba je dle předloženého vypracovaného projektu stavby situována převážně v obvodu dráhy na pozemcích ČR s právem hospodaření pro Správu železniční dopravní cesty, s.o., ve vlastnictví Českých drah, a.s. ale dojde i k dotčení pozemků ve vlastnictví nedrážních subjektů. Třetích zájmů se dotýká též z hlediska dotčení ochranných pásem NP a CHKO Šumava, CHKO Blanský les, CHKO Třeboňsko, evropsky významných ptačích lokalit NATURA 2000, významných krajinných prvků -VKP, přírodních památkách – PK, území vojenského újezdu Boletice, poddolovaných území, výhradních a chráněných ložiskových území, ochranných pásem vodních zdrojů a zátopových území a památkově chráněných objektů – kulturních památek. V neposlední řadě dojde ke střetu s podzemními i nadzemními sítěmi a zařízeními technického vybavení.

DOTČENÉ ORGÁNY STÁTNÍ SPRÁVY, SPRÁVCI SÍTÍ, OSTATNÍ ÚČASTNÍCI :

- **Ministerstvo dopravy ČR**, zápisy ze zasedání Centrální komise ze dne 22.7.2013 a 31.7.2013
- **Ministerstvo životního prostředí ČR**, souhlas podle §37 odst. 2 114/1992 Sb. pod č.j. 510/1310/07-VH-ZS 1/07 ze dne 27.5.2007. Souhlasí za podmínky, že do území NPR Vyšenské kopce nebude vjíždět technika, vstupovat personál a nebude zde deponován stavební materiál. Veškeré práce budou prováděny z drážního tělesa a kabelová trasa bude umístěna na druhé straně tělesa než se nachází NPR Vyšenské kopce.
- **Ministerstvo kultury ČR**, rozhodnutí o odpamátňení ze dne 8.1.2013 pod č.j. MK1341/2013 OPP
- **Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví**,
 - *Závěr Zjišťovacího řízení* pod č.j. KUJCK 4329/2008 OZZL/26-Du ze dne 2.4.2008, prodlouženo pod č.j. KUJCK 10318/2012 OZZL/2-Dol ze dne 16.4.2012. Je třeba dodržet podmínky Zjišťovacího řízení.
 - *Závazné stanovisko* podle §7 odst. 3 z. 114/334/1992 Sb. pod č.j. KUJCK 2513/2012 OZZL/St ze dne 16.2.2012 Souhlasí za podmínky respektování ochrany ZPF a meliorací a minimalizování případných škod. Dále je třeba zamýšlené práce včas projednat s vlastníky či nájemci dotčených pozemků.
- *Další vyjádření :*
 - *závěr zjišťovacího řízení* ze dne 2.4.2008 pod č.j. KUJCK4329/2008OZZL/26-Du
 - *vyjádření* ze dne 28.11.2012 pod č.j. KUJCK 29353/2012 OZZL/2/Maš
 - *stanovisko* podle §45i ze dne 4.1.2013 pod č.j. KUJCK 553/2013 OZZL/2-Tr
- **Magistrát města České Budějovice, odbor ochrany životního prostředí**,
 - *Rozhodnutí* o dočasném odnětí pozemku plnění funkcí lesa pod č.j. OOŽP/11003/2012/Mrš ze dne 10.4.2013. Povoluje dočasné odnětí za podmínky vytýčení hranic částí dotčených pozemků a zaplacení poplatku za odnětí.

- *Závazné stanovisko* podle §17 odst.1 písm. a) z. 254/2001 Sb. pod č.j. OOŽP/967/2013/Kub ze dne 28.2.2013. Souhlasí za respektování podmínek podle §17 odst. 2 z. 254/2001 Sb.

- *Závazné stanovisko* k zásahu do VKP. pod č.j. OOŽP/11364/2012/zs/Ky ze dne 14.1.2013. Souhlasí za podmínek minimalizace zásahu do VKP, do břehových porostů, do koryta řeky a do lesa. Po dokončení stavby provede orgán ochrany přírody kontrolu.

- *Závazné stanovisko* podle §14 odst. 2 písm. c) z. 289/1995 Sb. pod č.j. OOŽP/10559/2012/Mrš ze dne 25.1.2013. Souhlasí za podmínek ochrany pozemků podle zákona o lesích a podle požárních předpisů a nepovoluje skladování zeminy, stavebního materiálu a odpadu na dotčených pozemcích určených k plnění funkcí lesa.

Další vyjádření :

- komplexní vyjádření OŽP, celá stavba- ze dne 12.12.2012 pod č.j. OOŽP/10059/2012/Urb

- komplexní vyjádření OŽP, recyklační základna- ze dne 2.5.2012 pod č.j. OOŽP/3223/2012/Urb

- komplexní vyjádření OŽP, podzemní trasy- ze dne 13.2.2012 pod č.j. OOŽP/1241/2012/Urb

odbor památkové péče

- sdělení ze dne 15.11.2012 pod č.j. OPP/2046/2012 309783/2012/MMCB

• **Městský úřad Český Krumlov, odbor životního prostředí**

- *Závazné stanovisko* podle §17 odst.1 písm.a),c),e) z. 254/2001 Sb. pod č.j. MUCK 09336/2013/OŽPZ/In ze dne 4.3.2013. Souhlasí za podmínek:

- Realizaci nesmí dojít ke znečištění podzemních a povrchových vod, ani ke zhoršení odtokových poměrů.

- Při stavbě nesmí být ukládány skládky zeminy, stavebního materiálu a odpadu na březích, aby nedošlo k jejich splachování do koryta vodního toku.

- *Závazné stanovisko* ke stavbě do 50 m od okraje lesa pod č.j. MUCK 53003/2012/OŽPZ/Ba ze dne 17.12.2012. Souhlasí za podmínek:

- Při stavbě nesmí být v lesních porostech a na lesních pozemcích zakládány žádné skládky zeminy, stavebního materiálu a odpadu.

- Při stavbě a jejím dalším užívání budou dodrženy předpisy požární ochrany tak, aby v sousedních lesních porostech nedošlo ke vzniku požáru.

- Pohyb stavební techniky po lesních pozemcích bude možný jen na základě výjimky udělené vlastníkem pozemku.

- Při stavbě nebudou poškozeny lesní pozemky a lesní porost. Případná poškození budou neprodleně ošetřena vhodným nátěrem tak, aby nemohlo dojít k následnému infikování patogenními organismy a k eventuálnímu rozvoji hniloby kmene.

- *Vyjádření* pod č.j. MUCK 49736/2012/OŽPZ/Ra ze dne 3.12.2012. Souhlasí za podmínek:

- vyprodukovaných odpadech bude vedena jednoduchá evidence a při kolaudaci stavby bude předložen doklad o předání odpadů oprávněné osobě.

- Bude dbáno na zamezení možnosti úniku ropných látek či olejů z použitých strojů.

Další vyjádření :

- vynětí za ZPF ze dne 12.6.2008 pod č.j. OŽPZ-1380/08-Py a ze dne 13.2.2012 pod č.j. 06316/2012/OŽPÚPy-11

- komplexní vyjádření OŽP , recyklační základna – ze dne 25.4.2012 pod č.j. MUCK 16205/2012/OŽP/Ra

odbor úz. rozvoje a pam. péče

- rozhodnutí o mostu v Holubově ze dne 7.2.2013 pod č.j. 49758/2012/OÚPPP/JP

• **Městský úřad Prachatice, odbor životního prostředí,**

- *Závazné stanovisko* podle §17 odst.1 písm. a),c),e) z. 254/2001 Sb. pod č.j. ŽP: Vod.231/1/4293/2013 ze dne 4.3.2013 Souhlasí za podmínek:

- Případné umístění pomocných konstrukcí v průtočném profilu významných vodních toků bude projednáno s Povodím Vltavy

- Stavba bude realizována takovými prostředky a postupy, aby nedošlo ke znečištění vodních toků stavebním materiálem, závadnými látkami z použitých stavebních materiálů a mechanizačních prostředků. Realizaci nesmí dojít ke znečištění podzemních a povrchových vod, ani ke zhoršení

odtokových poměrů. Pozemky na nichž se nacházejí koryta vodních toků a sousední pozemky budou uvedeny do původního stavu. Stejně tak dotčení meliorací.

- Termín zahájení a ukončení prací bude oznámen jednotlivým správcům vodních toků Městský úřad Prachatice, odbor životního prostředí, souhlas podle §14 odst.2 z. 289/1995 Sb. (les do 50m) pod č.j. ŽP: 44081/2012 ze dne 28.11.2012.
- Souhlasí za podmínek ochrany pozemků podle zákona o lesích a podle požárních předpisů a nepovoluje skladování zeminy, stavebního materiálu a odpadu na dotčených pozemcích určených k plnění funkcí lesa. Případnými výkopovými pracemi nebude zasažen kořenový systém okrajových stromů.
- *Souhlas* podle §14 odst.2 z. 289/1995 Sb. (zásah les) pod č.j. ŽP: 42017/2012 ze dne 19.11.2012. Souhlasí za podmínek, že vstup na pozemky, které jsou součástí PUPFL bude být včas projednán s vlastníky, budou užívány vhodné technologické prostředky a budou učiněna opatření k zábraně úniku látek poškozující přírodní prostředí.

Další vyjádření :

- souhlas podle §17 odst.1 písm.a)c)e) vodního z.č.254/2001
- souhlas se zásahem podle §14 odst.2 zák.289/1995 ze dne 28.11.2012 pod č.j. ŽP44081/2012

Oddělení regionálního rozvoje a památkové péče :

- vyjádření ze dne 30.11.2012 pod č.j. MUPt/44530/2012

- **Obec Kájov** - souhlas s SP ze dne 19.11.2012 pod č.j. OUK-1029/2012
- **Obec Holubov** - souhlas s SP ze dne 26.11.2012 pod č.j. 417/2012
- **Obecní úřad Vrábče** - souhlas s SP ze dne 26.9..2012 bez č.j.
- **Obec Homole** - souhlas s SP ze dne 21.5.2012 pod č.j. 684/12
- **Obec Hořice na Šumavě** - souhlas s SP ze dne 8.11.2012 pod č.j. 796/2012/výst
- **Obec Včelná** - souhlas s SP ze dne 6.12.2012 pod č.j. OUV/776/2012
- **Obec Stožec** - souhlas s SP ze dne 28.11.2012 pod č.j. ST /1259/11/2012
- **Obec Černá v Pošumaví** - souhlas s SP ze dne 16.10.2012 pod č.j. 768/2012
- **Město Horní Planá** - souhlas s SP ze dne 7.11.2012 pod č.j. 4784/12-HP
- **Město Volary** - §15 zákona č.183/2006 Sb. ze dne 20.1.2011 pod č.j. 1453/478/V/10/So a souhlas s SP ze dne 12.12.2012 pod č.j. MUVOL 0343
- **Správa NP a CHKO Šumava,**
 - *Závazné stanovisko* podle §44 odst. 1 z. 114/1992 Sb. pod č.j. SZ NPS 08991/2012/2-NPS 09920/2012 ze dne 10.1.2013. Souhlasí za podmínek:
 - výkopové práce v úsecích mezi 81,1 – 83,6 a 60,8 – 61,7 žkm nebudou prováděny v období od 1.12.2013 do 31.7.2013
 - v úseku mezi zastávkami Pěkná a Černý Kříž budou omezeny nadměrně hlučné a prašné činnosti v období 1.4. do 31.8. běžného roku.
 - Výkopové práce a pokládání kabelu v úseku zast. Pěkná (žkm 79,9) – Černý Kříž (žkm 83,6) a v úseku Černý Kříž – odbočka Volary (žkm 61,6) – most přes Studenou Vltavu (žkm 61,3) budou prováděny z drážního tělesa nebo ručně bez nasazení těžké techniky v okolí trati.
 - Při provádění stavby bude dbáno na to, aby nebyla zhoršena kvalita povrchové ani podzemní vody vlivem stavebních prací. Použité stavební mechanizmy budou udržovány v dobrém technickém stavu, aby nedocházelo k úkapům pohonných hmot a olejů.
 - Období mezi vykopáním kabelové rýhy a jejím opětovným zakrytím bude z důvodu eliminace splachů a znečištění toků zkráceno na nutné minimum.

Další stanoviska :

- *Závazné stanovisko* podle §44 odst. 1 z. 114/1992 Sb. pod č.j. SZ NPS NPS 09236/2012/2 ze dne 17.12.2012. Souhlasí za podmínek:
 - Zařízení staveniště u stanice Žlábek a stavební odpad nebude umístěno do regionálního biocentra RBC 162, bude umístěno mimo pozemek p.č. 1508/1 v k.ú. Černá v Pošumaví.
- *Rozhodnutí o výjimce* podle §56 z. 114/1992 Sb. pod č.j. SZ NPS 06356/2012/4-NPS 007235/2012 ze dne 24.9.2012. Výjimka se povoluje do 31.12.2013 za podmínek:
 - výkopové práce a kácení dřevin v úsecích mezi 81,1 – 83,6 a 60,8 – 61,7 žkm nebudou prováděny v období od 1.12.2013 do 31.7.2013

- kácení dřevin rostoucích mimo les v ostatním úseku tratě mezi Volary a Novou Pecí musí být provedeno nejpozději do 31.3.2013
- pokládka kabelu bude provedena drobnou mechanizací nebo ručně. Přeprava potřebné mechanizace a materiálu bude přednostně realizována po železnici nebo po souběžných účelových komunikacích.
- u předání staveniště musí být pracovník orgánu ochrany přírody a termín musí být oznámen v dostatečném předstihu.
- *Rozhodnutí o výjimce* podle §26 a §56 z. 114/1992 Sb. pod č.j. NPS 06367/2012 ze dne 1.10.2012. Výjimka se povoluje do 31.12.2014.
- *Stanovisko správce drobného vodního toku*, pod č.j. NPS 07699/2012 ze dne 12.10.2012.
 - Je vysloven souhlas, nesmí dojít ke znečištění toku stavebním materiálem a případný zásah do meliorací je třeba uvést do původního stavu.
- *Zásah do VKP* ze dne 18.1.2012 pod č.j. NPS 0052/2012
- *Stanovisko* podle §45i odst.1NP ze dne 29.1.2013 pod č.j. NPS 0891/2013
- *Stanovisko* podle §45i odst.1CHKO ze dne 17.12.2012 pod č.j. NPS 09668/2012/2
- **Správa CHKO Blanský les,**
 - *Rozhodnutí o výjimce* podle §56 z. 114/1992 Sb. pod č.j. 1493/BL/2012 ze dne 10.12.2012. Výjimka se povoluje do 31.12.2015.
 - *Závazné stanovisko* podle §44 odst. 1 z. 114/1992 Sb. pod č.j. 2061/BL/2012 ze dne 3.12.2012. Souhlasí za podmínek:
 - Přístřešky pro cestující v zastávkách Třisov a Český Krumlov budou mít pultovou střechu o sklonu 10-15°, technologický objekt v žst. Zlatá Koruna bude mít střechu sedlovou o sklonu 40°.
 - V úsecích žkm cca 27,7 – 27,9 a 28,4 – 28,5 budou před započítáním prací vyznačeny plochy s výskytem třeshně křovité.
 - *Závazné stanovisko* podle §37 odst. 2 z. 114/1992 Sb. pod č.j. 00721/BL/207 ze dne 28.5.2006. Souhlasí za podmínek:
 - Do území PP Mokřad u Borského rybníka nebude vjíždět technika, vstupovat personál a nebude zde deponován stavební materiál.
 - V ochranném pásmu PP Mokřad u Borského rybníka nebude deponován nebezpečný ani odpadní stavební materiál.
 - Nebude zasahováno do vodního režimu ochranného pásma PP Mokřad u Borského rybníka.
- Další vyjádření :*
 - *Stanovisko* podle §45i ze dne 10.12.2012 pod č.j. 2276/BL/2012
- **Lesy a rybníky města Českých Budějovic, s.r.o.**
 - *Vyjádření* pod č.j. 02/7/13 ze dne 7.1.2013. Souhlasí za podmínek, že na pozemcích lesa nebude umístěno žádné zařízení a nebude omezena hospodářská činnost.
- **Trs František – vyjádření lesního hospodáře** ze dne 14.1.2013
- **Lesy ČR, s.p., Lesní správa Český Krumlov,**
 - *Vyjádření* ze dne 14.12.2012. Souhlasí za podmínek:
 - Kabelové zabezpečovací zařízení musí být zajištěno proti poškození a musí být uloženo v takové hloubce a tak, aby nemohlo dojít k jeho poškození provozem těžké lesnické techniky a působením bočních tlaků. Tento kabel musí být zaměřen.
 - Při stavbě nesmí být v lesních porostech a na lesních pozemcích zakládány žádné skládky zeminy, stavebního materiálu a odpadu.
 - Při stavbě a jejím dalším užívání budou dodrženy předpisy požární ochrany tak, aby v sousedních lesních porostech nedošlo ke vzniku požáru.
 - Požadují zachování stávajících přístupových komunikací k lesním pozemkům
- **Lesy ČR, s.p., Správa toků – oblast povodí Vltavy,**
 - *Vyjádření* pod č.j. LCR954/004952/2012 ze dne 13.12.2012. Souhlasí za podmínek:
 - Stavba bude realizována takovými prostředky a postupy, aby nedošlo ke znečištění vodních toků stavebním materiálem, závadnými látkami z použitých stavebních materiálů a mechanizačních prostředků. Realizací nesmí dojít ke znečištění podzemních a povrchových vod, ani ke zhoršení odtokových poměrů. Pozemky na nichž se nacházejí koryta vodních toků a sousední pozemky budou uvedeny do původního stavu

- Při křížení kabelových vedení s vodními toky musí být postupováno dle platných norem. Hloubka uložení pod dnem bude minimálně 0,5 m. Kabely budou uloženy do ocelové chráničky, která bude v délce min. 1 m za břehovou hranu, na každou stranu.

- Po dokončení stavby bude pozván zástupce podniku k převzetí.

Další vyjádření :

- *Schválení povodňového a havarijního plánu ze dne 5.10.2012 pod č.j.LCR954/004952/2012*

Lesní správa – Vyjádření lesního hospodáře ze dne 14.12.2012

- **Povodí Vltavy, s.p., závod Horní Vltava ,**

- *Vyjádření pod č.j. 3451/2013-142 ze dne 21.1.2013. Souhlasí za podmínek (platnost 21.1.2015):*
 - Případné umístění pomocných konstrukcí v průtočném profilu významných vodních toků bude projednáno s Povodím Vltavy
 - Stavba bude realizována takovými prostředky a postupy, aby nedošlo ke znečištění vodních toků stavebním materiálem, závadnými látkami z použitých stavebních materiálů a mechanizačních prostředků. Realizací nesmí dojít ke znečištění podzemních a povrchových vod, ani ke zhoršení odtokových poměrů. Pozemky na nichž se nacházejí koryta vodních toků a sousední pozemky budou uvedeny do původního stavu. Stejně tak dotčení meliorací.
 - Odsouhlasený Povodňový a Havarijní plán je potřeba doplnit o jména a kontakty zodpovědných osob a před zahájením realizace předložit k odsouhlasení.
 - Během rekonstrukce mostu v Boršově nad Vltavou bude splavený materiál z koryta řeky odstraněn v celém rozsahu splavení (při přejímce prací bude předloženo geodetické zaměření dna koryta před započítím prací a následně po dokončení prací v místě provádění prací a dále v úseku cca 100 m po proudu vždy ve 3 stejných příčných profilech).
 - Na základě zákona 254/2001 Sb. požadujeme z důvodu zachování plynulého odtoku vod u mostního objektu (SO 14-24-01) odstranit vzniklý nános kolem středního pilíře včetně porostů. Obsyp středního pilíře bude zachován v rozsahu nutným pro zajištění ochrany a stability mostní konstrukce.
 - Bude-li stavbou omezen pohyb vodáků, je nutné stavbu opatřit příslušnými plaveními znaky.
 - Ke kolaudaci stavby bude předloženo geodetické zaměření na pozemcích ve správě Povodí Vltavy, ve výkresové i digitální formě.
 - Termín zahájení a ukončení prací bude oznámen Povodí Vltavy, PS Č. Budějovice a Lipno nad Vltavou.

Další vyjádření :

- *Potvrzení souladu Povodňového a havarijního plánu ze dne 21.8.2012 pod č.j. 44531/2012-120*

• **Jihočeský vodárenský svaz,**

- *Vyjádření pod č.j. 1026/A/2012; 12401-01A ze dne 17.12.2012. Souhlasí za podmínek dodržení PD a požadují oznámení termínu min. 15 dní před zahájením stavby v k.ú. Přísečná km 24,75, kde dojde ke křížení s přívodním řadem do VDJ Domoradice. V případě zásahu do ochranného a technicko-bezpečnostního pásma musí být dodrženy podmínky vyjádření (platnost do 17.12.2014).*

• **ČEVAK a.s.,**

- *Vyjádření k zásahu do ochranného pásma vodního zdroje Dobrkovice – Vyšný pod č.j. O12010024955 ze dne 19.12.2012 Souhlasí za podmínek doložení splnění podmínek vyjádření při předání stavby, zejména vytýčení sítí, dodržení odstupových vzdáleností, předložení souhlasu se záhozem. (platnost do 19.12.2014)*

- *Vyjádření pod č.j. O13010000793 ze dne 9.1.2013. Souhlasí za podmínek doložení splnění podmínek vyjádření při předání stavby, zejména vytýčení sítí, dodržení odstupových vzdáleností, předložení souhlasu se záhozem. (platnost do 9.1.2015)*

• **Schwan-STABILO ČR, s.r.o.**

- *Souhlas se zásahem do ochranného pásma vodního zdroje ze dne 26.11.2012. Souhlasí za podmínek, že stavba nezasáhne na pozemek s vodním zdrojem a budou dodržena všechna bezpečnostní opatření.*

• **Aquašumava s.r.o.,**

- *Vyjádření pod č.j. 013/2013 ze dne 2.1.2013. Při provádění stavby musí být dodrženy podmínky ochrany dotčené kanalizace a vodovodu uvedené ve vyjádření, zejména vytýčení, provádění prací v ochranném pásmu ručně, geodetické zaměření a převzetí míst křížení.*

- **Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích,**
- Vyjádření pod č.j. 1102/202 ze dne 3.12.2012. Je nutné zabezpečit provedení záchranného archeologického průzkumu. Na provedení archeologických prací bude uzavřena řádná dohoda s oprávněnou institucí.
 - **Archeologický ústav AV, Letenská 4, Praha 1**
- Oznámení záměru ze dne 23.11.2012 pod č.j.10133/12
 - **NPÚ, územní pracoviště v Č.Budějovicích**
- Konzultační vyjádření ze dne 11.12.2012 pod č.j. NPÚ-331/95963/2012
 - **Policie ČR, Územní odbor Český Krumlov,**
- Stanovisko pod č.j. KRPC-7748-1/ČJ-2013-020206 ze dne 4.2.2013. Budou dodrženy podmínky pro značení na železničních přejezdech citované ve stanovisku (platnost do 10.1.2015).
- Další vyjádření :*
- Vyjádření k úpravě provozu na PK ze dne 29.1.2013 pod č.j. KRPC-11753-3/ČJ-2013-020206
 - Vyjádření k úpravě provozu na PK ze dne 16.7.2012 pod č.j. KRPC-455-126/ČJ-2012-020206
- **Policie ČR, Územní odbor České Budějovice,**
- Stanovisko pod č.j. KRPC-4818-2/ČJ-2013-020106 ze dne 30.1.2013. Budou dodrženy podmínky pro železniční přejezdy č. P1565 žkm 2,123, č. P1573 žkm 8,564, č. P1576 žkm 11,050 citované ve stanovisku.
- Další vyjádření :*
- Existence sítí ze dne 14.10.2011 pod č.j. KRPC-397-80/Čjh-2011-0200IT
- **Policie ČR, Územní odbor Prachatice,**
- Stanovisko ze dne 19.2.2012 pod č.j. KRPC-4757-2/ČJ-2013-020206. Souhlasí za podmínky, že dopravní značení bude provádět odborně způsobilá firma.
 - **Krajské ředitelství Policie jihočeského kraje,**
Vyjádření pod č.j. KRPC-397-80/ČJ-2011-0200IT ze dne 14.10.2011. Při provádění stavby musí být dodrženy podmínky ochrany dotčených sítí uvedené ve vyjádření (platnost do 14.10.2013).
 - **SÚS JK, závod České Budějovice,**
Vyjádření pod č.j. SUS Jck/19244/2012/143 ze dne 12.12.2012. Souhlasí za podmínek:
- Při úpravě žel. přejezdů nesmí dojít ke zvýšení nivelity.
- Pro veškeré práce na silničním pozemku musí vydat příslušný silniční správní úřad povolení o zvláštním užívání.
- Stavba bude protokolárně před zahájením a po dokončení předána. Před zahájením prací, v jejich průběhu a po dokončení bude pořízena fotodokumentace, která bude předána při protokolárním předání stavby.
- Po kolaudaci bude uzavřena smlouva o věcném břemenu pro umístění inženýrských sítí na silničním pozemku.
 - **SÚS JK, závod Prachatice,**
Vyjádření pod č.j. SUS Jck/19244/2012/143 ze dne 10.12.2012. Souhlasí za podmínek (platnost do 10.12.2014):
- Veškeré přechody silnic ve správě SÚS, zejména pak III/1631 v Nové Peci budou provedeny protlakem s minimálním krytím 1,2. Nesmí dojít k zatékání srážkových vod na a pod těleso pozemní komunikace.
- Veškeré podélné vedení sítí bude položeno v zeleném pásu vedle pozemní komunikace.
- Před zahájením prací bude požádáno o vydání zvláštního užívání silnic na provádění stavebních prací v silničním pozemku.
- Bude sepsána smlouva o náhradě za zvláštní užívání silnice, smlouva budoucí o zřízení věcného břemene a po dokončení stavby smlouva o zřízení věcného břemene.
 - **SÚS JK, závod Český Krumlov,**
Vyjádření pod č.j. SUSCK/19244/12 ze dne 17.12.2012. Souhlasí za podmínek (platnost do 17.12.2014):
- Před zahájením prací bude požádáno o vydání zvláštního užívání silnic na provádění stavebních prací v silničním pozemku.
- Veškeré přechody silnic ve správě SÚS budou provedeny protlakem s minimálním krytím 1,2. Nesmí dojít k zatékání srážkových vod na a pod těleso pozemní komunikace.

- Při podélném vedení inž. sítí v pomocném silničním pozemku budou výkopové práce provedeny tak, aby nedošlo k zásahu do vozovky silnice. Uložení vedení bude v hloubce min. 1,2 m pod nejvyšším bodem nivelety silničního tělesa nebo 1,0 m pode dnem silničního příkopu či silničního odvodňovacího zařízení. Zához výkopu bude řádně hutněný po vrstvách max. tl. 0,2 m, aby nedocházelo k jeho sedání.
- Bude sepsána smlouva o náhradě za zvláštní užívání silnice, smlouva budoucí o zřízení věcného břemene a po dokončení stavby smlouva o zřízení věcného břemene, bude vyhotoven geometrický plán.
- Proběhne protokolární předání dotčených úseků silnic před zahájením a po dokončení stavby.
- Při úpravě žel. přejezdů nesmí dojít ke zvýšení nivelity a zhoršení odtokových parametrů. Případné napojení nového povrchu upravovaných žel. přejezdů na vozovku silnic bude provedeno pomocí oříznutí hrany vozovky. Po provedení povrchu žel. přejezdů budou vzniklé pracovní spáry ošetřeny profrézováním komůrky a následným zalitím asfaltovou modifikovanou zálivkovou hmotou.

• **Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa České Budějovice,**

Vyjádření pod č.j. 10575/12/32200/39/JS ze dne 2.1.2013. Souhlasí za podmínky, že nedojde ke zhoršení odtokových poměrů. Při provádění zemních prací nebude vytěžená zemina odkládána na komunikaci nebo bude požádáno o povolení uzavírky doložené všemi náležitostmi. (platnost do 2.1.2014)

Další vyjádření :

- Souhlas s SP ze dne 15.6.2012 pod č.j. 3601/12/32200/39/JS
- *Vyjádření* k existenci sítí ze dne 19.9.2011 pod č.j. 6160/11-32200/ing.Kr

• **Hasičský záchranný sbor ,**

- *Koordinované závazné stanovisko* ze dne 19.12.2012 pod č.j. HSCB-3673-6/2010KŘ

• **KHS JK,**

- *Závazné stanovisko* pod č.j. KHDJC-27298/2012/HOK.CBCK ze dne 18.12.2012. Souhlasí za podmínky, že budou eliminovány hlukové emise, tak aby bylo zajištěno plnění hygienického limitu. Ve vybraných úsecích musí být provedeno srovnávací měření hluku z provozu, a to před zahájením stavby a po jejím dokončení. Pro účely měření hluku je nutno stanovit pro stavbu zkušební provoz.

• **Vojenský lesní úřad,**

- *Závazné stanovisko* podle § 14 odst. 2 z. 289/1995 Sb. pod č.j. 9-3/2013-4707 ze dne 30.1.2013. Souhlasí za podmínek ochrany pozemků podle zákona o lesích a nepovoluje skladování zeminy, stavebního materiálu a odpadu na dotčených pozemcích určených k plnění funkcí lesa.

Další vyjádření :

- *pozemky 50 m les*(nové pozemky) ze dne 30.1.2013 pod č.j.9-2/2013-4707
- *závazné stanovisko* podle §14 ods.2 lesního zákona – plnění funkce lesa a ochranné pásmo 50m od lesa ze dne 8.2.2012 pod č.j. 3797/PLV-142

• **Újezdni úřad vojenského újezdu Boletice,**

- *Vyjádření* pod č.j. 165-1/2012-1518-No ze dne 15.10.2012. Souhlasí za podmínek:

- Před zahájením prací bude sdělen termín zahájení a ukončení prací a budou respektovány podmínky ustanovení § 39 z. 222/1999 Sb. o zajišťování obrany ČR, o povolení ke vstupu na území újezdu.
- Práce na území vojenského újezdu budou prováděny v době vegetačního klidu.
- V případě jakéhokoliv úniku závadných látek bude informována Vojenská hasičská jednotka Boletice. Veškerá technika bude zajištěna proti úniku závadných látek.
- V případě převádění PS kabelu mimo mostní objekt v ocelové chráničce samonosně založené na betonových patkách, nebude trvale zasaženo do průtočného profilu toku.
- Vyprodukovaný odpad bude vyvezen a uložen mimo území vojenského újezdu a bude o nich vedena evidence v souladu s vyhláškou 383/2001 Sb.

Další vyjádření :

- §15 zákona 183/2006 Sb. ze dne 27.11.2012 pod č.j.2153-26/2008/DP-1518-Stav
- *územní rozhodnutí* ze dne 22.2.2012 pod č.j. 2153-20/2008/DP-1518-Stav

• **VUSS Pardubice,**

- *Vyjádření* pod č.j. 70 KR-VŠ ÚP/2012-1420/PracČB ze dne 2.2.2012. Souhlasí za podmínek (platnost do 2/2014):

- Před zahájením prací bude provedeno vytýčení sítí vojenské správy za přítomnosti technika Provozního střediska 0228 Boletice. Před zahájením realizace stavby bude informováno Provozní středisko 0228 Boletice, Vojenské zařízení 6817 Boletice, Újezdni úřad vojenského újezdu Boletice.
 - Zůstanou zachovány rampy v žst. Polná na Šumavě a v žst. Polečnice. Rampa v žst. Polná bude opravena nebo přesunuta. Bude prověřena možnost rekonstrukce vykládacího prostoru Polečnice s možností rekonstrukce stávající budovy a vybudování sociálního zařízení. Bude zabezpečena provozuschopnost trati pro obousměrný provoz vojenských transportů pro VÚ Boletice při opravách mostů v km 4,172 a 15,365. Konkrétní postup bude projednán s Odborem vojenské dopravy.
 - Při provádění stavby musí být dodrženy podmínky ochrany dotčených sítí uvedené ve vyjádření a budou s nimi seznámeni všichni pracovníci.
- Další vyjádření :*
- *Souhlasné stanovisko* mosty ze dne 8.6.2012 pod č.j. 459KR-VŠ ÚP/2012-1420/PracČB
 - *VÚ 3255 Praha* ze dne 17.12.2012 pod č.j. 960CK ÚP/2012-1420/PracČB
- **VLS ČR, zemědělská správa Květušín,**
Stanovisko ze dne 17.12.2012. Souhlasí za podmínky, že 2 týdny před předpokládaným vstupem mimo pozemky dráhy budou informováni.
- Divize Horní Planá**
- *Souhlas se stavbou,* podmínky jsou 99/08/SNM 21.5.2008 ze dne 21.2.2012 pod č.j.VLS-000911/2012/0200
 - *Schválení havarijního a povodňového plánu* ze dne 6.9.2012 pod č.j. VLS-003803/2012/2/0200
- **Vojenský vlečkový úřad Praha** – stanovisko ke stavbě ze dne 8.11.2012 bez č.j.
 - **Vojenské zařízení 6817** – souhlas s SP ze dne 15.10.2012 bez č.j.
 - **Velitelství sil podpory** – stanovisko k akci ze dne 26.1.2012 pod č.j. 187-7/2012-2280
 - **Báňský úřad, Plzeň, Hřimálého 11** – stanovisko ke stavbě ze dne 1.11.2012 pod č.j. SBS/37684/2012/OBÚ-06
 - **Česká geologická služba- Geofond** – *vyjádření* ke stavbě ze dne 19.9.2011 pod č.j. 323/IX-4511-2011/1152
 - **České radiokomunikace** – *vyjádření* k existenci sítí ze dne 28.5.2012 ÚPTS/OS/79525/2012
 - **Telefónica O2 Czech Republic, a.s.,** *vyjádření pod č.j. 145618/11 ze dne 26.9.2011.* Při provádění stavby musí být dodrženy podmínky ochrany dotčených sítí uvedené ve vyjádření (platnost 26.9.2013).
- Další vyjádření :*
- *vyjádření pod č.j. POS ze dne 1.2.2013.* Přeložení SEK zajistí její vlastník. Stavebník musí uzavřít Smlouvu o realizaci překládky SEK.
 - *vyjádření ke stavbě ze dne 22.5.2012 pod č.j. POS65/2012*
- **E-ON Česká republika, s.r.o.,**
- *Vyjádření a souhlas pod č.j. M18308-Z051302980 ze dne 28.1.2013.* Při provádění stavby musí být dodrženy podmínky ochrany dotčených sítí uvedené ve vyjádření (platnost do 28.1.2014).
- Další vyjádření :*
- *existence sítí, souhlas v ochranném pásmu ze dne 22.5.2012 pod č.j. T6770-Z051216237*
- **NET4GAS** –*vyjádření ke stavbě ze dne 20.9.2011 pod č.j. 5263/11/OPV/Z*

Připomínky jednotlivých složek SŽDC s.o. a ČD a.s. byly podrobně projednány na profesních poradách. Z celkového rozboru vyplývá, že administrativní nedostatky byly odstraněny a případné chybějící materiály byly doplněny. Podrobně tuto problematiku rozpracoval projektant ve svém stanovisku Komplexní vyjádření projektanta ze dne 11.,12 a 26.6.2012 která je uvedena v části H1.2 projektu stavby. Jedná se o obdržené a zodpovězené připomínky:

- ČD a.s., odbor investiční, č.j. 605/12-03 ze dne 7.6.2012
- ČD a.s., odbor provozu os.dopravy č.j. 319/2012-O16 ze dne 17.5. 2012
- ČD a.s., odbor správy nemovitostí č.j. 7392/2012-O31 ze dne 6.6. 2012
- ČD a.s., Regionální správa majetku č.j. 1766/2012-OPT ze dne 5.6. 2012
- ČD – Telematika a.s. bez č.j. ze dne 7.6. 2012 a vyjádření k existanci sítí ze dne 28.5.2012 pod č.j. 10503/2012-O a vyjádření pod č.j. 10503/2012-O ze dne 15.5.2012 a vyjádření ze dne 4.10.2012 pod č.j.19839/2011-O
- SŽDC,s.o. GR, odbor řízení provozu, č.j. 25579/2012-OŽŘP ze dne 6.6.2012
- SŽDC,s.o. GR, odbor traťového hospodářství, č.j. 22465/12-OTH ze dne 4.6.2012
- SŽDC,s.o. GR, odbor automat. a elektrotech., č.j. 26843/2012-OAE ze dne 4.6.2012
- SŽDC,s.o. GR, Technická ústředna dopr.cesty, č.j. 2407/2012-TÚDC ze dne 7.6.2012
- SŽDC,s.o. GR, Oblastní ředitelství Plzeň, č.j. 4731/2012-ORPlzeň ze dne 7.6.201

Závěr

Závěrem je možno konstatovat, že projednání přípravné dokumentace stavby odpovídá její uvažované náplni. Uplatněné připomínky nebrání jejímu schválení. Zapracování a stanovením podmínek pro zhotovitele na realizaci stavby je uvedeno výše u jednotlivých vyjádření. V rámci zpracování dalšího stupně bude zajištěna dle potřeby jejich aktualizace pro bezproblémové vydání stavebního povolení. Vyjádření která pozbyla platnost, respektive dořešení požadavků bude provedeno též v rámci probíhajících územních řízení, jejich rozhodnutí jsou nutným předpokladem pro další přípravu stavby. Připomínky vzešlé jednak z tohoto posuzovacího protokolu jednak z územních rozhodnutí, která budou vydána následně po jeho schválení budou respektovány a musí být zapracovány v rámci vypracování dalšího stupně projektové dokumentace úměrně redukovánému rozsahu stavby.

IV. Koncepce řešení

Koncepce řešení vychází ze schválené přípravné dokumentace a má charakter revitalizace trati, jehož hlavním cílem je zvýšení cestovní rychlosti, kultury cestování a zvýšení bezpečnosti vlakové dopravy a racionalizaci řízení provozu. Hlavním ekonomickým přínosem je úspora dopravních zaměstnanců a současně redukce nadbytečného kolejiště na potřebnou úroveň pro zachování potřebného objemu dopravy se současným zvýšením bezpečnosti železničního i silničního provozu.

Stavba je členěna na následující stavební objekty a provozní soubory :

Stavební objekty

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

- SO 14-21-01 Boršov-Křemže, železniční spodek
- SO 14-22-01 Boršov-Křemže, železniční svršek
- SO 15-21-01 ŽST Křemže, železniční spodek
- SO 15-22-01 ŽST Křemže, železniční svršek
- SO 16-21-01 Křemže-Zlatá Koruna, železniční spodek
- SO 16-22-01 Křemže-Zlatá Koruna, železniční svršek

SO 17-21-01 ŽST Zlatá Koruna, železniční spodek
 SO 17-22-01 ŽST Zlatá Koruna, železniční svršek
 SO 18-21-01 Zlatá Koruna-Český Krumlov, železniční spodek
 SO 18-22-01 Zlatá Koruna-Český Krumlov, železniční svršek
 SO 19-21-01 ŽST Český Krumlov, železniční spodek
 SO 19-22-01 ŽST Český Krumlov, železniční svršek
 SO 21-21-01 ŽST Kájov, železniční spodek
 SO 21-22-01 ŽST Kájov, železniční svršek
 SO 22-21-01 Kájov-Hořice na Šumavě, železniční spodek
 SO 22-22-01 Kájov-Hořice na Šumavě, železniční svršek
 SO 23-21-01 ŽST Hořice na Šumavě, železniční spodek
 SO 23-22-01 ŽST Hořice na Šumavě, železniční svršek
 SO 25-21-01 ŽST Polná na Šumavě, železniční spodek
 SO 25-22-01 ŽST Polná na Šumavě, železniční svršek
 SO 26-21-01 Polná na Šumavě-Černá v Pošumaví, železniční spodek
 SO 26-22-01 Polná na Šumavě-Černá v Pošumaví, železniční svršek
 SO 27-21-01 ŽST Černá v Pošumaví, železniční spodek
 SO 27-22-01 ŽST Černá v Pošumaví, železniční svršek
 SO 28-21-01 Černá v Pošumaví - Horní Planá, železniční spodek
 SO 28-22-01 Černá v Pošumaví - Horní Planá, železniční svršek
 SO 30-21-01 Horní Planá - Nová Pec, železniční spodek
 SO 30-22-01 Horní Planá - Nová Pec, železniční svršek
 SO 32-21-01 Nová Pec-Černý Kříž, železniční spodek
 SO 32-22-01 Nová Pec-Černý Kříž, železniční svršek
 SO 41-22-01.1 České Budějovice - Kájov, výstroj trati
 SO 41-22-01.2 Kájov - Černý Kříž, výstroj trati

E.1.2 Nástupiště

SO 14-21-02 Zast. Vrábče, nástupiště
 SO 15-21-02 ŽST Křemže, nástupiště
 SO 16-21-02 Zast. Holubov, nástupiště
 SO 16-21-03 Zast. Třísov, nástupiště
 SO 16-21-04 Zast. Plešovice, nástupiště
 SO 17-21-02 ŽST Zlatá Koruna, nástupiště
 SO 18-21-02 Zast. Český Krumlov zastávka, nástupiště
 SO 19-21-02 ŽST Český Krumlov, nástupiště
 SO 21-21-02 ŽST Kájov, nástupiště
 SO 22-21-02 Zast. Mezipotočí, nástupiště
 SO 23-21-02 ŽST Hořice na Šumavě, nástupiště
 SO 25-21-02 ŽST Polná na Šumavě, nástupiště
 SO 26-21-02 Zast. Hodňov, nástupiště
 SO 26-21-03 Zast. Žlábek, nástupiště
 SO 27-21-02 ŽST Černá v Pošumaví, nástupiště
 SO 28-21-02 Zast. Horní Planá, nástupiště
 SO 30-21-02 Zast. Pernek na Šumavě, nástupiště
 SO 32-21-02 Zast. Ovesná, nástupiště
 SO 32-21-03 Zast. Pěkná na Šumavě, nástupiště

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 12-22-02 Odb.Rožnov-Boršov, úpravy železničních přejezdů

- SO 14-22-02 Boršov-Křemže, úpravy železničních přejezdů
- SO 14-22-03 Rekonstrukce přejezdu v km 11,050 (Vrábče)
- SO 16-22-02 Křemže-Zlatá Koruna, úpravy železničních přejezdů
- SO 18-22-02 Zlatá Koruna-Český Krumlov, úpravy železničních přejezdů
- SO 19-22-02 Rekonstrukce přejezdu v km 27,242 (Č.Krumlov)
- SO 21-22-02 Rekonstrukce přejezdu v km 32,294 (Kájov)
- SO 22-22-02 Kájov - Hořice na Šumavě, úpravy železničních přejezdů
- SO 23-22-02 ŽST Hořice na Šumavě, úpravy železničních přejezdů
- SO 25-22-02 ŽST Polná na Šumavě, úpravy železničních přejezdů
- SO 26-22-02 Rekonstrukce přejezdu v km 55,313 (Žlábek)
- SO 26-22-03 Polná na Šumavě - Černá v Pošumaví, úpravy železničních přejezdů
- SO 27-22-02 Rekonstrukce přejezdu v km 58,377 (Černá v Poš.)
- SO 30-22-02 Horní Planá - Nová Pec, úpravy železničních přejezdů
- SO 34-22-02 Černý Kříž - Volary, úpravy železničních přejezdů

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

- SO 14-24-01 Boršov - Křemže, železniční most v km 4,172
- SO 14-24-02 Boršov - Křemže, přechody kabelů po mostních objektech
- SO 16-24-01 Křemže - Zlatá Koruna, železniční most v km 15,365
- SO 16-24-02 Křemže - Zlatá Koruna, přechody kabelů po mostních objektech
- SO 20-24-01 Český Krumlov - Kájov, přechody kabelů po mostních objektech
- SO 21-24-01 ŽST Kájov, železniční most v km 31,883
- SO 22-24-01 Kájov - Hořice na Šumavě, přechody kabelů po mostních objektech
- SO 24-24-01 Hořice na Šumavě - Polná na Šumavě, přechody kabelů po mostních objektech
- SO 26-24-01 Polná na Šumavě - Černá v Pošumaví, přechody kabelů po mostních objektech
- SO 26-24-02 Polná na Šumavě - Černá v Pošumaví, železniční propustek v km 55,360
- SO 26-24-03 Polná na Šumavě - Černá v Pošumaví, železniční most v km 55,186
- SO 28-24-01 Černá v Pošumaví - Horní Planá, přechody kabelů po mostních objektech
- SO 28-24-02 Černá v Pošumaví - Horní Planá, železniční propustek v km 58,500
- SO 30-24-01 Horní Planá - Nová Pec, přechody kabelů po mostních objektech
- SO 30-24-02 Horní Planá - Nová Pec, železniční most v km 68,637
- SO 32-24-01 Nová Pec - Černý Kříž, přechody kabelů po mostních objektech
- SO 34-24-01 Černý Kříž - Volary, přechody kabelů po mostních objektech

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

- SO 14-25-01.1 Boršov n.Vlt. - Křemže, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
- SO 15-25-01.1 ŽST Křemže, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
- SO 16-25-01.1 Křemže - Zlatá Koruna, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
- SO 16-25-01.2 Křemže - Zlatá Koruna, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů O2 Telefonica
- SO 17-25-01.1 ŽST Zlatá Koruna, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
- SO 17-25-01.2 ŽST Zlatá Koruna, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů O2 Telefonica
- SO 18-25-01.1 Zlatá Koruna - Český Krumlov, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
- SO 18-25-01.2 Zlatá Koruna - Český Krumlov, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů O2 Telefonica
- SO 19-25-01.1 ŽST Český Krumlov, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
- SO 19-25-01.2 ŽST Český Krumlov, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů O2 Telefonica
- SO 21-25-01.1 ŽST Kájov, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
- SO 21-25-01.2 ŽST Kájov, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů O2 Telefonica
- SO 22-25-01 Kájov - Hořice na Šumavě, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
- SO 23-25-01.1 ŽST Hořice na Šumavě, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

SO 23-25-01.2 ŽST Hořice na Šumavě, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů O2 Telefónica
 SO 24-25-01 Hořice na Šumavě - Polná na Šumavě, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
 SO 25-25-01.1 ŽST Polná na Šumavě, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
 SO 25-25-01.2 ŽST Polná na Šumavě, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů O2 Telefónica
 SO 26-25-01 Polná na Šumavě - Černá v Pošumaví, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
 SO 27-25-01.1 ŽST Černá v Pošumaví, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
 SO 27-25-01.2 ŽST Černá v Pošumaví, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů O2 Telefónica
 SO 28-25-01 Černá v Pošumaví - Horní Planá, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
 SO 29-25-01 ŽST Horní Planá, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
 SO 30-25-01 Horní Planá - Nová Pec, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
 SO 31-25-01 ŽST Nová Pec, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
 SO 32-25-01 Nová Pec - Černý Kříž, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
 SO 33-25-01 ŽST Černý Kříž, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
 SO 34-25-01 Černý Kříž - Volary, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

E.1.6 Potrubní vedení

SO 41-29-01.1 Boršov n.Vlt. - Kájov, vodovody
 SO 41-29-01.2 Kájov - Černý Kříž, vodovody
 SO 41-29-02 Plynovody
 SO 41-29-03.1 Boršov n.Vlt. - Kájov, kanalizace
 SO 41-29-03.2 Kájov - Černý Kříž, kanalizace

E.1.10 Protihlukové objekty

SO 41-26-02.1 Boršov n.Vlt. - Kájov, individuální protihluková opatření
 SO 41-26-02.2 Kájov - Černý Kříž, individuální protihluková opatření

E.1.11 Objekty pro zajištění veřejného zájmu

SO 41-28-01 Vegetační úpravy
 SO 41-28-11 Zabezpečení veřejných zájmů

E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

SO 13-26-01 ŽST Boršov nad Vltavou, stavební úpravy ve VB
 SO 14-26-01 Boršov - Křemže, přístřešky pro cestující
 SO 15-26-02 ŽST Křemže, nová technologická budova
 SO 16-26-01 Křemže - Zlatá Koruna, přístřešky pro cestující
 SO 15-26-03 ŽST Křemže, demolice
 SO 17-26-02 ŽST Zlatá Koruna, nová technologická budova
 SO 18-26-01 Zlatá Koruna - Český Krumlov, přístřešky pro cestující
 SO 19-26-02 ŽST Český Krumlov, nová technologická budova
 SO 21-26-02 ŽST Kájov, nová technologická budova
 SO 22-26-01 Kájov - Hořice na Šumavě, přístřešky pro cestující
 SO 23-26-01 ŽST Hořice na Šumavě, stavební úpravy ve VB
 SO 25-26-01 ŽST Polná na Šumavě, zřízení prostor pro umístění technologií
 SO 26-26-01 Polná na Šumavě - Černá v Pošumaví, přístřešky pro cestující
 SO 27-26-01 ŽST Černá v Pošumaví, zřízení prostor pro umístění technologií
 SO 28-26-01 Černá v Pošumaví - Horní Planá, přístřešky pro cestující
 SO 29-26-01 ŽST Horní Planá, zřízení prostor pro umístění technologií
 SO 30-26-01 Horní Planá - Nová Pec, přístřešky pro cestující
 SO 31-26-01 ŽST Nová Pec, stavební úpravy ve VB
 SO 32-26-01 Nová Pec - Černý Kříž, přístřešky pro cestující

SO 33-26-01 ŽST Černý Kříž, stavební úpravy ve VB
SO 41-26-03 Základy pro reléové domky

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.4 Ohřev výměn

SO 13-27-01 ŽST Boršov nad Vltavou, úprava EOVS
SO 15-27-01 ŽST Křemže, EOVS
SO 17-27-01 ŽST Zlatá Koruna, EOVS
SO 19-27-01 ŽST Český Krumlov, EOVS
SO 21-27-01 ŽST Kájov, EOVS
SO 23-27-01 ŽST Hořice na Šumavě, EOVS
SO 25-27-01 ŽST Polná na Šumavě, EOVS
SO 27-27-01 ŽST Černá v Pošumaví, EOVS
SO 29-27-01 ŽST Horní Planá, EOVS
SO 31-27-01 ŽST Nová Pec, EOVS
SO 33-27-01 ŽST Černý Kříž, EOVS

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

SO 14-27-01 Zast. Černý Dub, úprava osvětlení a kabelového rozvodu
SO 14-27-02 Zast. Hradce, úprava osvětlení a kabelového rozvodu
SO 14-27-03 Zast. Hradce, přípojka nn pro PZS v km 9,653
SO 14-27-04 Zast. Vrábče, úprava osvětlení a kabelového rozvodu
SO 15-27-02 ŽST Křemže, úprava osvětlení
SO 15-27-03 ŽST Křemže, úprava kabelového rozvodu
SO 16-27-01 Zast. Holubov, úprava osvětlení a kabelového rozvodu
SO 16-27-02 Zast. Třisov, venkovní osvětlení a kabelový rozvod
SO 16-27-03 Zast. Třisov, přípojka nn
SO 16-27-04 Zast. Třisov, přípojka nn pro PZS v km 17,846
SO 16-27-05 Zast. Plešovice, venkovní osvětlení a kabelový rozvod
SO 16-27-06 Zast. Plešovice, přípojka nn
SO 17-27-02 ŽST Zlatá Koruna, úprava osvětlení
SO 17-27-03 ŽST Zlatá Koruna, úprava kabelového rozvodu
SO 18-27-01 Zast. Český Krumlov, venkovní osvětlení a kabelový rozvod
SO 19-27-02 ŽST Český Krumlov, úprava osvětlení
SO 19-27-03 ŽST Český Krumlov, úprava kabelového rozvodu
SO 21-27-02 ŽST Kájov, úprava osvětlení
SO 21-27-03 ŽST Kájov, úprava kabelového rozvodu
SO 22-27-01 Zast. Mezipotočí, venkovní osvětlení a kabelový rozvod
SO 22-27-03 Přípojka nn pro PZS v km 35,998
SO 23-27-02 ŽST Hořice na Šumavě, úprava osvětlení
SO 23-27-03 ŽST Hořice na Šumavě, úprava kabelového rozvodu
SO 25-27-02 ŽST Polná na Šumavě, úprava osvětlení
SO 25-27-03 ŽST Polná na Šumavě, úprava kabelového rozvodu
SO 26-27-01 Zast. Hodňov, venkovní osvětlení a kabelový rozvod
SO 26-27-02 Zast. Hodňov, přípojka nn
SO 26-27-03 Zast. Žlábek, venkovní osvětlení a kabelový rozvod
SO 26-27-04 Zast. Žlábek, přípojka nn
SO 26-27-05 Dopř. Polečnice, úprava kabelového rozvodu
SO 27-27-02 ŽST Černá v Pošumaví, úprava osvětlení

SO 27-27-03 ŽST Černá v Pošumaví, úprava kabelového rozvodu
 SO 28-27-01 Zast. Horní Planá, venkovní osvětlení a kabelový rozvod
 SO 28-27-02 Zast. Horní Planá, přípojka nn
 SO 28-27-03 Přípojka nn pro PZS v km 61,043
 SO 28-27-04 Přípojka nn pro PZS v km 61,827
 SO 29-27-02 ŽST Horní Planá, úprava osvětlení
 SO 29-27-03 ŽST Horní Planá, úprava kabelového rozvodu
 SO 30-27-01 Zast. Pernek na Šumavě, venkovní osvětlení a kabelový rozvod
 SO 30-27-02 Zast. Pernek na Šumavě, přípojka nn
 SO 30-27-03 Přípojka nn pro PZS v km 65,730
 SO 30-27-04 Přípojka nn pro PZS v km 67,265
 SO 31-27-03 ŽST Nová Pec, úprava kabelového rozvodu
 SO 32-27-01 Zast. Ovesná, venkovní osvětlení a kabelový rozvod
 SO 32-27-03 Přípojka nn pro PZS v km 75,445
 SO 32-27-04 Zast. Pěkná, venkovní osvětlení a kabelový rozvod
 SO 32-27-05 Zast. Pěkná, přípojka nn
 SO 32-27-06 Přípojka nn pro PZS v km 78,300
 SO 33-27-02 ŽST Černý Kříž, úprava osvětlení
 SO 33-27-03 ŽST Černý Kříž, úprava kabelového rozvodu

E.3.8 Vnější uzemnění

SO 15-27-05 ŽST Křemže, uzemnění technologické budovy
 SO 17-27-05 ŽST Zlatá Koruna, uzemnění technologické budovy
 SO 19-27-05 ŽST Český Krumlov, uzemnění technologické budovy
 SO 21-27-05 ŽST Kájov, uzemnění technologické budovy
 SO 23-27-05 ŽST Hořice na Šumavě, uzemnění rozvodny nn
 SO 25-27-05 ŽST Polná na Šumavě, uzemnění technologické budovy
 SO 27-27-05 ŽST Černá v Pošumaví, uzemnění technologické budovy
 SO 29-27-05 ŽST Horní Planá, uzemnění technologické budovy
 SO 31-27-05 ŽST Nová Pec, uzemnění rozvodny nn
 SO 33-27-05 ŽST Černý Kříž, uzemnění rozvodny nn

E.3.9 Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních

SO 17-30-02 ŽST Zlatá Koruna, přeložka kabelu VO v km 21,988

Stavební objekty zajišťované společností E.ON ČR a.s.

Přeložky stávajících vedení a přípojky nn ve vlastnictví společnosti E.ON ČR a.s. nejsou součástí dokumentace projektu revitalizace trati. Jsou uvedeny jako související stavební objekty projekčně a dodavatelsky zajišťované společností E.ON ČR a.s. a to včetně všech potřebných projednání a rozhodnutí. Jedná se o následující SO :

SO 22-27-02 Zast. Mezipotočí, přípojka nn
 SO 29-27-04 ŽST Horní Planá, přípojka nn
 SO 32-27-02 Zast. Ovesná, přípojka nn
 SO 33-27-04 ŽST Černý Kříž, přípojka nn
 SO 14-30-01 Vrábče zastávka - přeložka NN - SŽDC v km 10,938
 SO 15-30-01 Mříč, železniční stanice - NN v km 14,070
 SO 16-30-01 Holubov, železniční zastávka - NN v km 15,812
 SO 17-30-01 Zlatá Koruna, železniční stanice - NN v km 21,965
 SO 18-30-01 ČK, Domoradice ČD - přeložka VN, NN v km 25,475
 SO 19-30-01 ČK, ČD km 26,842 - přeložka NN

Provozní soubory

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

- PS 11-11-01 ŽST České Budějovice, úprava staničního zabezpečovacího zařízení
- PS 13-11-01 ŽST Boršov nad Vltavou, doplnění staničního zabezpečovacího zařízení
- PS 15-11-01 ŽST Křemže, staniční zabezpečovací zařízení
- PS 17-11-01 ŽST Zlatá Koruna, staniční zabezpečovací zařízení
- PS 19-11-01 ŽST Český Krumlov, staniční zabezpečovací zařízení
- PS 21-11-01 ŽST Kájov, staniční zabezpečovací zařízení
- PS 23-11-01 ŽST Hořice na Šumavě, staniční zabezpečovací zařízení
- PS 25-11-01 ŽST Polná na Šumavě, staniční zabezpečovací zařízení
- PS 27-11-01 ŽST Černá v Pošumaví, staniční zabezpečovací zařízení
- PS 29-11-01 ŽST Horní Planá, staniční zabezpečovací zařízení
- PS 31-11-01 ŽST Nová Pec, staniční zabezpečovací zařízení
- PS 33-11-01 ŽST Černý Kříž, staniční zabezpečovací zařízení

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

- PS 12-11-01 České Budějovice - Boršov nad Vltavou, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 14-11-01 Boršov - Křemže, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 16-11-01 Křemže - Zlatá Koruna, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 18-11-01 Zlatá Koruna - Český Krumlov, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 20-11-01 Český Krumlov - Kájov, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 22-11-01 Kájov - Hořice na Šumavě, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 24-11-01 Hořice na Šumavě - Polná na Šumavě, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 26-11-01 Polná na Šumavě - Černá v Pošumaví, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 28-11-01 Černá v Pošumaví - Horní Planá, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 30-11-01 Horní Planá - Nová Pec, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 32-11-01 Nová Pec - Černý Kříž, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 34-11-01 Černý Kříž - Volary, traťové zabezpečovací zařízení

D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

- PS 41-11-01.1 České Budějovice - Kájov, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
- PS 41-11-01.2 Kájov - Volary, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

- PS 15-12-01 ŽST Křemže, místní kabelizace
- PS 17-12-01 ŽST Zlatá Koruna, místní kabelizace
- PS 19-12-01 ŽST Český Krumlov, místní kabelizace
- PS 21-12-01 ŽST Kájov, místní kabelizace
- PS 23-12-01 ŽST Hořice na Šumavě, místní kabelizace
- PS 25-12-01 ŽST Polná na Šumavě, místní kabelizace
- PS 27-12-01 ŽST Černá v Pošumaví, místní kabelizace
- PS 29-12-01 ŽST Horní Planá, místní kabelizace
- PS 31-12-01 ŽST Nová Pec, místní kabelizace

PS 33-12-01 ŽST Černý Kříž, místní kabelizace
PS 41-12-01.1 České Budějovice - Kájov, traťový kabel
PS 41-12-01.2 Kájov - Volary, traťový kabel
PS 41-12-02.1 České Budějovice - Kájov, optický kabel
PS 41-12-02.2 Kájov - Volary, optický kabel
PS 41-12-03.1 České Budějovice - Kájov, přenosové zařízení
PS 41-12-03.2 Kájov - Volary, přenosové zařízení

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

PS 13-12-03 ŽST Boršov nad Vltavou, sdělovací zařízení
PS 13-12-04 ŽST Boršov nad Vltavou, ASHS
PS 13-12-05 ŽST Boršov nad Vltavou, EZS
PS 15-12-03 ŽST Křemže, sdělovací zařízení
PS 15-12-04 ŽST Křemže, ASHS
PS 15-12-05 ŽST Křemže, EZS
PS 17-12-03 ŽST Zlatá Koruna, sdělovací zařízení
PS 17-12-04 ŽST Zlatá Koruna, ASHS
PS 17-12-05 ŽST Zlatá Koruna, EZS
PS 19-12-03 ŽST Český Krumlov, sdělovací zařízení
PS 19-12-04 ŽST Český Krumlov, ASHS
PS 19-12-05 ŽST Český Krumlov, EZS
PS 21-12-03 ŽST Kájov, sdělovací zařízení
PS 21-12-04 ŽST Kájov, ASHS
PS 21-12-05 ŽST Kájov, EZS
PS 23-12-03 ŽST Hořice na Šumavě, sdělovací zařízení
PS 23-12-04 ŽST Hořice na Šumavě, ASHS
PS 23-12-05 ŽST Hořice na Šumavě, EZS
PS 25-12-03 ŽST Polná na Šumavě, sdělovací zařízení
PS 25-12-04 ŽST Polná na Šumavě, ASHS
PS 25-12-05 ŽST Polná na Šumavě, EZS
PS 27-12-03 ŽST Černá v Pošumaví, sdělovací zařízení
PS 27-12-04 ŽST Černá v Pošumaví, ASHS
PS 27-12-05 ŽST Černá v Pošumaví, EZS
PS 29-12-03 ŽST Horní Planá, sdělovací zařízení
PS 29-12-04 ŽST Horní Planá, ASHS
PS 29-12-05 ŽST Horní Planá, EZS
PS 31-12-03 ŽST Nová Pec, sdělovací zařízení
PS 31-12-04 ŽST Nová Pec, ASHS
PS 31-12-05 ŽST Nová Pec, EZS
PS 33-12-03 ŽST Černý Kříž, sdělovací zařízení
PS 33-12-04 ŽST Černý Kříž, ASHS
PS 33-12-05 ŽST Černý Kříž, EZS

D.2.3 Informační zařízení

PS 13-12-02 ŽST Boršov nad Vltavou, rozhlas pro cestující
PS 15-12-02 ŽST Křemže, rozhlas pro cestující
PS 17-12-02 ŽST Zlatá Koruna, rozhlas pro cestující
PS 19-12-02 ŽST Český Krumlov, rozhlas pro cestující
PS 21-12-02 ŽST Kájov, rozhlas pro cestující
PS 23-12-02 ŽST Hořice na Šumavě, rozhlas pro cestující

- PS 25-12-02 ŽST Polná na Šumavě, rozhlas pro cestující
- PS 27-12-02 ŽST Černá v Pošumaví, rozhlas pro cestující
- PS 29-12-02 ŽST Horní Planá, rozhlas pro cestující
- PS 31-12-02 ŽST Nová Pec, rozhlas pro cestující
- PS 33-12-02 ŽST Černý Kříž, rozhlas pro cestující
- PS 33-12-07 ŽST Černý Kříž, informační zařízení

D.2.4 Rádiové spojení

- PS 13-12-08 ŽST Boršov nad Vltavou, MRS
- PS 15-12-08 ŽST Křemže, MRS
- PS 17-12-08 ŽST Zlatá Koruna, MRS
- PS 19-12-08 ŽST Český Krumlov, MRS
- PS 21-12-08 ŽST Kájov, MRS
- PS 23-12-08 ŽST Hořice na Šumavě, MRS
- PS 25-12-08 ŽST Polná na Šumavě, MRS
- PS 27-12-08 ŽST Černá v Pošumaví, MRS
- PS 29-12-08 ŽST Horní Planá, MRS
- PS 31-12-08 ŽST Nová Pec, MRS
- PS 33-12-08 ŽST Černý Kříž, MRS
- PS 41-12-04.1 České Budějovice - Kájov, TRS
- PS 41-12-04.2 Kájov - Volary, TRS

D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

- PS 21-12-09 ŽST Kájov, dispečerské pracoviště

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn

- PS 13-13-01 ŽST Boršov nad Vltavou, úprava hlavního rozvaděče NN
- PS 15-13-01 ŽST Křemže, rozvodna NN
- PS 17-13-01 ŽST Zlatá Koruna, rozvodna NN
- PS 19-13-01 ŽST Český Krumlov, rozvodna NN
- PS 21-13-01 ŽST Kájov, rozvodna NN
- PS 23-13-01 ŽST Hořice na Šumavě, rozvodna NN
- PS 25-13-01 ŽST Polná na Šumavě, rozvodna NN
- PS 27-13-01 ŽST Černá v Pošumaví, rozvodna NN
- PS 29-13-01 ŽST Horní Planá, rozvodna NN
- PS 31-13-01 ŽST Nová Pec, rozvodna NN
- PS 33-13-01 ŽST Černý Kříž, rozvodna NN

D.3.9 Dálkové ovládání železniční infrastruktury

- PS 11-13-01 ŽST České Budějovice, doplnění řídicího systému železniční infrastruktury.
- PS 13-13-02 ŽST Boršov nad Vltavou, dálkové ovládání železniční infrastruktury
- PS 14-13-02 Boršov - Křemže, dálkové ovládání železniční infrastruktury
- PS 15-13-02 ŽST Křemže, dálkové ovládání železniční infrastruktury
- PS 16-13-02 Křemže - Zlatá Koruna, dálkové ovládání železniční infrastruktury
- PS 17-13-02 ŽST Zlatá Koruna, dálkové ovládání železniční infrastruktury
- PS 18-13-02 Zlatá Koruna - Český Krumlov, dálkové ovládání železniční infrastruktury
- PS 19-13-02 ŽST Český Krumlov, dálkové ovládání železniční infrastruktury
- PS 21-13-02 ŽST Kájov, dálkové ovládání železniční infrastruktury

PS 22-13-02 Kájov - Hořice na Šumavě, dálkové ovládání železniční infrastruktury
 PS 23-13-02 ŽST Hořice na Šumavě, dálkové ovládání železniční infrastruktury
 PS 25-13-02 ŽST Polná na Šumavě, dálkové ovládání železniční infrastruktury
 PS 26-13-02 Polná na Šumavě - Černá v Pošumaví, dálkové ovládání železniční infrastruktury
 PS 27-13-02 ŽST Černá v Pošumaví, dálkové ovládání železniční infrastruktury
 PS 28-13-02 Černá v Pošumaví - Horní Planá, dálkové ovládání železniční infrastruktury
 PS 29-13-02 ŽST Horní Planá, dálkové ovládání železniční infrastruktury
 PS 30-13-02 Horní Planá - Nová Pec, dálkové ovládání železniční infrastruktury
 PS 31-13-02 ŽST Nová Pec, dálkové ovládání železniční infrastruktury
 PS 32-13-02 Nová Pec - Černý Kříž, dálkové ovládání železniční infrastruktury
 PS 33-13-02 ŽST Černý Kříž, dálkové ovládání železniční infrastruktury

Navrhovaný stav :

Podrobné technické řešení je popsáno v projektu stavby. V následující části jsou rámcově vyspecifikovány zásady technického řešení u jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů stavby a jejich vliv na celkovou koncepci řešení.

Stavební objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 14-21-01 Boršov-Křemže, železniční spodek

Úsek trati km 4,050 – 4,300 (Most v ev. km 4,172)

Hlavní náplní objektu je uvedení zemního tělesa do předpisového stavu s rozšířením pláň tělesa železničního spodku na násypu.

Odvodnění zemní pláň násypu je zajištěno jednostranným sklonem k pravému okraji násypového svahu.

Úsek trati km 10,889 – 11,065 (Zast. Vrábče)

Hlavní náplní objektu je úprava zemního tělesa do předpisového stavu. V oblasti podél nástupiště bude provedeno pročištění šterkového lože. Vzhledem k vyhovující únosnosti na pláni tělesa železničního spodku nebude sanace zemní pláň prováděna. V oblasti přejezdu km 11,050 bude zřízena zesílená konstrukce pražcového podloží vč. odvodnění oblasti přejezdu.

Vzhledem k neprojednatelnosti trvalého záboru pozemku na začátku nástupiště bude na hranici sousedního pozemku zřízena krátká gabionová zeď výšky do 2 m.

SO 14-22-01 Boršov-Křemže, železniční svršek

Předmětem řešení objektu železničního svršku je rekonstrukce stávajícího dožívajícího svršku a úprava geometrické polohy kolejí ve vybraných úsecích. Náplní tohoto SO je rekonstrukce žel. svršku v okolí mostu přes řeku Vltavu v Boršově v km 4,172 v důsledku rekonstrukce železničního mostu a v zast. Vrábče v důsledku rekonstrukce nástupiště a žel. spodku.

V řešeném úseku v místě mostu v km 4,172 je navrženo směrové řešení ve stejných parametrech jako ve stávajícím stavu. Výškové řešení v daném úseku bylo oproti stávajícímu stavu změněno na základě požadavku na splnění podjezdové výšky na místní komunikaci u volarské opěry mostu. Niveleta koleje na mostě bude zdvižena o cca 20 cm na výšku TK 406,623.

Most v km 4,172

Na základě požadavku na splnění podjezdové výšky na komunikaci u volarské opěry je nutné zvýšit niveletu koleje v tomto místě o 20 cm. To vyvolá rozsáhlejší úpravy tělesa žel. spodku na obou stranách mostu (zidky). Z tohoto důvodu dochází k prodloužení úseku rekonstrukce žel. svršku a spodku cca o 40m.

Zast. Vrábče

Nástupiště byla oproti PD prodloužena ze 110 m na 125 m , což znamená zkrácení délky rekonstruovaného úseku žel. svršku a spodku oproti PD cca o 50 m.

SO 15-21-01 ŽST Křemže, železniční spodek

Hlavní náplní objektu je úprava zemního tělesa do předpisového stavu. Dále bude zřízena zesílená konstrukce pražcového podloží vč. odvodnění žel. přejezdu v km 14,066.

Součástí objektu budou stavební práce, které představuje celková demolice nákladové rampy, změna dispozice zpevněné plochy nákladového rozšíření kolejiště o kolej č. 5a vč. zřízení nového krytu a nového odvodnění, přeložka účelové komunikace a úprava ploch parkovišť.

SO 15-22-01 ŽST Křemže, železniční svršek

Předmětem řešení objektu železničního svršku je nové řešení uspořádání kolejí ve stanici v důsledku návrhu nového poloostrovního nástupiště délky 125 m. Dále pak rekonstrukce stávajícího dožívajícího svršku, úprava geometrické polohy kolejí pro zvýšení stávající rychlosti a v místě napojení do stávajícího stavu.

Ve stanici se nacházejí 2 dopravní a 4 manipulační koleje. Ve stanici jsou 2 úroňová nástupiště. Ve stanici se ve stávajícím stavu nachází celkem 8 výhybek.

Ve stanici jsou nově navrženy 2 dopravní koleje (kolej č. 1 a 3). Mezi těmito kolejemi je umístěno poloostrovní nástupiště délky 125 m. V nově navrženém stavu se ve stanici nacházejí 4 manipulační koleje (koleje č. 3a, 3b, 3c a 5). Zcela nově byla navržena manipulační kolej č. 5 v prostoru stávající rampy a bývalého objektu TO, které budou zdemolovány. Tato kolej byla dodatečně navržena pro zajištění plynulé nakládky a vykládky a je zapojena do koleje č. 3 novou výhybkou č. 4. U této manipulační koleje bude zřízena zpevněná manipulační plocha v délce 107 m. V části navazujícího směrového oblouku za stanicí je navržena směrová a výšková úprava koleje v délce 75 m a tím dojde ke zvýšení traťové rychlosti na 55 km/h i v navazujícím traťovém úseku za stanicí (stávající je 50km/h). V navrhovaném stavu se ve stanici nachází 7 výhybek, z toho 2 jsou výhybky stávající.

Hlavní změnou navrženého řešení oproti PD je návrh manipulační koleje č. 5 v prostoru stávající rampy na základě požadavků ČD Cargo, a.s. Oproti PD bylo směrové řešení na začátku úseku mírně upraveno tak, aby výhybka č. 5 nemusela být navržena jako transformovaná, jak bylo původně v PD navrženo. Dále byla vypuštěna navrhovaná směrová a výšková úprava v koleji č. 3a. Nově je uvažováno s úpravou GPK v této koleji pouze v nezbytně nutné délce (cca 10 m). Rekonstrukce železničního svršku byla prodloužena až za stávající přejezd v ev. km 14,066. V navazujícím směrovém oblouku je navržena směrová a výšková úprava koleje v délce 75 m. Až do km 14,142 je uvažováno se zřízením zapuštěného kolejového lože.

SO 16-21-01 Křemže-Zlatá Koruna, železniční spodek

Úsek trati km 15,165 – 15,646 (Most v ev. km 15,365)

Hlavní náplní objektu je úprava zemního tělesa do předpisového stavu se zřízením zesílené konstrukce pražcového podloží přechodové oblasti mostu v ev. km 15,365 na předepsanou vzdálenost.

Odvodnění zemní pláň násypu v úseku ZKPP je zajištěno jednostranným sklonem k pravému okraji násypového svahu.

Úsek trati km 15,646 – 15,841 (Zast. Holubov)

Hlavní náplní objektu je úprava zemního tělesa do předpisového stavu se zřízením konstrukce pražcového podloží, zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží pro železniční přejezd v km 15,805 a vybudování nového odvodňovacího zařízení.

Odvodnění zemní pláň je zajištěno jednostranným sklonem k levé straně koleje, kde bude nově vybudován trativod, který bude současně zajišťovat odvodnění přejezdu. Vzhledem k nepříznivým odtokovým poměrům budou na trativodu zřízeny dvě vsakovací jímky s infiltrací povrchové vody do středně propustného podloží.

Úsek trati km 17,675 – 18,165 (Zast. Třísov)

Hlavní náplní objektu je úprava zemního tělesa do předpisového stavu s rozšířením stávajícího zářezu po levé straně zemního tělesa, zřízení konstrukce pražcového podloží, zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží pro železniční přejezd v km 17,846 a vybudování nového odvodňovacího zařízení.

Levý zářezový svah bude upraven a v jeho spodní části se vystaví zárubní zeď ze svahových tvárnic v délce 89 m.

Odvodnění zemní pláň je zajištěno jednostranným sklonem k levému svahu, kde bude nově zřízen trativod s vyústěním před železničním přejezdem.

Úsek trati km 20,121 – 20,310 (Zast. Plešovice)

Hlavní náplní objektu je úprava zemního tělesa do předpisového stavu s rozšířením stávajícího násypu po levé straně koleje a zřízení konstrukce pražcového podloží.

Vzhledem k nové poloze traťové koleje a k nevyhovujícímu šířkovému uspořádání stávajícího násypového tělesa na konci nástupiště bude na vnější straně oblouku levý násypový svah rozšířen gabionovou zídou.

Nové odvodňovací zařízení není navrhováno.

Úsek trati km 20,662 – 20,174 (Přejezd v ev. km 20,891)

Hlavní náplní objektu je zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží přechodové oblasti železničního přejezdu v km 20,891 na předepsanou vzdálenost vč. odvodnění.

Železniční spodek přejezdu je součástí objektu SO 16-22-02. Přechodová rampa mezi zapuštěným kolejovým ložem přejezdu a otevřeným kolejovým ložem násypu je součástí SO 16-22-01.

SO 16-22-01 Křemže-Zlatá Koruna, železniční svršek

Předmětem řešení objektu železničního svršku je rekonstrukce stávajícího doživajícího svršku a úprava geometrické polohy koleji ve vybraných úsecích. Náplní tohoto SO je rekonstrukce žel. svršku v okolí mostu přes Křemžský potok v km 15,365 v důsledku rekonstrukce železničního mostu a v zast. Holubov, Třísov a Plešovice v důsledku rekonstrukce nástupiště a žel. spodku. Dále pak ještě rekonstrukce svršku v celé délce směrového oblouku v místě přejezdu v km 20,891 kvůli stávající hodnotě převýšení, která neodpovídá platné ČSN.

Současný stav. V řešeném úseku v okolí mostu v km 15,365 je stávající traťová rychlost je $V=50$ km/h s omezením rychlosti na mostě na $V=20$ km/h. V dalším řešeném úseku v místě zast. Holubov je stávající traťová rychlost je $V=50$ km/h s omezením rychlosti přes přejezd v ev. km 15,805 na $V=20$ km/h. Navrhovaný stav. V rekonstruovaném úseku v místě mostu v ev. km 15,365 je navržena úprava směrového řešení. V celé délce navazujících směrových oblouků na rekonstruovaný úsek je navržena směrová a výšková úprava koleje, a to z důvodu stávajících nevyhovujících hodnot převýšení v obou obloucích (odporují ČSN). Převýšení v těchto obloucích bude sníženo na normové hodnoty. Na středním pilíři mostu je navrženo malé dilatační zařízení. V celém uvažovaném úseku úpravy koleje bude upravena upínací teplota. V dalším úseku, v místě zastávky Plešovice, muselo být oproti stávajícímu stavu upraveno směrové řešení koleje, a to z důvodu prodloužení nástupiště směrem do oblouku. V úseku mimo nástupiště od km 20,270 je navržena směrová a výšková úprava koleje až do km 20,310. Výškové řešení kopíruje stávající výškovou úroveň koleje. Kolej je v daném úseku navržena jako stykovaná. Posledním řešeným úsekem je rekonstrukce koleje ve směrovém oblouku v místě přejezdu v km 20,891. Stávající nevyhovující převýšení bude sníženo na normovou hodnotu.

Most v km 15,365

Do navrženého řešení rekonstrukce žel. svršku v okolí mostu byly zahrnuty i směrové a výškové úpravy navazujících směrových oblouků z důvodu stávajících nevyhovujících hodnot převýšení v těchto obloucích. Převýšení v těchto obloucích bylo sníženo na normové hodnoty (dle ČSN 73 6360-1).

Zast. Holubov

Nástupiště byla oproti PD prodloužena ze 110 m na 125 m.

Zast. Třísov

Nástupiště byla oproti PD prodloužena ze 100 m na 110 m a to vyvolalo posun konce rekonstrukce do km 17,969 000. Začátek rekonstrukce byl posunut do km 17,828 000 před stávající přejezd v ev. km 17,846.

Zast. Plešovice

Nástupiště byla oproti PD prodloužena ze 100 m na 110 m. Upraveno bylo také směrové řešení koleje, a to z důvodu umístění nástupiště ve směrovém oblouku. V PD navrženo ve směrovém oblouku o poloměru $R=240$ m, což je v rozporu s ČSN 73 4959.

Přejezd v km 20,891

S rekonstrukcí koleje ve směrovém oblouku v místě přejezdu v ev. km 20,891 nebylo v PD uvažováno.

SO 17-21-01 ŽST Zlatá Koruna, železniční spodek

Hlavní náplní objektu je uvedení zemního tělesa do předpisového stavu. Bude provedena sanace zemní pláně se zřízením konstrukčních vrstev pražcového podloží a vybudování nového odvodňovacího zařízení systémem trativodů. V rámci zemních prací budou provedeny odkopávky podloží pro zřízení konstrukčních vrstev, odřezy plání zemního tělesa a výkopy rýh pro odvodnění.

Dále bude zřízena zesílená konstrukce pražcového podloží vč. odvodnění žel. přejezdu v km 21,942.

Součástí objektu budou dílčí stavební práce, které představují rekonstrukci oplocení a úprava okrajů zpevněných ploch nákladiště a veřejně přístupných ploch.

Na základě požadavku investora budou upraveny odtokové poměry na území za výtokem propustku v km 22,312, kde dochází k zaplavitování soukromých pozemků v období přívalových dešťů. Stávající odvodňovací příkop bude vyprofilován se zpevněním průtočného profilu a vyústí se do záplavového území bezejmenné vodoteče. Současně se provedou stavební úpravy na výtoku propustku.

SO 17-22-01 ŽST Zlatá Koruna, železniční svršek

Předmětem řešení objektu železničního svršku je nové řešení uspořádání kolejí ve stanici v důsledku návrhu nového poloostrovního nástupiště délky 125 m. Dále pak rekonstrukce stávajícího doživajícího svršku, úprava geometrické polohy kolejí pro zvýšení stávající rychlosti a v místě napojení do stávajícího stavu.

Ve stanici se nacházejí 2 dopravní a 3 manipulační koleje. Ve stanici jsou 2 úroňová nástupiště. Stávající rychlost v hlavní koleji je $V=40$ km/h. Rychlost v ostatních dopravních a manipulačních kolejích je také $V=40$ km/h. Ve stanici se ve stávajícím stavu nachází celkem 6 výhybek.

Ve stanici jsou nově navrženy 2 dopravní koleje (kolej č. 1 a 3). Mezi těmito kolejemi je umístěno poloostrovní nástupiště délky 125 m. Pro zajištění dostatečné délky kolejí na odstavování vagonů budou ponechány stávající kusé koleje č. 3a a 5a. Kolej č. 5a bude napojena na kolej č. 3a novou výhybkou č. 2 vloženou za výh. č. 3. Obě manipulační koleje jsou ukončeny stávajícím kolejnicovým zarážedlem.

Ve směrových obloucích navazujících na stanici je navržena směrová a výšková úprava koleje. Traťová rychlost bude navrženými úpravami v řešeném úseku zvýšena na 50 km/h. V navrhovaném stavu se ve stanici nacházejí 4 výhybky. Všechny výhybky budou nové.

Hlavní změnou navrženého řešení oproti PD je ponechání manipulační koleje č. 3a a 5a i v nově navrženém stavu na základě požadavků ČD Cargo, a.s. Oproti PD je nově také navržena směrová a výšková úprava ve směrových obloucích navazujících na stanici. Dále byla vypuštěna navrhovaná směrová a výšková úprava v celé délce koleje č. 3a. Nově je uvažováno s úpravou GPK v této koleji pouze v nezbytně nutné délce pro napojení na stávající stav. Rekonstrukce železničního svršku ve stanici byla prodloužena až před stávající přejezd v ev. km 21.942.

SO 18-21-01 Zlatá Koruna-Český Krumlov, železniční spodek

Úsek trati km 25,384 – 25,500 (Zast. Český Krumlov)

Hlavní náplní objektu je úprava zemního tělesa do předpisového stavu s rozšířením stávajícího nízkého násypu po levé straně koleje, zřízení konstrukce pražcového podloží a zřízení odvodnění.

Vzhledem k nevyhovujícímu šířkovému uspořádání zemního tělesa po levé straně koleje bude na začátku úseku násypový svah rozšířen gabionovou zídou a dále upraven odřezem pláně.

Vzhledem k neprojednatelnosti trvalého záboru pozemku v první polovině nástupiště bude na hranici sousedního pozemku po pravé straně nástupiště zřízena gabionová zeď výšky do 1,2 m na délku společné hranice.

Odvodnění zemní pláně je v úseku s gabiony a odřezem zajištěno jednostranným sklonem k levému okraji násypového svahu. V úseku nulového profilu bude po levé straně koleje vybudován krátký trativod s napojením do stávající příkopové zídou.

Od km 25,500 byla realizována rekonstrukce zemního tělesa vč. sanace zemní pláně a odvodnění v souvislosti s rekonstrukcí přilehlého přejezdu v km 25,534. Tento úsek zůstává zachován bez úprav.

SO 18-22-01 Zlatá Koruna-Český Krumlov, železniční svršek

Práce na žel. svršku v úseku Zlatá Koruna-Český Krumlov se týkají dvou úseků tratě.

Úsek trati km 23,593-23,818.

V km 23,593-23,818 je navržena rekonstrukce svršku v oblouku pro eliminaci propadu rychlosti. Svršek je nevyhovující pro navržené směrové úpravy.

Směrové a výškové řešení oblouku je navrženo s ohledem na malou šířku násypového tělesa s minimálními posuny koleje.

Úsek trati km 25,364-25,499 (zast. Český Krumlov)

V km 25,364-25,499 je navržena rekonstrukce svršku v úseku nové zastávky Český Krumlov. Na tento úsek navazuje svršek, který byl rekonstruován spolu s blízkým přejezdem.

SO 19-21-01 ŽST Český Krumlov, železniční spodek

Navrženy jsou dvě verze sanace spodku. TPP1 je vrstva štěrkodrti 0,20m s geotextilií. TPP2 je sanace podloží mechanickým upravením zemin (MUZ) v tl. 0,40m. Kromě toho bude pod přejezdem v km 27,248 zesílená konstrukce pražcového podloží.

Odvodnění bude provedeno podpovrchově za pomoci trativodů a vsakovacích žeber. Vsakovací podmínky by měly být vyhovující. Vody jsou odvedeny na terén. Trativody budou odvodněny obě zhlaví stanice. V okolí přejezdu se nachází množství inženýrských sítí a je tudíž možné, že bude na stavbě nutné upravit výškové řešení trativodu..

Staniční koleje jsou odvodněny vsakovacími rýhami. Dle průzkumu by vsakovací poměry mohly být dostačující. Na volarském zhlaví poblíž přejezdu km 27,248 se nachází stará vojenská nakládací čelní rampa. Tato rampa bude odstraněna. Asfaltová plocha v sousedství vybourané rampy bude zařezána a ukončena silničním obrubníkem do betonu.

SO 19-22-01 ŽST Český Krumlov, železniční svršek

Stávající stanice Český Krumlov v současné době provozuje celkem 2 hlavní koleje (1,3), koleje odstavné a manipulační (2,4,5). Stávající rychlost je 40 km/hod. U kolejí č. 1 a 3 jsou zřízena úrovňová nástupiště. Svršek je z převážné části na dřevěných pražcích, většina výhybek stupňových na ocelových pražcích. Kolejové lože jeví známky znečištění.

Směrově je budějovické zhlaví řešeno pro rychlost 40km/hod. Napojení kolejí č. 2,3 a 4 je navrženo na rychlost 40 km/h. Kolej č. 1 ve stanici je v přímé a volarské zhlaví je navrženo na rychlost 50 km/h. Na tomto zhlaví v oblouku došlo k nejvýraznějšímu posunu koleje.

Výhybky, které budou nově vkládány budou všechny na dřevěných pražcích. V km 26,968 a km 26,892 se nachází stávající přechody přes koleje. V km 26,968 je přechod nelegální, neboť vede k obytnému domu. Tento je navržen na zrušení bez náhrady. V km 26,892 je přechod k traťovému okrsku. O jeho znovuzřízení rozhodne správce okrsku. V rámci SO bude odstraněno i zaasfaltování koleje č. 2 před výpravní budovou.

V km 27,090 bude poblíž schodů na nakládací rampu v koleji č. 2 zřízeno betonové zarážedlo typu SUDOP (viz. vzorové listy).

SO 21-21-01 ŽST Kájov, železniční spodek

SO 21-22-01 ŽST Kájov, železniční svršek

ŽST Kájov bude mít po rekonstrukci 3 dopravní koleje (nová k.č.1, 3, 5), stávající koleje č. 2, 9, 11 (nově 2, 7, 9) zůstávají bez úprav.

V rámci tohoto stavebního objektu dochází ke zrušení stávající koleje č.3. Na jejím místě je vybudováno nové oboustranné poloostrovní nástupiště přístupné přes centrální přechod.

Nová dispozice kolejiště vychází z polohy stávající koleje č.7 (stáv.k.č.9), která zůstává bez úprav. Stávající složený oblouk na V=40km/h v traťové koleji před budějovickým zhlavím je nahrazen obloukem navrženým na V=50km/h.

Stávající křížovatková výhybka č.13 je rozložena pomocí nově vložené výhybky č. 13 a 11 a je nově je zapojena stávající kolej č.7 (nová 5) jako dopravní.

Oproti přípravné dokumentaci není k.č.5 zapojena z hlavní koleje, ale z předjízdne koleje č.3. Výhodou je prodloužení užité délky dopravní kol. č.3 o cca 35m, vyřešení volného schůdného a manipulačního prostoru u nového oboustranného nástupiště. Odpadá tak ale možnost přímé jízdy Mn vlaku na vlečku JIP-papírny Větrní. Pro snadnější posun jsou proto výhybky spojky č. 6 a 9 vybaveny elektromotorickými přestavníky. Toto řešení zajistí možnou jízdu posunujícího dílu na vlečku bez zastavení (odpadne rozjezd před stoupáním).

Ve stanici je k odvodnění plání tělesa železničního spodku navržen trativodní systém. Kvůli vybudování nové k.č.7 na volarském zhlaví je nutné v km 32,210 – 32,252 provést demolici stávajícího betonového plotu a části betonové plochy. Tento plot není nutné nahrazovat.

SO 22-21-01 Kájov-Hořice na Šumavě, železniční spodek

SO 22-22-01 Kájov-Hořice na Šumavě, železniční svršek

Předmětem stavebního objektu je rekonstrukce koleje podél nově budovaného nástupiště v zastávce Mezipotočí.

Oproti přípravné dokumentaci je délka nástupiště prodloužena na 110m. Prodlouží se proto i rekonstrukce přilehlé koleje.

SO 23-21-01 ŽST Hořice na Šumavě, železniční spodek

SO 23-22-01 ŽST Hořice na Šumavě, železniční svršek

ŽST Hořice na Šumavě má ve st. stavu 2 koleje dopravní a 1 manipulační s rampou a skladištěm.

V rámci tohoto stavebního objektu dojde ke zrušení stávající koleje č.1. Na jejím místě bude vybudováno nové oboustranné poloostrovním nástupištěm přístupné přes centrální přechod.

ŽST Hořice na Šumavě bude mít po rekonstrukci 2 dopravní koleje (nová k.č.1 a 2). Oproti přípravné dokumentaci ale došlo k prohození hlavní a předjízdne koleje, aby nedocházelo k přecházení cestujících přes hlavní kolej. Hlavní kolej je navržena na rychlost $V=65$ km/h, předjízdna na $V=50$ km/h.

Ve stanici je k odvodnění plání tělesa železničního spodku navržen trativodní systém.

Kvůli vybudování odvodnění u k.č.2 je nutné v km 41,422 – 41,431 provést v dl. cca 9m demolici části stávající rampy.

SO 25-21-01 ŽST Polná na Šumavě, železniční spodek

SO 25-22-01 ŽST Polná na Šumavě, železniční svršek

Ve stanici jsou dnes 2 staniční koleje, sypané nástupiště s pevnou nástupištní hranou z betonových prefabrikátů a rampa u k.č.3. Volarské zhlaví kříží úroňový přejezd asfaltové konstrukce.

Směrové řešení V ŽST Polná na Šumavě umožňuje průjezd po hlavní koleji č.1 rychlostmi 50/50 km/h a po předjízdne koleji rychlostí 40km/h. Dle návrhu bude stanice dvojkolejná, hlavní kolej č. 1 a předjízdna kolej č. 3.

Oproti přípravné dokumentaci se zn. Polná na Šumavě neruší, ale nově je navržena jako ŽST Polná na Šumavě. Ze stavby byly vyčleněny stavební úpravy z ŽST. Polečnice.

V části upravovaného úseku mimo železniční stanici je navrhnuté otevřené povrchové odvodnění pomocí zpevněných příkopů. Pro podpovrchové odvodnění jsou navrženy trativody.

SO 26-21-01 Polná na Šumavě-Černá v Pošumaví, železniční spodek

SO 26-22-01 Polná na Šumavě-Černá v Pošumaví, železniční svršek

Jedná se o mezistaniční úsek, ve kterém je v místě navržených stavebních úprav stávající rychlost 60km/h.

Zast. Hodňov

Ve směru ŽST Polná na Šumavě je směrová úprava napojena na stávající stav ve směrové přímé, za kterou následuje směrový oblouk $R=510$ s převýšením $D=55$ mm pro rychlost $V=80$ km/h a $V_{130}=85$ km/h, následuje mezilehlá přechodnice s napojením na směrový oblouk $R=1225,126$ m bez převýšení pro $V=80$ km/h a $V_{130}=85$ km/h, který je zapojen do stávajícího stavu.

Zast. Žlábek

Ve směru ŽST Polná na Šumavě je směrová úprava napojena na stávající stav ve směrové přímé, za kterou následuje směrový oblouk $R=320$ m s převýšením $D=140$ mm pro rychlost $V=80$ km/h a $V_{130}=85$ km/h. S ohledem na povodňovou hladinu říčky Olšiny je nově navržen zdvih nivelety koleje v místě ocelového mostu SO 26-24-03.

Během realizace nové přesypávky v zast. Žlábek a mostu SO 26-24-03 je nutno s ohledem na odvodnění základové spáry snížit hladinu VD Lipno na hodnotu 723,600.

V části upravovaného úseku mimo železniční stanici je navrhnuté otevřené povrchové odvodnění.

SO 27-21-01 ŽST Černá v Pošumaví, železniční spodek

SO 27-22-01 ŽST Černá v Pošumaví, železniční svršek

ŽST Černá v Pošumaví je ve stávajícím stavu dopravní D3 na trati Volary – České Budějovice se dvěma dopravními kolejemi č. 1 a 3 a průběžnou manipulační kolejí č. 2, do níž je zapojena kusá manipulační kolej č. 2a. Z koleje č. 3 odbočuje na kájovském zhlaví kolej vlečky Pila. Vlečka je toho času v majetku firmy ATOS, s.r.o. a není používána. Ve stanici jsou u kolejí č. 2 a 2a boční rampy. Nástupiště jsou úrovnňová, sypaná s hranami zpevněnými tvárnicemi. Železniční svršek pochází z let 1958-1989. Bezстыková kolej je zřízena pouze ve staničních kolejích č. 1 a 3.

Stavební objekty zahrnují celou ŽST Černá v Pošumaví, přilehlý oblouk před stanicí a přilehlý úsek za stanicí ve styku s hladinou VD Lipno I.

V rámci SO je navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku v celé ŽST, která souvisí s požadavkem na realizaci nástupištních hran výšky 550 mm nad TK a související změnou konfigurace kolejiště. Před stanicí je dále navržena rekonstrukce svršku a spodku v navazujícím oblouku, resp. jeho části, kde by ponechání stávajícího roštu neumožnilo zvýšení rychlosti. Za stanicí je v navazujícím úseku délky rovněž navržena rekonstrukce svršku a spodku, která souvisí se změnou výškového řešení kvůli chystanému zvýšení maximální hladiny VD Lipno I.

SO 28-21-01 Černá v Pošumaví - Horní Planá, železniční spodek

SO 28-22-01 Černá v Pošumaví - Horní Planá, železniční svršek

Železniční svršek v zastávce a přilehlých úsecích pochází z roku 1958.

V rámci SO je navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku v celé zastávce (km 61,691-61,816), která souvisí s požadavkem na realizaci nového nástupiště a odvodnění přilehlého železničního spodku. Rekonstrukce svršku je navržena v úseku délky 125 m (nástupiště má délku 110 m), navazující směrové a výškové vyrovnání.

SO 30-21-01 Horní Planá - Nová Pec, železniční spodek

SO 30-22-01 Horní Planá - Nová Pec, železniční svršek

Železniční svršek pochází z roku 1958.

V rámci SO je navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku v celé zastávce (km 67,490-67,615), která souvisí s požadavkem na realizaci nového nástupiště a odvodnění přilehlého železničního spodku. Rekonstrukce svršku je navržena v úseku délky 125 m (nástupiště má délku 110 m), navazující směrové a výškové vyrovnání.

SO 32-21-01 Nová Pec-Černý Kříž, železniční spodek

SO 32-22-01 Nová Pec-Černý Kříž, železniční svršek

Železniční svršek v zastávce pochází z let 1978-83.

V rámci SO je navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku v celé zastávce (km 79,744-79,869), která souvisí s požadavkem na realizaci nového nástupiště a odvodnění přilehlého železničního spodku. Rekonstrukce svršku je navržena v úseku délky 125 m (nástupiště má délku 110 m), navazující směrové a výškové vyrovnání.

SO 41-22-01.1 České Budějovice - Kájov, výstroj trati

SO 41-22-01.2 Kájov - Černý Kříž, výstroj trati

Výstroj trati obsahuje demontáž stávajících a návrh instalace nových traťových značek pro celý úsek stavebních úprav a to rychlostníků, předvěstníků, staničníků, sklonovníků, konců nástupišť, tabulí před zastávkou, posun zakázán a zajišťovacích značek prostorové polohy koleje pro definitivní stav (neřeší umístění provizorních návěstí, zajišťujících jednotlivé stavební postupy v objektech železničního svršku). Součástí objektu je i omezníkování změn hranic pozemku dráhy (záborů) mezníky dráhy. Omezníkování hranic drážního pozemku - doplnění zničených a narovnání vlastnických vztahů - není předmětem ani tohoto objektu, ani součástí jiných objektů této stavby.

V objektech výstroje trati se uvažuje s instalací návěstí pro traťovou rychlost do 90 km/h pro klasické soupravy. Pro tratě s rychlostí od 60 km/h do 100 km/h včetně se návěstí předvěstníků umístí na zábrzdnu

vzdálenost 700 m před rychlostníkem, tabule před zastávkou na vzdálenost minimálně 700 m. Návěsti - konec zastávky, vlak se blíží k zastávce, posun zakázán - budou umístěny na samostatných ocelových sloupcích.

Liché staničníky - hektometry – budou osazeny vlevo traťové koleje, sudé pak vpravo traťové koleje. Výjimkou jsou dopravní a zastávky, kde staničníky mohou být osazeny v ose os mezi k. č. 1 a 2 nebo kompletně na jedné straně koleje. Staničení trati se nemění. Tabulové staničníky užšího typu se budou osazovat pouze v místech, kde mají být osazeny staničníky – žlutá tabule, a k nim se z protějšího směru se doplní klasický bílý staničník. V tomto místě pak v rekonstruovaném úseku nebude osazován hektometrovník. Oproti PD nedošlo ke změně.

E.1.2 Nástupiště

SO 14-21-02 Zast. Vrábče, nástupiště

Stávající nástupiště je vnější úrovněvé nástupiště typu „SUDOP“ s výškou nástupní hrany cca 0,3m nad TK. Povrch nástupiště je z nástupištních desek uložených na nástupištních tvárnících a úložných blocích. Délka nástupní hrany je cca 128m. Nástupiště se nachází celé v přímé. Nástupiště bezprostředně přiléhá k chodníku u přejezdu. K nástupišti přiléhá bývalý drážní objekt, jehož část slouží jako čekárna. Kolem bývalého drážního objektu se nachází oplocení.

V souvislosti se stavbou bude v zast. Vrábče zřízeno nástupiště s pevnou nástupní hranou výšky 550mm nad temenem kolejnice. Délka nástupiště bude 125m, šířka nástupiště bude 2,5m.

Vzhledem k novému situování nástupiště do oddálené polohy od přejezdu a jeho prodloužení dojde na budějovické straně k rozšíření zemního tělesa mimo drážní pozemky. Na nástupiště bude nově zřízen bezbariérový přístup a nástupiště bude vybaveno prvky pro bezpečnou orientaci nevidomých a slabozrakých. Nástupiště bude vybaveno novým orientačním systémem a mobiliářem. Na koncích nástupišť, v místech přilehlých ke svahům a v místě přístupů bude z důvodu bezpečnosti cestujících zřízeno ochranné zábradlí.

V rámci dalších souvisejících SO bude na nástupišti zřízen nový přístřešek pro cestující a osvětlení zastávky.

SO 15-21-02 ŽST Křemže, nástupiště

Stávající nástupiště jsou ostrovní úrovněvá nástupiště s výškou nástupní hrany cca 0,2 m nad TK. Povrch nástupiště je ze ztuhlé kamenné drtě. Délka nástupní hrany je cca 122 m a 177m. Nástupiště se nachází v přímé. Přístup na nástupiště je z výpravní budovy přes koleje po přechodech. Čekárna je umístěna ve stávající výpravní budově.

V souvislosti se stavbou bude v ŽST Křemže zřízeno ostrovní nástupiště s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad temenem kolejnice. Délka nástupiště bude 125 m, šířka nástupiště bude 6,14 m. Nástupiště je umístěno v přímé.

Na nástupiště bude nově zřízen bezbariérový přístup (přechod pro pěší napojený na rampu). Nástupiště bude vybaveno prvky pro bezpečnou orientaci nevidomých a slabozrakých. Nástupiště bude vybaveno novým orientačním systémem a mobiliářem. V místě přístupu u přechodu a rampy, a dále na konci nástupiště bude z důvodu bezpečnosti cestujících zřízeno ochranné zábradlí.

SO 16-21-02 Zast. Holubov, nástupiště

Stávající nástupiště je vnější úrovněvé nástupiště navazující na zpevněnou asfaltovou manipulační plochu. Hrana nástupiště je tvořena z nástupištních tvárnících na úložných blocích. Výška nástupní hrany je cca 0,2 – 0,25 m nad TK. Délka nástupní hrany resp. hrany manipulační plochy je cca 150m.

Nástupiště se nachází v přímé a v úseku před přejezdem zasahuje cca 15m do přechodnice s převýšením. Nástupiště bezprostředně přiléhá k přejezdu.

Přístup na nástupiště je přímo od přejezdu z úrovně vozovky (nejdou chodníky) nebo od zástavby jižně přes zpevněnou asfaltovou plochu. Přístup od přejezdu do prostoru nástupiště je zamezen motorovým vozidlům pomocí příčných zábran. K nástupišti přiléhá bývalý drážní objekt, jehož část slouží jako čekárna.

V souvislosti se stavbou bude v zast. Holubov zřízeno nástupiště s pevnou nástupní hranou výšky 550mm nad temenem kolejnice. Délka nástupiště bude 125m, šířka nástupiště bude 2,5m.

Nástupiště bude nově odsunuto dále od přejezdu, aby bylo celé v přímé. Z důvodu bezpečnosti a přehlednosti bude provedeno fyzické oddělení plochy nástupiště od přilehlé asfaltové plochy pomocí

zeleného pásu a zvýšeného obrubníku, ve kterém bude provedeno vyrovnaní výškového rozdílu mezi oběma plochami.

Na nástupiště bude zřízen bezbariérový přístup a nástupiště bude vybaveno prvky pro bezpečnou orientaci nevidomých a slabozrakých. Na nástupiště budou nově tři přístupy – od přejezdu, od čekárny a od zástavby západně od zastávky. Provedou se úpravy stávající zpevněné plochy před čekárnou pro možnost bezpečného využití prostoru čekárny ve stávajícím drážním objektu pro nevidomé a slabozraké. Do prostoru mezi stávajícím drážním objektem a nástupištěm bude zamezen vjezd motorových vozidel pomocí osazení příčné zábrany – sloupků.

V úseku mezi nástupištěm v nové poloze a přejezdem bude proveden odsun chodníkové hrany po ubourání stávajícího nástupiště.

Nástupiště bude vybaveno novým orientačním systémem a mobiliářem. Na koncích nástupiště a v místě přístupu od přejezdu bude z důvodu bezpečnosti cestujících zřízeno ochranné zábradlí.

Veškeré navržené úpravy se odehrají pouze v rámci drážního pozemku bez požadavku na mimodrážní zábery.

V rámci dalších souvisejících SO bude na nástupišti zřízeno nové osvětlení zastávky.

SO 16-21-03 Zast. Třisov, nástupiště

Stávající nástupiště je vnější úroňové nástupiště s výškou nástupní hrany cca 0,3 m nad TK. Nástupiště je přerušeno žel. přejezdem přes stávající účelovou komunikaci.

Povrch nástupiště je na přední části (2/3 nástupiště) ze zpevněného asfaltového povrchu a zbylá zadní část nástupiště (1/3) z betonových dlaždic a nezpevněného – zarostlého povrchu. Délka nástupní hrany je cca 90 m. Nástupiště se nachází v oblouku s převýšením. Přístup na nástupiště je přímo z místa žel. přejezdu.

U nástupiště je zděný přístřešek.

V souvislosti se stavbou bude v zast. Třisov zřízeno nástupiště s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad temenem kolejnice (měřeno kolmo na osu koleje). Vzhledem ke stísněným poměrům (na začátku nástupiště žel. přejezd a na konci strmý svah z odřezu) bude délka nástupiště redukována na 110 m, šířka nástupiště bude 2,5 m. Nástupiště je umístěno v oblouku s převýšením.

Na nástupiště bude nově zřízen bezbariérový přístup. Nástupiště bude vybaveno prvky pro bezpečnou orientaci nevidomých a slabozrakých. Nástupiště bude vybaveno novým orientačním systémem a mobiliářem. V místě přístupu a na konci nástupiště bude z důvodu bezpečnosti cestujících zřízeno ochranné zábradlí.

V rámci dalších souvisejících SO bude na nástupišti zřízen nový přístřešek pro cestující a osvětlení zastávky.

SO 16-21-04 Zast. Plešovice, nástupiště

Stávající nástupiště je vnější úroňové nástupiště ve střední části se zpevněnou asfaltovou plochu a v krajích částech s nezpevněným krytem, převážně zarostlým vegetací. Hrana nástupiště je tvořena z nástupištních tvárnících uložených na vrstvě drti. Výška nástupní hrany je cca 0,2 m nad TK. Délka nástupní hrany je cca 100m. Nástupiště se nachází v přímé a v úseku před koncem nástupiště zasahuje do přechodnice s převýšením. Nástupiště bezprostředně přiléhá k mostnímu objektu ev. km. 20,116 nad příjezdovou komunikací do obce. Přístup na nástupiště je z účelové komunikace vedoucí k zastávce a k pozemnímu objektu sousedícím se zastávkou. Součástí nástupiště je přístřešek pro cestující a lavičky.

V souvislosti se stavbou bude v zast. Plešovice zřízeno nástupiště s pevnou nástupní hranou výšky 550mm nad temenem kolejnice. Délka nástupiště bude 110m, šířka nástupiště bude 2,5m. Délka nástupiště 110m zde byla použita z důvodu stísněných poměrů pro situování nástupiště – z jedné strany omezení mostním objektem a z druhé strany omezení směrovým obloukem o malém poloměru.

V prostoru zastávky budou provedeny v rámci žel. svršku úpravy GPK z důvodu zlepšení směrových parametrů v prostoru zastávky. Zastávka bude situována v přímé, v oblouku bez převýšení a v přechodnici a navazující na oblouk s převýšením.

Nástupiště je nově situováno blíže k mostnímu objektu. Prostor nástupiště bude vymezen zpevněnou plochou ohraničenou obrubníky.

Na nástupiště bude zřízen bezbariérový přístup a nástupiště bude vybaveno prvky pro bezpečnou orientaci nevidomých a slabozrakých. Nástupiště bude vybaveno novým orientačním systémem a

mobiliářem. Na koncích nástupiště, v místech přilehlých ke svahům a v místě přístupů bude z důvodu bezpečnosti cestujících zřízeno ochranné zábradlí.

Stávající přístřešek zde bude ponechán a napojen na zpevněnou plochu nástupiště.

V rámci dalších souvisejících SO bude na nástupišti zřízeno nové osvětlení zastávky.

SO 17-21-02 ŽST Zlatá Koruna, nástupiště

Stávající nástupiště jsou ostrovní úroňová nástupiště s výškou nástupní hrany cca 0,2 m nad TK. Povrch nástupiště je ze ztuhlé kamenné drtě. Délka nástupní hrany je cca 127 m a 130 m. Nástupiště se nachází v přímé. Přístup na nástupiště je z výpravní budovy přes koleje po přechodech. Čekárna je umístěna ve stávající výpravní budově.

V souvislosti se stavbou bude v ŽST Zlatá Koruna zřízeno ostrovní nástupiště s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad temenem kolejnice. Délka nástupiště bude 125 m, šířka nástupiště bude 5,21 m. Nástupiště je umístěno v přímé.

Na nástupiště bude nově zřízen bezbariérový přístup (přechod pro pěší napojený na rampu). Nástupiště bude vybaveno prvky pro bezpečnou orientaci nevidomých a slabozrakých. Nástupiště bude vybaveno novým orientačním systémem a mobiliářem. V místě přístupu u přechodu a rampy, a dále na konci nástupiště bude z důvodu bezpečnosti cestujících zřízeno ochranné zábradlí.

SO 18-21-02 Zast. Český Krumlov zastávka, nástupiště

V současném stavu se zde žádná zastávka nenachází.

Místo pro umístění nové zastávky bylo vybráno v blízkosti křížení železnice s místní komunikací III. třídy v ul. Tovární mezi průmyslovou zónou a zástavbou části obce Český Krumlov - Domoradice.

Trať je zde v přímé a před přejezdem ev. km 25,535 začíná přechodnice s převýšením. V roce 2002 zde proběhla rekonstrukce tohoto přejezdu spojená s rekonstrukcí přilehlých traťových úseků. V úseku před přejezdem byla provedena sanace žel. spodku a odvodnění po obou stranách. Místní komunikace je charakteru městského typu vybavena chodníkem pro pěší. V minulosti komunikace prodělala rekonstrukci jako souběžná akce s pracemi v okolí žel. přejezdu. V místě navrhované zastávky přiléhá k drážnímu tělesu zemědělská plocha, v blízkosti přejezdu je pak sjezd na tuto plochu. V místě navrhovaného přístupového chodníku jsou umístěny povrchové objekty inženýrských sítí.

V souvislosti se stavbou bude v km 25,388 – 25,498 zřízena nová zastávka Český Krumlov. Bude zde postaveno nástupiště s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad temenem kolejnice. Délka nástupiště bude 110 m, šířka nástupiště bude 2,5 m. Délka nástupiště 110 m zde byla použita z důvodu minimalizování záboru nedrážních pozemků. Poloha nástupiště byla zvolena tak, aby celé nástupiště bylo v přímé a nezasahovalo do rekonstruovaného úseku před přejezdem, kde bylo zřízeno nové odvodnění a provedena sanace žel. spodku. Nástupiště je situováno cca 30 m východně od přejezdu. Na nástupiště bude zřízen bezbariérový přístupový chodník a nástupiště bude vybaveno prvky pro bezpečnou orientaci nevidomých a slabozrakých. Nástupiště bude vybaveno orientačním systémem a mobiliářem. Na koncích nástupiště, v místech přilehlých ke svahům a v místě přístupů bude z důvodu bezpečnosti cestujících zřízeno ochranné zábradlí.

Vzhledem k tomu, že přilehlý přejezd, u kterého bude nově vyústěn přístupový chodník na nástupiště není vybaven prvky pro bezpečnou orientaci nevidomých a slabozrakých, budou v rámci objektu nástupiště provedeny jeho úpravy (doplněny varovné a signální pásy, zvýšené obruby).

Pro nástupiště bude v celé délce provedena přisypávka, která je v části nástupiště zkrácena gabionovou zdí délky 63 m, z důvodu neprojednatelnosti záboru na přilehlém pozemku. Prostor nástupiště bude vymezen zpevněnou plochou ohraničenou obrubníky.

V rámci dalších souvisejících SO bude na nástupišti zřízen přístřešek pro cestující a osvětlení zastávky

SO 19-21-02 ŽST Český Krumlov, nástupiště

Nově bude zřízeno poloostrovní nástupiště se dvěma nástupními hranami délky 125 m, s výškou hrany 550 mm nad TK (temenem kolejnice). Nástupiště bude vybaveno kontrastním optickým značením a vodící linií s funkcí varovného pásu vzdálenou od hrany nástupiště 800 mm. Bude se jednat o nástupiště s pevnou hranou z prefabrikátů tvaru L. Standardní šířka nástupiště v jeho středové části bude 5,50 m a minimální šířka na jeho konci bude 5,48 m. Odvodnění bude zajištěno příčným sklonem směrem do koleje. V místě po demontované koleji č. 2 před výpravní budovou bude zřízena zpevněná plocha ve vzdálenosti 3,0 m od osy kol. č. 1. Plocha bude ohraničena směrem ke kol. č. 1 zábradlím.

Přístup na nástupiště je řešen od výpravní budovy přes centrální přechod. Centrální přechod přes kolej č. 1 má šířku 2,70 m a ve vzdálenosti větší než 3,0 m od osy přilehlé koleje je vybaven zábradlím pro směrování cestujících. Rozhledový poměry pro přecházení jsou splněny.

SO 21-21-02 ŽST Kájov, nástupiště

Nově bude zřízeno poloostrovní nástupiště se dvěma nástupními hranami délky 125 m, s výškou hrany 550 mm nad TK (temenem kolejnice). Nástupiště bude vybaveno kontrastním optickým značením a vodící linií s funkcí varovného pásu. Bude se jednat o nástupiště s pevnou hranou z prefabrikátů tvaru L. Šířka nástupiště se pohybuje v rozmezí 5,35 m na jeho začátku a 4,30 m na jeho konci. Odvodnění bude zajištěno příčným sklonem směrem do koleje.

Přístup na nástupiště je řešen od výpravní budovy přes centrální přechod. Centrální přechod přes koleje č. 2 a 1 má šířku 2,70 m a ve vzdálenosti větší než 3,0 m od osy přilehlé koleje je vybaven zábradlím pro směrování cestujících. Rozhledový poměry pro přecházení jsou splněny.

SO 22-21-02 Zast. Mezipotočí, nástupiště

Nově bude zřízeno vnější nástupiště délky 110 m, s výškou hrany 550 mm nad TK (temenem kolejnice). Nástupiště bude vybaveno kontrastním optickým značením a vodící linií s funkcí varovného pásu. Bude se jednat o nástupiště s pevnou hranou z prefabrikátů tvaru L. Nástupiště bude mít minimální šířku 2,5 m. Odvodnění bude zajištěno příčným sklonem směrem od koleje. Na vnější straně nástupiště bude provedena náhrada stávajícího oplocení novým plotem. Přístup na nástupiště je řešen chodníkem od přilehlé komunikace.

SO 23-21-02 ŽST Hořice na Šumavě, nástupiště

Nově bude zřízeno poloostrovní nástupiště se dvěma nástupními hranami délky 125 m, s výškou hrany 550 mm nad TK (temenem kolejnice). Nástupiště bude vybaveno kontrastním optickým značením a vodící linií s funkcí varovného pásu. Bude se jednat o nástupiště s pevnou hranou z prefabrikátů tvaru L. Standardní šířka nástupiště v jeho středové části bude 5,50 m a minimální šířka na jeho konci bude 5,48 m. Odvodnění bude zajištěno příčným sklonem směrem do koleje. V místě po demontované koleji č. 2 před výpravní budovou bude zřízena zpevněná plocha ve vzdálenosti 3,0 m od osy kol. č. 1. Plocha bude ohraničena směrem ke kol. č. 1 zábradlím. Přístup na nástupiště je řešen od stávající přilehlé komunikace podél výpravní budovy přes centrální přechod. Chodník má minimální šířku 3,2 m, odpovídající šířce zpevněné plochy před VB. Na svém konci u komunikace je vybaven kontrastním varovným pásem. Centrální přechod přes kolej č. 2 má šířku 2,70 m a ve vzdálenosti větší než 3,0 m od osy přilehlé koleje je vybaven zábradlím pro směrování cestujících. Rozhledový poměry pro přecházení jsou splněny.

SO 25-21-02 ŽST Polná na Šumavě, nástupiště

Nově budou zřízena dvě vnější nástupiště délky 125 m u kol. č. 1 a a 120 m u kol. č. 3, s výškou hrany 550 mm nad TK (temenem kolejnice). Nástupiště budou vybavena kontrastním optickým značením a vodící linií s funkcí varovného pásu. Bude se jednat o nástupiště s pevnou hranou z prefabrikátů tvaru L. Nástupiště budou mít minimální šířku 2,5 m. Odvodnění bude zajištěno příčným sklonem směrem od koleje.

Přístup na nástupiště je řešen chodníky od přilehlé komunikace.

SO 26-21-02 Zast. Hodňov, nástupiště

Nově bude zřízeno vnější nástupiště délky 110 m, s výškou hrany 550 mm nad TK (temenem kolejnice). Nástupiště bude vybaveno kontrastním optickým značením a vodící linií s funkcí varovného pásu. Bude se jednat o nástupiště s pevnou hranou z prefabrikátů tvaru L. Nástupiště bude mít minimální šířku 2,5 m. Odvodnění bude zajištěno příčným sklonem směrem od koleje.

Přístup na nástupiště je řešen chodníkem od přilehlé komunikace.

SO 26-21-03 Zast. Žlábek, nástupiště

Nově bude zřízeno vnější nástupiště délky 110 m, s výškou hrany 550 mm nad TK (temenem kolejnice). Nástupiště bude vybaveno kontrastním optickým značením a vodící linií s funkcí varovného pásu. Bude se

jednat o nástupiště s pevnou hranou z prefabrikátů tvaru L. Nástupiště bude mít minimální šířku 2,5 m. Odvodnění bude zajištěno příčným sklonem směrem od koleje.

Přístup na nástupiště je řešen chodníkem od přilehlé komunikace.

SO 27-21-02 ŽST Černá v Pošumaví, nástupiště

Nově bude zřízeno jedno poloostrovní nástupiště se dvěma nástupními hranami délky 125 m. Nástupiště bude výšky 550 mm nad TK (temenem kolejnice). Bude vybaveno kontrastním optickým značením a vodící linií s funkcí varovného pásu. Bude se jednat o nástupiště s pevnou hranou z prefabrikátů tvaru L. Standartní šířka nástupiště v jeho středové části bude 6,10 m a minimální šířka na jeho konci bude 5,8 m. Odvodnění bude zajištěno příčným sklonem směrem od koleje.

Přístup na nástupiště je řešen bezbariérovým chodníkem od přilehlé komunikace a od výpravní budovy přes centrální přechod. Centrální přechod přes kolej č. 2 je vybaven zábradlím pro směrování cestujících. Rozhledový poměry pro přecházení jsou splněny.

SO 28-21-02 Zast. Horní Planá, nástupiště

Nově bude zřízeno jedno vnější nástupiště délky 110 m. Nástupiště bude výšky 550 mm nad TK (temenem kolejnice). Bude vybaveno kontrastním optickým značením a vodící linií s funkcí varovného pásu. Bude se jednat o nástupiště s pevnou hranou z prefabrikátů tvaru L. Nástupiště bude mít minimální šířku 2,5 m. Odvodnění bude zajištěno příčným sklonem směrem od koleje.

Přístup na nástupiště je řešen bezbariérovým chodníkem od přilehlé komunikace.

SO 30-21-02 Zast. Pernek na Šumavě, nástupiště

Nově bude zřízeno jedno vnější nástupiště délky 110 m. Nástupiště bude výšky 550 mm nad TK (temenem kolejnice). Bude vybaveno kontrastním optickým značením a vodící linií s funkcí varovného pásu. Bude se jednat o nástupiště s pevnou hranou z prefabrikátů tvaru L. Nástupiště bude mít minimální šířku 2,5 m. Odvodnění bude zajištěno příčným sklonem směrem od koleje. Přístup na nástupiště je řešen bezbariérovým chodníkem od přilehlé komunikace.

SO 32-21-02 Zast. Ovesná, nástupiště

Nově bude zřízeno jedno vnější nástupiště délky 110 m. Stávající nástupiště délky 100 m se prodlouží směrem k Českým Budějovicím o délku 10 m. Nástupiště bude jednotné výšky 550 mm nad TK (temenem kolejnice). Bude vybaveno kontrastním optickým značením a vodící linií s funkcí varovného pásu šířky. Bude se jednat o nástupiště s pevnou hranou z prefabrikátů tvaru L. Nástupiště bude mít šířku 3,0 m. Odvodnění bude zajištěno příčným sklonem směrem od koleje.

SO 32-21-03 Zast. Pěkná na Šumavě, nástupiště

Nově bude zřízeno jedno vnější nástupiště délky 110 m. Nástupiště bude výšky 550 mm nad TK (temenem kolejnice). Bude vybaveno kontrastním optickým značením a vodící linií s funkcí varovného pásu. Bude se jednat o nástupiště s pevnou hranou z prefabrikátů tvaru L. Nástupiště bude mít minimální šířku 2,5 m. Odvodnění bude zajištěno příčným sklonem směrem od koleje.

Přístup na nástupiště je řešen bezbariérovým chodníkem od přilehlé komunikace.

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 12-22-02 Odb.Rožnov-Boršov, úpravy železničních přejezdů

SO 14-22-02 Boršov-Křemže, úpravy železničních přejezdů

SO 14-22-03 Rekonstrukce přejezdu v km 11,050 (Vrábče)

SO 16-22-02 Křemže-Zlatá Koruna, úpravy železničních přejezdů

SO 18-22-02 Zlatá Koruna-Český Krumlov, úpravy železničních přejezdů

SO 19-22-02 Rekonstrukce přejezdu v km 27,242 (Č.Krumlov)

SO 21-22-02 Rekonstrukce přejezdu v km 32,294 (Kájov)

V souvislosti se stavbou bude v úseku odb. Rožnov – Kávoj (včetně) rekonstruováno 13 žel. přejezdů včetně úprav nivelet přilehlých komunikací. U samostatných přejezdů v traťovém úseku (viz podrobněji níže) bude do objektu zahrnuta i úprava nivelety přilehlé koleje a ZKPP.

Konstrukce žel. přejezdů bude z celopryžové konstrukce uložená na závěrnou zídku tvaru T. Prioritně budou použity nové betonové pražce s pružným bezpodkladnicovým upevněním (popřípadě dřevěné pražce s tuhým podkladnicovým upevněním). Kolejnice budou vyzískány v rámci stavby (S49). Rozdělení pražců v místě žel. přejezdů bude „u“. Na celou šířku přejezdu, s přesahem 5 m na každou stranu, bude zřízeno ZKPP a odvodnění dle místních podmínek.

Délky úprav nivelet přilehlých komunikací budou navrženy v minimálních vzdálenostech od žel. přejezdů. Skladba vozovek bude navržena jednotně vždy pro danou třídu komunikace.

SO 22-22-02 Kájov - Hořice na Šumavě, úpravy železničních přejezdů

Tento SO řeší celkem 2 stávající přejezdy.

Stávající přejezd P1613 v km 36,000 bude přizpůsoben novému řešení koleje v zastávce Mezipotočí. Bude zřízen jednokolejný přejezd s celopryžovou konstrukcí s náběhovými klíny a závěrnými zídками. Šířka přejezdu je 7,20 m, délka 5,29 m. Úhel křížení je 70,6°. Komunikace bude přestavěna pouze v nezbytně nutném rozsahu. Ten vyplývá z výškových změn a změn převýšení v koleji. Konstrukce vozovky bude z asfaltového betonu.

Stávající přejezd P1608 v km 32,536 bude změněn na přechod a bude doplněn zábradlím pro zabránění vstupu na přechod s vozíkem. Stávající konstrukce přejezdu bude ponechána. Tyto úpravy umožní zvýšení traťové rychlosti v řešeném úseku na 50 km/h.

SO 23-22-02 ŽST Hořice na Šumavě, úpravy železničních přejezdů

Stávající přechod v km 42,100 v ŽST Hořice na Šumavě bude rekonstruován z důvodu úpravy kolejiště ve stanici. Nový přechod bude mít šířku 2,46 m, délka 6,65 m. Úhel křížení bude 90°. Konstrukce přechodu bude prefabrikovaná železobetonová. Přejezd bude osazen kompletní, včetně vnějších panelů a závěrných zídek. Bude vybaven zábradlím pro zabránění přístupu s vozíkem. Prostor mezi přejezdovou konstrukcí a stávající komunikací bude vydlážděn ze zámkové dlažby.

SO 25-22-02 ŽST Polná na Šumavě, úpravy železničních přejezdů

Stávající přejezd v km 48,430 bude přizpůsoben novému řešení koleje v ŽST Polná na Šumavě. Bude zřízen dvoukolejný přejezd s celopryžovou konstrukcí s náběhovými klíny a závěrnými zídками. Komunikace bude přestavěna pouze v nezbytně nutném rozsahu. Ten vyplývá z výškových změn a změn převýšení v koleji. Celková délka úpravy v ose silnice činí 19,854 m. Voda přitékající k přejezdu bude zachycována novou prahovou vpustí vyústěnou do drážního příkopu. Konstrukce vozovky bude z asfaltového betonu.

SO 26-22-02 Rekonstrukce přejezdu v km 55,313 (Žlábek)

V souvislosti se zvyšováním nivelety koleje a rekonstrukcí nástupiště v sousedství přejezdu musí dojít i k úpravě stávajícího železničního přejezdu a zvýšení nivelety polní cesty, která k přejezdu přiléhá. Stávající přejezd v km 55,313 bude přizpůsoben novému řešení koleje v zastávce Žlábek. Bude zřízen jednokolejný přejezd s prefabrikovanou železobetonovou konstrukcí s náběhovými klíny a závěrnými zídками. Kolej je v přímé. Komunikace bude přestavěna pouze v nezbytně nutném rozsahu. Konstrukce vozovky bude z asfaltového betonu.

SO 26-22-03 Polná na Šumavě - Černá v Pošumaví, úpravy železničních přejezdů

V souvislosti s rekonstrukcí koleje a nástupiště v zastávce Hodňov, musí dojít k přestavbě přilehlého přejezdu. Stávající přejezd v km 53,549 bude přizpůsoben novému řešení koleje v zastávce Hodňov. Bude zřízen jednokolejný přejezd s prefabrikovanou železobetonovou konstrukcí s náběhovými klíny a závěrnými zídками. Kolej je ve směrovém oblouku. Komunikace bude přestavěna pouze v nezbytně nutném rozsahu. Ten vyplývá z výškových změn a změn převýšení v koleji. Konstrukce vozovky bude z asfaltového betonu.

SO 27-22-02 Rekonstrukce přejezdu v km 58,377 (Černá v Poš.)

Stávající přejezd v km 58,375 bude přizpůsoben novému řešení koleje v ŽST Černá v Pošumaví. Bude zřízen jednokolejný přejezd s celopryžovou konstrukcí s náběhovými klíny a závěrnými zídkami.. Kolej je v přímé. Komunikace bude přestavěna pouze v nezbytně nutném rozsahu. Ten vyplývá ze směrových změn osy koleje. Konstrukce vozovky bude z asfaltového betonu.

SO 30-22-02 Horní Planá - Nová Pec, úpravy železničních přejezdů

Stávající přejezd v km 67,709 bude uzamčen a bude dále sloužit jako přechod pro pěší. Pro umožnění průjezdu vozidel údržby bude přejezd zabezpečen závorou s elektromagnetickým zámkem. Závoru bude otevřena na poptávku. Okolo závor budou vybudovány obchozy. Ty budou vybaveny zábradlím výšky 1,2 m, které bude bezpečně směřovat chodce. Konstrukce chodníků bude ze zámkové dlažby.

SO 34-22-02 Černý Kříž - Volary, úpravy železničních přejezdů

Tento SO řeší celkem 5 stávajících přejezdů.

V rámci tohoto SO dojde k obnově přechodu P1495 pro pěší v km 61,250. Tento přejezd má v současné době snesenou přejezdovou konstrukci a není využíván, nicméně není vyřazen z evidence. Bude zřízena nová přejezdová konstrukce ze železobetonových zádražkových panelů, uložená na závěrné zídce a vybavená náběhovými klíny. Mezi přejezdovou konstrukcí a stávající komunikací se až k hranici drážního pozemku zřídí chodník ze zámkové dlažby. Chodník bude vybaven zábradlím výšky 1,1 m, které bude bezpečně směřovat chodce na přechod. Dále pak bude v rámci úpravy přejezdů P 1496 v km 61,544; P 1497 v km 62,130; P1655 v km 75,445 a P1659 v km 78,300 u těchto přejezdů zřízeno nové dopravní značení, vyplývající z nového způsobu jejich zabezpečení.

E.1.4 Mosty, propustky

SO 14-24-01 Boršov - Křemže, železniční most v km 4,172

Stavební objekt SO 14-24-01 zahrnuje rekonstrukci mostního objektu, který převádí jednokolejnou železniční trať přes řeku Vltavu.

Stávající nosná konstrukce mostu v km 4,172 je ocelová trámová příhradová nýtovaná s dolní prvkovou mostovkou. Hlavní nosník se skládá z horního parabolického pásu, dolního pásu, svislic a zkřížených diagonál. Nosnou konstrukci mostu tvoří dva prosté nosníky. Konstrukce byla vyrobena v roce 1892. Stavební stav nosné konstrukce je hodnocen K3. Spodní stavbu tvoří opěry OP1 a OP2 a pilíř P1. Zdivo spodní stavby je tvořeno z kamenných kvádrů pojených maltou. Spodní stavba je z roku 1892. Stavební stav spodní stavby je hodnocen S2.

Rekonstrukce mostu zahrnuje výměnu stávající nosné konstrukce za novou ocelovou trámovou příhradovou svařovanou nosnou konstrukci mostu s dolní ortotropní mostovkou s průběžným kolejovým ložem. Nosná konstrukce je navržena jako spojitý dvoupolový trám vyztužený příhradovinou s horním zakřiveným pásem s pevným ložiskem na pilíři P1. Délka přemostění je 102,27 m a délka mostu je 120,56 m.

Rekonstrukce opěr OP1 a OP2 zahrnuje výstavbu nových úložných prahů, nových přechodových desek v místě křídel a sanaci kamenného zdiva. Středový pilíř P1 bude zbourán a na jeho místě je navržen nový železobetonový pilíř s hlubinným založením na velkopřůměrových pilotách.

SO 14-24-02 Boršov - Křemže, přechody kabelů po mostních objektech

V objektu jsou řešeny přechody nově projektovaných kabelů stávajícími umělými stavbami. Počet objektů celkem 34. Přechody kabelů v rámci PS kabelů (mimo objekty nebo nad objekty bez zásahu do konstrukcí) – celkem 32 objektů. Přechody v rámci SO 14-24-02: celkem 2 objekty. Pro převedení kabelů budou na vybrané stávající konstrukce připevněny polyesterové kabelové žlaby vyztužené skleněným vláknem. Žlaby budou osazeny na ocelové konzolky; konzolky budou kotveny do betonových říms. Montáž konzolek i žlabů na konstrukci mostu bude prováděna zásadně vně koleje bez zásahů do provozované koleje.

SO 16-24-01 Křemže - Zlatá Koruna, železniční most v km 15,365

Most je navržen jako dvě po sobě následující prostá pole s uložením na valivých ložiscích na pilíři a na pevných ložiscích na opěrách.

Nosnou konstrukci mostu bude tvořit ocelová příhradová konstrukce tvořená z části výziskem z jiného mostu a z části nově doplněnými prvky. Ocelové konstrukce tvoří příhradové přímopásové soustavy teoretické výšky 4,20 m. Osová vzdálenost hlavních nosníků je 3,00 m, délky příhrad – 3,80 m. Stávající spodní stavba bude ponechána a upravena pro novou konstrukci. Z pilíře, z opěr a kuželů bude odstraněna vegetace včetně jejich kořenů. Kužele odlážděné kamenným zdivem budou lokálně předlážděny z 80% (česko budějovická opěra) a z 60% (černo křížná opěra). Obě opěry a pilíř bude zpevněn injektáží a hloubkově přespárován. Opěry z důvodu nové výšky ocelové konstrukce a nedostatečné šířky budou ve své horní části stupňovitě cca 6 a cca 2m ubourány. SVI bude proti zemní vlhkosti s tvrdou ochrannou vrstvou. Za opěrou bude provedeno odvodnění a přechod do tratě prostřednictvím tzv. přechodových žb. prefabrikovaných zídek. Na pilíři bude proveden nový úložný práh.

SO 16-24-02 Křemže - Zlatá Koruna, přechody kabelů po mostních objektech

V objektu jsou řešeny přechody nově projektovaných kabelů stávajícími umělými stavbami. Počet objektů celkem 32. Přechody kabelů v rámci PS kabelů (mimo objekty nebo nad objekty bez zásahu do konstrukcí) – celkem 24 objektů. Přechody v rámci SO 16-24-02: celkem 8 objektů. Pro převedení kabelů budou na stávající konstrukce připevněny polyesterové kabelové žlaby vyztužené skleněným vláknem. Žlaby budou šroubovány na ocelové konzolky; konzolky budou kotveny do betonových říms nebo budou připevněny na stávající zábradlí případně na ocelovou konstrukci mostu. Montáž konzolek i žlabů na zábradlí či konstrukci mostu bude prováděna zásadně vně koleje bez zásahů do provozované koleje.

SO 20-24-01 Český Krumlov - Kájov, přechody kabelů po mostních objektech

V objektu jsou řešeny přechody nově projektovaných kabelů stávajícími umělými stavbami. Počet objektů celkem 18. Přechody kabelů v rámci PS kabelů (mimo objekty nebo nad objekty bez zásahu do konstrukcí) – celkem 13 objektů. Přechody v rámci SO 20-24-01: celkem 5 objektů. Pro převedení kabelů budou na stávající konstrukce připevněny polyesterové kabelové žlaby vyztužené skleněným vláknem. Žlaby budou šroubovány na ocelové konzolky; konzolky budou připevněny na stávající zábradlí. Montáž konzolek i žlabů na zábradlí či konstrukci mostu bude prováděna zásadně vně koleje bez zásahů do provozované koleje.

SO 21-24-01 ŽST Kájov, železniční most v km 31,883

Z důvodu nevyhovující stávající nosné konstrukce ze zabetonovaných nosníků pro nové železniční zatížení i pro nové kolejové uspořádání se provádí výměna nosné konstrukce.

Novou nosnou konstrukcí bude železobetonová deska (prostý nosník – rozeprý) Nosná konstrukce je rozdělena na 3 části; 1. část je pod kolejí 2 a vlečkou, 2. část pod novými kolejemi 1 a 5 (výhybka) a 3. část pod obnovenou kolejí 9. Stávající nosné konstrukce budou sneseny, opěry včetně stávajících úložných prahů ubourány na potřebnou úroveň. Na odbourané opěry se vybetonují ve stejném rozdělení jako návazné nosné desky úložné prahy. Na římsy nosných desek bude přikotveno 3-madlové zábradlí z úhelníků. Na stávajících šikmých křídlech vpravo trati budou nabetonovány přes trny železobetonové římsy na které budou rovněž přikotvena úhelníková zábradlí. Stávající spodní stavba bude očištěna a hloubkově přespárována v rozsahu cca 30%.

SO 22-24-01 Kájov - Hořice na Šumavě, přechody kabelů po mostních objektech

SO 24-24-01 Hořice na Šumavě - Polná na Šumavě, přechody kabelů po mostních objektech

SO 26-24-01 Polná na Šumavě - Černá v Pošumaví, přechody kabelů po mostních objektech

SO 28-24-01 Černá v Pošumaví - Horní Planá, přechody kabelů po mostních objektech

SO 30-24-01 Horní Planá - Nová Pec, přechody kabelů po mostních objektech

SO 32-24-01 Nová Pec - Černý Kříž, přechody kabelů po mostních objektech

SO 34-24-01 Černý Kříž - Volary, přechody kabelů po mostních objektech

V rámci uvedených objektů je vypracován výpis všech mostních objektů, ze kterého vyplývá zda budou kabely přes mostní objekty převedeny v rámci PS kabelů nebo v rámci uvedených stavebních objektů.

V případě, že budou převáděny v rámci SO 22-24-01 až 34-24-01, tak budou převáděny v plastových žlabech vysoké životnosti. Žlaby budou připevněny na ocelové konzolky, které budou buď přikotveny do stávajících betonových říms, nebo připevněny na zábradlí objektů, případně na ocelovou nosnou konstrukci mostních objektů. Způsob připevnění na ocelovou konstrukci je navržen tak, aby neponičil protikorozi ochranu stávající ocelové konstrukce.

SO 26-24-02 Polná na Šumavě - Černá v Pošumaví, železniční propustek v km 55,360

Z důvodu zvýšení nivelety koleje a provádění nového nástupiště je nutné prodloužit stávající trubní propustek na pravé straně trati. Propustek bude prodloužen stejnými troubami, ze kterých byl postaven. Pro prodloužení budou použity 3 trouby, poslední – vtoková bude šikmo zakončená, aby na ní návazal nový železniční násep. Do vývařiště jsou z obou stran svedeny nové drážní příkopy.

SO 26-24-03 Polná na Šumavě - Černá v Pošumaví, železniční most v km 55,186

SO zahrnuje nový most přemostňující potok Olšina ústící do vodní nádrže Lipno I náhradou za stávající most z roku 1892 o nevyhovující světlosti mostního otvoru. Most převádí jednokolejnou trať ve směrové přímé a s niveletou vodorovnou. Mostní objekt je určující pro výšku nivelety TK.

Rozpětí hlavních nosníků je 24,0 m, volná šířka na mostě 6,15 m.

Spodní stavba je tvořena železobetonovými opěrami hlubinně založenými na velkopřůměrových pilotách. Na opěrách je navrženo ocelové úhelníkové zábradlí. Vně pravého hlavního nosníku je sdružený kabelový žlab pro převedení zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých kabelů.

Stávající ocelová nosná konstrukce bude snesena a sešrotována, spodní stavba bude odbourána na úroveň horní plochy stávajícího základu.

SO 28-24-02 Černá v Pošumaví - Horní Planá, železniční propustek v km 58,500

Stávající kamenná klenba o světlé šířce 1,98 by při zvýšení hladiny Lipna na 726,0 m.n.m. měla zcela zahlcený vtok i výtok – toto se připouští pouze u trubních propustků.

Stávající kamenná konstrukce bude nahrazena novým propustkem kruhového průřezu. Nový trubní propustek bude vyhovovat pro běžnou hladinu vody a nebude mít zahlcený vtok (výtok). Stavba propustku bude provedena na místě stávající Českobudějovické opěry, stávající Volarská opěra bude sloužit jako pažení stavební jámy. Čela propustku budou šikmá ve sklonu navazujícího náspu trati a budou obložena lomovým kamenem do betonu; navazující svahy budou v rámci železničního spodku ochráněny drátokamennými matracemi.

V hraně pláň bude na obou stranách trati nad čela propustku přikotveno na betonové patky 3-madlové zábradlí.

SO 30-24-02 Horní Planá - Nová Pec, železniční most v km 68,637

Stávající nosná konstrukce mostu je ocelová, trámová, příhradová se svislicemi, nýtovaná s dolní prvkovou mostovkou. Statickým uspořádáním se jedná o prostý nosník. Spodní stavbu tvoří dvě ŽB monolitické opěry s rovnoběžnými konzolovými křídly založené na kesonech. Konstrukce mostu pochází z roku 1955 a přemostňuje vodní nádrž Lipno v nejužším místě mezi obcemi Horní Planá a Nová Pec. Rozpětí mostu je 51,5 m. V rámci stavby budou vyměněny všechny mostnice a dřevěné pražce na mostě a ve výběžích pojistných úhelníků a to včetně upevnění; kolej na mostě bude nově výškově upravena; v přilehlých úsecích mostu bude kolej směrově i výškově vyrovnána k novému stavu; nosná konstrukce bude opatřena novou protikorozi ochranou; spodní stavba bude sanována, svahové kužely budou zbaveny veškeré vegetace a bude obnoveno jejich odláždění.

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

SO 14-25-01.1 Boršov n.Vlt. - Křemže, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

Náplní objektu jsou přeložky sdělovacích kabelů ve vlastnictví SŽDC. V tomto SO se řeší dvě místa, kde bude dotčena trasa sděl. kab. – most přes řeku Vltavu a stavební úpravy v zast. Vrábče.

Most přes řeku Vltavu se bude kompletně rekonstruovat a protože je nutné zachovat telekomunikační provoz na stávajícím traťovém kabelu, který je hybridního provedení (TKH), je nutné trasu přeložit mimo

most. Pro přeložku se využije stávající kabel a jeho rezerva. Trasa povede provizorně mimo obvod stavby a bude částečně zavěšená na sloupech. Definitivní trasa bude provedena po skončení prací na opravě mostu a kolejiště a bude shodná s původní trasou.

V zastávce Vrábče bude trasa TKH dotčena úpravou kolejí a výstavbou nového nástupiště. I v tomto případě je nutné provést provizorní a definitivní přeložku. Provizorní trasa vede mimo pozemek SŽDC tak, aby nebyla dotčena stavebními pracemi. Definitivní trasa povede na pozemku SŽDC a bude shodná s novou hlavní kabelovou trasou pro TK a DOK.

SO 15-25-01.1 ŽST Křemže, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

Náplní objektu jsou přeložky sdělovacích kabelů ve vlastnictví SŽDC v železniční stanici Křemže.

Trasa TKH bude dotčena stavebními a kolejovými úpravami v této žst. Ve stanici je prostor na pozemku SŽDC, který nebude dotčen stavebními úpravami a proto se kabel přeloží rovnou do nové definitivní trasy. Na kabelu nejsou dostatečné rezervy a proto se musí položit nové úseky. Nová trasa povede převážně po levé straně, přechod kolejiště k výpravní budově (VB) bude proveden protlakem.

SO 16-25-01.1 Křemže - Zlatá Koruna, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

Náplní objektu jsou přeložky sdělovacích kabelů ve vlastnictví SŽDC. V tomto SO se řeší přeložky v mezistaničním úseku mezi žst. Křemže a žst. Zlatá Koruna.

První místo přeložky TKH je most přes Brložský potok. Tento most se bude kompletně rekonstruovat a trasa se musí přeložit tak, aby nedošlo k poškození při provádění stavebních prací. Přeložka bude provedena jako provizorní a definitivní. Provizorní přeložka využije stávajících rezerv a povede mimo prostor staveniště na sloupové trase (i mimo pozemek SŽDC). Po opravě mostu se trasa vrátí do původní polohy. Tato definitivní trasa povede na pozemku SŽDC a bude shodná s novou hlavní kabelovou trasou pro TK a DOK.

Další místo přeložky TKH je zast. Holubov. I v tomto případě bude trasa dotčena stavebními úpravami a musí se přeložit před zahájením prací do provizorní polohy a po skončení prací do definitivní polohy. Při přeložce se využije stávajících rezerv.

Přeložka TKH v zast. Třisov bude do definitivní polohy, protože při stavebních úpravách zůstane část pozemku SŽDC nedotčena stavebními pracemi. V prostoru této zastávky není vhodná rezerva na stávajícím kabelu, proto se musí položit nový úsek. Nová trasa bude shodná s novou hlavní kabelovou trasou pro TK a DOK.

Přeložka TKH v zast. Plešovice bude obdobná jako v zast. Holubov. Trasa se musí provizorně umístit mimo oblast stavebních úprav, mimo pozemek SŽDC. Po skončení stavebních úprav se TKH přesune do definitivní trasy, které povede po pozemku SŽDC a bude shodná s novou hlavní kabelovou trasou pro TK a DOK. Pro přeložku se využijí stávající rezervy TKH.

K další úpravě TKH dojde v okolí přejezdu v žkm 20,891. Trasa bude dotčena úpravou přejezdu i úpravou koleje. Do nové trasy TKH se položí nový úsek kabelu. Trasa je vedena po pozemku SŽDC tak, aby nepřekážela stavebním pracím a v části je shodná s novou hlavní kabelovou trasou pro TK a DOK.

Poslední úprava kabelové trasy bude u přejezdu v žkm 21,604. Trasa bude dotčena úpravou žel. přejezdu. Stávající trasa se nemusí stranově upravovat, pouze se TKH spustí do větší hloubky. Pro toto spuštění se využije rezerva poblíž přejezdu.

SO 16-25-01.2 Křemže - Zlatá Koruna, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů O2 Telefonica

Náplní objektu jsou přeložky sdělovacích kabelů ve vlastnictví O2 Telefonica v mezistaničním úseku mezi žst. Křemže a žst. Zlatá Koruna.

Sdělovací kabely O2 budou dotčeny u přejezdu v žkm 15,136. Aby nedošlo k přerušení provozu musí se kabely přeložit stranově i hloubkově před zahájením prací. K dalšímu dotčení dojde u přejezdu v zast. Holubov (žkm 158,821). I zde bude trasa dotčena rekonstrukcí přejezdu a musí se přeložit stranově i hloubkově před zahájením prací. Typy starých funkčních kabelů se nahradí dostupnými typy stejné dimenze.

SO 17-25-01.1 ŽST Zlatá Koruna, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

Náplní objektu jsou přeložky sdělovacích kabelů ve vlastnictví SŽDC v žst. Zlatá Koruna.

V žst. Zlatá Koruna dochází ke značným kolejovým a stavebním úpravám a proto i dotčení kabelu TKH je rozsáhlé. Z prostorových důvodů musí být přeložka provizorní, ve které se nová kabelová trasa vybuduje

mimo oblast stavebních úprav (ve značné části mimo pozemek SŽDC). Protože bude přeložka značné délky a na stávajícím kabelu nejsou dostatečné rezervy musí se položit nové úseky TKH. Po skončení stavebních prací se kabel přenesse do nové trasy, která je shodná s novou hlavní kabelovou trasou pro TK a DOK. Kabel bude nově ukončen v nové technologické budově.

SO 17-25-01.2 ŽST Zlatá Koruna, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů O2 Telefonica

Náplní objektu jsou přeložky sdělovacích kabelů ve vlastnictví O2 Telefonica v žst. Zlatá Koruna.

Sdělovací kabely O2 budou dotčeny u přejezdu v žkm 21,944. Aby nedošlo k přerušení provozu musí se kabely přeložit stranově i hloubkově před zahájením prací. Stavební objekt bude zrealizován vlastníkem sítě, tj. společností Telefonica.

SO 18-25-01.1 Zlatá Koruna - Český Krumlov, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

Náplní objektu jsou přeložky sdělovacích kabelů ve vlastnictví SŽDC v mezistaničním úseku žst. Zlatá Koruna a žst. Český Krumlov.

K prvnímu dotčení kabelové trasy TKH v tomto mezistaničním úseku dojde u přejezdu a následném oblouku trati (přejezd žkm 23,467, oblouk žkm cca 23,75). Rekonstrukce přejezdu, úprava oblouku, vybudování nového odvodnění a opěrných zídek se bude týkat stávající trasy. Z těchto důvodů se TKH přeloží do nové trasy, tak, aby těmto stavebním úpravám nepřekážel.

Druhé dotčení kabelové trasy bude v prostoru nově budované zastávky Český Krumlov (žkm cca 25,47). Trasa vede v místě budování nového nástupiště a proto se musí přeložit. Nová trasa TKH povede v kraji nového nástupiště.

SO 18-25-01.2 Zlatá Koruna - Český Krumlov, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů O2 Telefonica

Náplní objektu jsou přeložky sdělovacích kabelů ve vlastnictví O2 Telefonica v mezistaničním úseku žst. Zlatá Koruna a žst. Český Krumlov.

Sdělovací kabely O2 budou dotčeny u přejezdu v žkm 23,467. Aby nedošlo k přerušení provozu musí se kabel přeložit stranově i hloubkově před zahájením prací. Stavební objekt bude zrealizován vlastníkem sítě, tj. společností Telefonica.

SO 19-25-01.1 ŽST Český Krumlov, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

Náplní objektu jsou přeložky sdělovacích kabelů ve vlastnictví SŽDC v prostoru žst. Český Krumlov.

K prvnímu dotčení kabelové trasy je na vjezdu do žst. ze směru Zlatá Koruna. TKH se přeloží do nové trasy, která nebude v kolizi s kolejovými a stavebními úpravami. Pro přeložku se využije rezerva na stávajícím kabelu.

Druhé dotčení kabelové trasy je od výpravní budovy směrem k žst. Kájov. Nová trasa projde novým protlakem pod kolejištěm a dále povede v prostoru, který nebude dotčen stavebními úpravami. Nelze využít stávající kabel a proto se položí nový úsek. Část trasy bude shodná s novou hlavní kabelovou trasou pro TK a DOK.

SO 19-25-01.2 ŽST Český Krumlov, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů O2 Telefonica

Náplní objektu jsou přeložky sdělovacích kabelů ve vlastnictví O2 Telefonica v prostoru žst. Český Krumlov.

Sdělovací kabely O2 budou dotčeny u přejezdu v žkm 27,248. Aby nedošlo k přerušení provozu musí se kabely přeložit stranově i hloubkově před zahájením prací. Stavební objekt bude zrealizován vlastníkem sítě, tj. společností Telefonica.

SO 21-25-01.1 ŽST Kájov, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

Náplní objektu jsou přeložky sdělovacích kabelů ve vlastnictví SŽDC v prostoru žst. Kájov.

Trasa TKH a metalického DK (směr žst. Hořice na Šumavě) bude dotčen stavebními úpravami v celém obvodu žst. Kájov. Nově navržená trasa vede mimo prostor stavebních úprav. Do nové trasy se položí nový TKH i metalický DK. Převážná část trasy bude shodná s novou hlavní kabelovou trasou pro TK a DOK.

SO 21-25-01.2 ŽST Kájov, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů O2 Telefonica

Náplní objektu jsou přeložky sdělovacích kabelů ve vlastnictví O2 Telefonica v prostoru žst. Kájov.

Sdělovací kabely O2 budou dotčeny u přejezdu v žkm 32,308. Aby nedošlo k přerušení provozu musí se trasa přeložit stranově i hloubkově před zahájením prací. Stavební objekt bude zrealizován vlastníkem sítě, tj. společností Telefonica.

SO 22-25-01 Kájov - Hořice na Šumavě, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

SO 23-25-01.1 ŽST Hořice na Šumavě, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

SO 24-25-01 Hořice na Šumavě - Polná na Šumavě, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

SO 25-25-01.1 ŽST Polná na Šumavě, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

SO 26-25-01 Polná na Šumavě - Černá v Pošumaví, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

SO 27-25-01.1 ŽST Černá v Pošumaví, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

SO 28-25-01 Černá v Pošumaví - Horní Planá, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

SO 29-25-01 ŽST Horní Planá, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

SO 30-25-01 Horní Planá - Nová Pec, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

SO 31-25-01 ŽST Nová Pec, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

SO 32-25-01 Nová Pec - Černý Kříž, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

SO 33-25-01 ŽST Černý Kříž, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

SO 34-25-01 Černý Kříž - Volary, ochrany a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

Stávající sdělovací kabely budou chráněny buď ve stávajících trasách nebo přeložených trasách.

Ochrana ve stávajících trasách bude zpravidla v místech drobných povrchových úprav, zejména v chodnících a nástupištích. U stávajících optických kabelů nebo kombinovaných (opticko-metalických) kabelů bude prováděna ochrana ve stávající trase v místech, kde budou prováděny směrové a výškové úpravy koleje a kde je zároveň v současné době kabel uložen velmi těsně u kolejíště a má nedostatečnou hloubku uložení. Navíc tento kabel není možné prodloužit obyčejnou vložkou z důvodů útlumových poměrů na optických vláknech. Vzhledem k posunům osy koleje řádově o centimetry kabel bude v tomto případě uložen v téže trase, a to hlouběji až pod upravované šterkové lože ve žlabech.

Přeložky kabelů budou prováděny tam, kde dojde k úpravám železničního spodku, a to v železničních stanicích, dopravních a některých zastávkách. Přeložky budou prováděny buď stranovým přeložením do nové trasy, nebo pokládkou nového kabelu do předem připravené trasy např. na opačné straně kolejíště, než je současná trasa. Tento způsob je navržen jako provizorní řešení do doby zapojení nové kabelizace. Metalické kabely budou nahrazovány celoplastovými kabely stejného profilu.

Po zapojení nové kabelizace se stávající optické (kombinované) kabely budou využívat. Stávající metalické kabely budou po zapojení nové kabelizace zrušeny.

Po skončení přeložek metalických kabelů se provede měření dle předpisů ČD včetně případného vyrovnání nerovnováh kabelu křížováním.

E.1.6 Potrubní vedení

SO 41-29-01.1 Boršov n. Vlt. - Kájov, vodovody

V objektu jsou řešeny ochrany, přeložky a přípojky vodovodů:

km 4,025	Křížení s vodovodem LT DN 150
km 13,961	Křížení s vodovodem LT DN 200, přesun vodního jeřábu
km 15,810	Křížení s vodovodem PE d.
km 15,834	Křížení s vodovodem LT DN 100
km 21,603	Křížení s vodovodem LT DN 80
km 21,935	Křížení s vodovodem nedokumentovaného profilu
km 26,835	Křížení s vodovodem z ocelových trub D 6/4"
km 26,980	Souběh s vodovodem z ocelových trub D 3/4", přeložení
km 27,147	Křížení s vodovodem z ocelových trub D 3/4", přeložení
km 27,233	Křížení s vodovodem LT DN 350 (1969)
km 27,234	Křížení s vodovodem LT DN 200 (1969)
km 27,243	Křížení s vodovodem LT DN 150 (1934), přeložení

km 32,301 Křížení s vodovodem PE d.90

SO 41-29-01.2 Kájov - Černý Kříž, vodovody

V objektu jsou řešeny ochrany, přeložky a přípojky vodovodů:

km 48,405	Souběh s vodovodem PE d.63
km 48,435	Křížení s vodovodním řadem nezjištěného profilu
km 58,240	Nová vodovodní přípojka PE100 d.63 SDR 11 v délce 10 m
km 63,765	Nová vodovodní přípojka PE80 d.32 SDR 11 dl.12

SO 41-29-02 Plynovody

V objektu jsou řešeny ochrany křížených plynovodů, přeložka kabelů katodové ochrany a úpravy číchaček:

km 2,097	Křížení se STL plyno vodem PE d.160
km 13,770	Přeložka STL plynovodu PE d.63
km 15,132	Křížení se STL plynovodem PE d.160
km 15,801	Křížení se STL plynovodem PE d.110
km 21,982	Křížení se STL plynovodem PE d.90
km 22,476	Křížení s VTL plynovodem OC DN 80
km 25,515	Křížení s VTL plynovodem OC DN 150, , přeložka kabelu katodové ochrany
km 25,522	Křížení se STL plynovodem PE d.110, úprava číchačky
km 27,237	Křížení se STL plynovodem PE d.225
km 31,576	Křížení s VTL plynovodem OC DN 300
km 32,306	Křížení s VTL plynovodem OC DN 100

SO 41-29-03.1 Boršov n.Vlt. - Kájov, kanalizace

V objektu jsou řešeny ochrany, úpravy a přípojky kanalizací:

km 11,055	Křížení s kanalizací DN 400 z betonových trubek
km 13,778	Přeložka splaškové kanalizace DN 300 a dešťové kanalizace DN 600
km 13,898	Křížení s kanalizací DN 300, materiál není dokumentován
km 13,898 – km 13,950	Přepojení splaškové kanalizace na veřejnou splaškovou kanalizaci a zrušení septiku, přípojka dešťová kanalizace nové budovy, přesunutí stávající ČS dešťových vod do opraveného septiku.
km 15,810	Křížení s kanalizací DN 300 v trubkách z PVC, úprava šachty
km 22,125	Nová přípojka dešťové kanalizace DN 150
km 22,136	Přeložka kanalizace DN 150 pod kolejištěm, úprava zasakovací jámy
km 25,526	Křížení kanalizace DN 400, kameninové trubky
km 26,832	Křížení s kanalizací nedokumentovaného průřezu a materiálu.
km 27,232	Křížení kanalizace DN 600
km 27,323	Křížení kanalizace DN 300, kameninové trubky.
km 32,050	Přípojka nové budovy v KT DN 150 ke splaškové kanalizaci
km 32,082	Přeložka kanalizace DN 200 pod kolejištěm

SO 41-29-03.2 Kájov - Černý Kříž, kanalizace

V objektu jsou řešeny ochrany, úpravy a přípojky kanalizací:

km 41 741	Křížení tratě s kanalizací DN 200 v kameninových trubkách
km 48,354	Zrušení kanalizace DN 300, přepojení na nové křížení s kolejištěm
km 48,380	Nová dešťová kanalizační přípojka DN 200 v trubkách PP zaústěná do
	Polečnice v říčním km 24,1.
km 58,250	Nová přípojka dešťové kanalizace DN 200 v trubkách PP DN 200
km 58,417	Křížení kanalizace DN 300 v plastových trubkách
km 63,764	V místě je kanalizace DN 300 v nedokumentovaném materiálu

E.1.10 Protihlukové objekty

SO 41-26-02.1 Boršov n.Vlt. - Kájov, individuální protihluková opatření

SO 41-26-02.2 Kájov - Černý - Kříž, individuální protihluková opatření

Na základě zpracované hlukové studie, jejíž součástí je i vytipování objektů navržených pro IPO, bylo v uvedeném úseku vybráno 10 objektů pro předběžný návrh instalace nových oken s neprůzvučností 35 dB. Jedná se především o služební byty ve výpravních budovách. Tento návrh bude případně korigován dle výsledků měření hluku uvnitř místností během zkušebního provozu, tak aby byly dodrženy vnitřní limitní hladiny hluku pro objekty určené k bydlení, a to pro obytné místnosti a kuchyně.

E.1.11 Objekty pro zajištění veřejného zájmu

SO 41-28-01 Vegetační úpravy

Hlavní náplní tohoto stavebního objektu je kácení mimolesní a lesní zeleně, a následně vyvolané náhradní výsadby. Rozsah kácení byl stanoven na základě místního šetření. Kácena bude pouze zeleň v rozsahu záboru stavby a bezpodmínečně nutných rozhledových trojúhelníků na železničních přejezdech. Celkově se předpokládá dotčení 134 587 m² keřů a 11 306 stromů. Orgán ochrany přírody může vypsát za kácenou mimolesní zeleň náhradní výsadby, podle nových přístupů a tendencí dokonce i za provedení údržby železniční trati. Tento rozsah bude definitivně znám až po projednání dokumentace.

SO 41-28-11 Zabezpečení veřejných zájmů

Stavební objekt řeší úpravy stávajících komunikací poškozených staveništní dopravou po dobu realizace stavby. Konstrukce oprav je rozdělena dle kategorií komunikací. Předpokládaný rozsah oprav komunikací je stanoven na základě místních šetření a odborným odhadem.

Další částí tohoto SO je řešení dopravních opatření při uzavírkách úrovnových přejezdů.

E.2 Pozemní stavební objekty

SO 13-26-01 ŽST Boršov nad Vltavou, stavební úpravy ve VB

Z hlediska stavebních úprav se jedná o nevýznamné změny. V dopravní kanceláři bude zřízeno nezálohované jednotné obslužné pracoviště JOP – bez požadavku na stavební úpravy. Ostatní stávající prostory budou vyhovující i pro umístění nového technologického vybavení. Budou provedeny drobné úpravy vnitřní dispozice, lokální opravy povrchů. Způsob vytápění zůstane zachován. Klimatizační jednotky budou navrženy a řešeny v rámci vlastních technologických PS.

SO 14-26-01 Boršov - Křemže, přístřešky pro cestující

Objekt zahrnuje dřevěnou konstrukci přístřešků na nástupišti v zastávce Vrábče.

Dle normy ČSN 73 4959 „Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách“ je minimální plocha přístřešku pro cestující je 6 m² vnitřního prostoru. Proto je navržen dřevěný přístřešek o vnějších rozměrech 3,5 x 2 m.

SO 15-26-02 ŽST Křemže, nová technologická budova

Objekt má půdorysný tvar obdélníku s rozměry 6 x 7,5m. Z hlediska umístění v těsné blízkosti stávající VB, je tomuto objektu přizpůsobeno i architektonické řešení nové technologické budovy – jednopodlažní objekt s plochou střechou. Dispozičně je objekt navržen dle požadavků zpracovatelů jednotlivých PS technologií umístěných v objektu - místnost sdělovacího zařízení (vč. záložní dopravní kanceláře), rozvodna NN a stavědlová ústředna (zabezpečovací zařízení).

SO 16-26-01 Křemže - Zlatá Koruna, přístřešky pro cestující

V tomto úseku trati se jedná o zastávky Holubov, Třisov a Plešovice. Přístřešky pro cestující budou

řešeny následujícím způsobem:

- zast. Holubov – bude využita stávající čekárna ve VB
- zast. Třisov – bude zřízen nový dřevěný nástupištní přístřešek pro cestující
- zast. Plešovice – stávající přístřešek pro cestující zůstane zachován bez úprav

Dle normy ČSN 73 4959 „Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách“ je minimální plocha přístřešku pro cestující je 6 m² vnitřního prostoru. Proto je navržen dřevěný přístřešek o vnějších rozměrech 3,5 x 2 m.

SO 15-26-03 ŽST Křemže, demolice

Jedná se o demolici bývalého objektu „traťmistrovského okrsku a skladu“ v majetku ČD a.s. na parc. č. 729 v k. ú. Křemže, který je v současnosti již bez využití. Objekt je osazen na stávající rampě v žst. Křemže a bude zdemolován bez náhrady. Část stávající rampy, která je v kolizi s nově navrhovaným prostorovým uspořádáním kolejí, bude zdemolována v rámci objektu železničního spodku.

SO 17-26-02 ŽST Zlatá Koruna, nová technologická budova

Objekt má půdorysný tvar obdélníku s rozměry 6 x 7,5m. Z hlediska umístění v blízkosti stávající VB, je tomuto objektu přizpůsobeno i architektonické řešení nové technologické budovy – jednopodlažní objekt se sedlovou střechou. Dispozičně je objekt navržen dle požadavků zpracovatelů jednotlivých PS technologií umístěných v objektu - místnost sdělovacího zařízení (vč. záložní dopravní kanceláře), rozvodna NN a stavědlová ústředna (zabezpečovací zařízení). Vytápění (temperování) bude zajištěno prostřednictvím elektrických přímotopů.

SO 18-26-01 Zlatá Koruna - Český Krumlov, přístřešky pro cestující

V tomto úseku trati se jedná o zastávky Přísečná, Domoradice a nově zřizovaná zast. Č. Krumlov. Přístřešky pro cestující budou řešeny následujícím způsobem:

- zast. Přísečná – bude zrušena
- zast. Domoradice – nebude řešena
- zast. Český Krumlov – nový dřevěný přístřešek pro cestující

V km 25,5 bude provedena nová zast. Český Krumlov s novým dřevěným přístřeškem pro cestující.

Dle normy ČSN 73 4959 „Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách“ je minimální plocha přístřešku pro cestující - 6 m² vnitřního prostoru a bude dostačující. Proto je navržen dřevěný přístřešek o vnějších rozměrech 3,5 x 2 m.

SO 19-26-02 ŽST Český Krumlov, nová technologická budova

V objektu nové technologické budovy budou technologické místnosti (stavědlová ústředna, rozvodna NN, nouzové ovl. a sdělovací zařízení), které jsou přístupny samostatnými vchody. Nouzové ovládání nebude mít trvalou obsluhu, proto se nepožaduje umístění sociálního zařízení.

Novostavba jednopodlažního objektu s plochou střechou o půdorysných rozměrech 7,55x6,05m s.v. 3,15m je řešena jako přístavba stávající jednopodlažní budovy na zastřešené rampě. Budova bude vytápěna el. přímotopy, bude vybavena elektroinstalací, vnější ochranou před bleskem a pož. zabezpečením.

V rámci SO bude demontována ocelová krytá nakládací plošina s oc. schodištěm a zastřešením.

SO 21-26-02 ŽST Kájov, nová technologická budova

Západně od výpravní budovy v žst. Kájov bude umístěna nová technologická budova, ve které budou technologické místnosti (stavědlová ústředna, zdroje ZZ, rozvodna NN a sdělovací zařízení) a dopravní kancelář s sociálním zázemím odpočinkovou místností..

Přízemní nepodsklepená novostavba s plochou střechou je o půdorysných rozměrech 17,5x9,5m a světlou výškou 3,15m. Budova bude vytápěna el. přímotopy, bude vybavena elektroinstalací, zdravotnickou, klimatizací, vnější ochranou před bleskem a požárním zabezpečením. Dešťové vody budou odvedeny do kanalizace.

SO 22-26-01 Kájov - Hořice na Šumavě, přístřešky pro cestující

Přístřešek pro cestující bude zachován stávající a repasován. Jde o dřevěnou konstrukci opláštěnou dřevěnými prkny s oplechovanou pultovou střechou. V současné době je volně položen na terénu. Z dřevěné konstrukce bude odstraněna poslední řada dřevěného obložení. Obnažené konce nosné dřevěné konstrukce budou ukotveny do ocelových btek s ocelovými trny, které budou zabetonované do základových patek.

SO 23-26-01 ŽST Hořice na Šumavě, stavební úpravy ve VB

Do stávajícího objektu výpravní budovy bude instalována nová zabezpečovací, sdělovací a silnoproudá technologie a bude také zřízena nouzová dopravní kancelář. Nebude výrazně zasahováno do vnějšího vzhledu objektu. V dotčené části budovy bude upravena dispozice, budou provedeny nové podlahy a technologické kanálky pro vedení kabeláže. V rámci zabezpečení budou instalovány interiérové mříže na okna a dveře. Nutnou součástí objektu je zařízení vzduchotechniky. Na štít budovy budou umístěny dvě klimatizační jednotky do ochranných klecí.

SO 25-26-01 ŽST Polná na Šumavě, zřízení prostor pro umístění technologií

Do nové technologické budovy bude instalována zabezpečovací, sdělovací a silnoproudá technologie a bude také zřízena nouzová dopravní kancelář. Každá místnost je přístupná vlastními bezpečnostními dveřmi z exteriéru. Nutnou součástí objektu je zařízení vzduchotechniky. Na štít budovy budou umístěny dvě klimatizační jednotky do ochranných klecí. Odvod dešťové vody ze střechy je řešen volným odkapem na terén.

SO 26-26-01 Polná na Šumavě - Černá v Pošumaví, přístřešky pro cestující

Zast. Hodňov

Stávající plechový přístřešek bude demontován i se základovým betonovým soklem. Nový dřevěný přístřešek se sedlovou střechou bude vyroben dle výkresů vzorového přístřešku ze zast. Ovesná.

Zast. Žlábek

Přístřešek pro cestující bude zachován stávající, repasován a přemístěn v rámci vlakové zastávky.

SO 27-26-01 ŽST Černá v Pošumaví, zřízení prostor pro umístění technologií

Do nové technologické budovy bude instalována zabezpečovací, sdělovací a silnoproudá technologie a bude také zřízena nouzová dopravní kancelář. Nutnou součástí objektu je zařízení vzduchotechniky. Dešťová voda ze střechy je svedena do místní dešťové kanalizace.

SO 28-26-01 Černá v Pošumaví - Horní Planá, přístřešky pro cestující

Přístřešek pro cestující bude zachován stávající, repasován a přemístěn v rámci vlakové zastávky.

SO 29-26-01 ŽST Horní Planá, zřízení prostor pro umístění technologií

Nový technologický objekt bude přistavěn ke stávající výpravní budově. Do objektu bude instalována zabezpečovací, sdělovací a silnoproudá technologie a bude také zřízena dopravní kancelář s hygienickým zázemím. Nutnou součástí objektu je zařízení vzduchotechniky. Objekt je napojen na vodovod a splaškovou kanalizaci. Dešťová voda ze střechy je svedena do místní dešťové kanalizace.

SO 30-26-01 Horní Planá - Nová Pec, přístřešky pro cestující

Stávající zděný přístřešek po celkové rekonstrukci bude zachován.

SO 31-26-01 ŽST Nová Pec, stavební úpravy ve VB

Do stávajícího objektu výpravní budovy bude instalována nová zabezpečovací, sdělovací a silnoproudá technologie a bude také zřízena nouzová dopravní kancelář. Nebude výrazně zasahováno do vnějšího vzhledu objektu. V dotčené části budovy bude upravena dispozice. Nutnou součástí objektu je zařízení vzduchotechniky.

SO 32-26-01 Nová Pec - Černý Kříž, přístřešky pro cestující

Zast. Ovesná

Přístřešek pro cestující bude zachován stávající na stávajícím umístění a repasován.

Zast. Pěkná na Šumavě

Přístřešek pro cestující bude zachován stávající, repasován a přemístěn v rámci vlakové zastávky.

SO 33-26-01 ŽST Černý Kříž, stavební úpravy ve VB

Do stávajícího objektu výpravní budovy bude instalována nová zabezpečovací, sdělovací a silnoproudá technologie a bude také zřízena nouzová dopravní kancelář. Nebude výrazně zasahováno do vnějšího vzhledu objektu. V dotčené části budovy bude upravena dispozice. Nutnou součástí objektu je zařízení vzduchotechniky.

SO 41-26-03 Základy pro reléové domky

Jde o základy 12ti technologických prefabrikovaných buněk. Každý reléový domek 3x2m bude osazen na čtyři betonové patky do nezámrazné hloubky, min. 1,4 m. V místě podmáčené půdy budou pod patkami provedeny vrtané mikropiloty až na úroveň únosné zeminy.

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.4 Ohřev výměn

SO 13-27-01 Žst. Boršov nad Vltavou, EOVS

V železniční stanici Boršov nad Vltavou je v současné době již elektrický ohřev zřízen. Ohřev na jednotlivých výhybkách je napájen z rozvaděče EOVS, který je umístěn u výpravní budovy. Rozvaděč obsahuje zastaralou automatiku chodu, která neumožňuje zařazení do zřizovaného systému dálkové diagnostiky TS ŽDC.

V rámci tohoto SO tedy bude provedena výměna automatiky rozvaděče za novou, která svými vlastnostmi umožní zařazení EOVS ve stanici do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC.

SO 15-27-01 Žst. Křemže, EOVS

SO 17-27-01 Žst. Zlatá Koruna, EOVS

SO 19-27-01 Žst. Český Krumlov, EOVS

SO 21-27-01 Žst. Kájov, EOVS

V železniční stanici Křemže budou v novém kolejišti vyhřívány výhybky č.1 a 6.

V železniční stanici Zlatá Koruna budou v novém kolejišti vyhřívány výhybky č.1 a 4.

V železniční stanici Český Krumlov budou po změně konfigurace kolejiště nově ohřívány výhybky č. 1 a č. 7.

V železniční stanici Kájov budou po změně konfigurace kolejiště nově ohřívány výhybky č. 2, 3, 12 a č. 13.

Ovládání chodu zařízení EOVS bude automatické na základě měření venkovní teploty a srážek pomocí srážkového čidla umístěného v kolejišti a měření teploty ohřívané kolejnice pomocí čidla umístěného na kolejnici referenční výhybky vybavené zařízením EOVS. Zařízení EOVS bude součástí systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty, což umožní dálkovou správu celého systému EOVS z dispečerského pracoviště v Českých Budějovicích.

SO 23-27-01 Žst. Hořice na Šumavě, EOVS

V železniční stanici Hořice na Šumavě je navržena instalace systému elektrického ohřevu výhybek. Ohřev bude instalován na výhybkách č.1 a 2. Navrženo je použití systému EOVS napájeného ze sítě 400/230V 50Hz s použitím proudových chráničů v jednotlivých větvích napájení souprav EOVS. Napájení EOVS bude zajištěno z rozvodny nn v rekonstruované části stávající výpravní budovy.

Ovládání EOVS bude zajištěno pomocí řídicí jednotky instalované v rozvaděči R-EOVS. Jednotka bude přes ethernetovou síť napojena na dispečink České Budějovice, kde budou zasílány informace dle TS 2/2008.

Jedná se zejména o informace o provozu zařízení, poruše zařízení a otevření dveří rozváděče. Řídící jednotka bude pracovat autonomně pomocí výše uvedených čidel bez nutnosti zásahu obsluhy

SO 25-27-01 Žst. Polná na Šumavě, EOVS

V železniční stanici Polná na Šumavě je navržena instalace systému elektrického ohřevu výhybek. Ohřev bude instalován na výhybkách č.1 a 2. Navrženo je použití systému EOVS napájeného ze sítě 400/230V 50Hz s použitím proudových chráničů v jednotlivých větvích napájení souprav EOVS. Napájení EOVS bude zajištěno z rozvodny nn v novém technologickém objektu.

Ovládání EOVS bude zajištěno pomocí řídicí jednotky instalované v rozváděči R-EOVS. Jednotka bude přes ethernetovou síť napojena na dispečink České Budějovice, kde budou zasílány informace dle TS 2/2008. Jedná se zejména o informace o provozu zařízení, poruše zařízení a otevření dveří rozváděče. Řídící jednotka bude pracovat autonomně pomocí výše uvedených čidel bez nutnosti zásahu obsluhy

SO 27-27-01 Žst. Černá v Pošumaví, EOVS

V železniční stanici Černá v Pošumaví stanici je navržena instalace systému elektrického ohřevu na výhybkách č. 1 a 4. Navrženo je použití systému EOVS napájeného ze sítě 400/230V 50Hz s použitím proudových chráničů v jednotlivých větvích napájení souprav EOVS. Napájení EOVS bude zajištěno z rozvodny nn v novém technologickém objektu.

Ovládání EOVS bude zajištěno pomocí řídicí jednotky instalované v rozváděči R-EOVS. Jednotka bude přes ethernetovou síť napojena na dispečink České Budějovice, kde budou zasílány informace dle TS 2/2008. Jedná se zejména o informace o provozu zařízení, poruše zařízení a otevření dveří rozváděče. Řídící jednotka bude pracovat autonomně pomocí výše uvedených čidel bez nutnosti zásahu obsluhy

SO 29-27-01 Žst. Horní Planá, EOVS

V železniční stanici Horní Planá není uvažováno s úpravami kolejiště, proto bude ponechán stávající EOVS na výhybkách č. 1a 5 V rozváděči bude doplněna řídicí jednotka , která bude zapojena do systému DDTSŽDC.

SO 31-27-01 Žst. Nová Pec , EOVS

V Žst. Nová Pec není uvažováno s úpravami kolejiště z těchto důvodů bude ponechán stávající EOVS. V současné době je rozváděč EOVS osazen ve výpravní budově. Při stavebních úpravách ve VB bude rozváděč EOVS dotčen, proto se demontuje. Nový rozváděč EOVS se osadí v rozvodně nn a provede se přepojení stáv. kabelů pro napájení topných souprav výhybky č. 4, 5 do nového rozváděče.

SO 33-27-01 Žst. Černý Kříž , EOVS

V Žst. Černý Kříž je vybudován EOVS na výhybkách č. 3, 4, 5, 6 a 7. Stávající rozváděč EOVS je osazen u VB na straně směrem od kolejiště. V Žst. Kříž nedochází k úpravám kolejiště, proto bude ponechán stávající EOVS a do systému EOVS budou v rámci předmětné stavby zahrnuty ještě výhybky č.1 a 2. Stávající rozváděč EOVS dle požadavku provozovatele bude demontován a nahrazen novým.

Nový rozváděč se osadí na místo stávajícího rozváděče tak, aby stávající kabely od výhybek č. 3-7 bylo možné zatáhnout do nového rozváděče bez spojování. Napájení rozváděče EOVS bude provedeno z měřeného vývodu rozváděče RH pole č. VI. Rozváděče RH jsou řešeny v rámci samostatných provozních souborů.

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

SO 14-27-01 Zast. Černý Dub, úprava osvětlení a kabelového rozvodu

Na zast. Černý Dub proběhla v nedávné době rekonstrukce nástupiště, v rámci které byly instalovány i nové osvětlovací stožáry a rozváděč osvětlení. Rozváděč osvětlení je napájen z místní distribuční sítě E.ON a je umístěn u přístřešku. Pro možnost zařazení osvětlení této zastávky do systému DD TS ŽDC, bude v rámci tohoto SO stávající rozváděč nahrazen rozváděčem novým, který bude obsahovat řídicí jednotku PLC a další příslušné prvky pro automatické a dálkové ovládání.

Stávající kabely osvětlení budou přepojeny do nového rozváděče. Způsob napájení zastávky se nemění.

SO 14-27-02 Zast. Hradce, úprava osvětlení a kabelového rozvodu

Na zast. Hradce proběhla v nedávné době rekonstrukce nástupiště, v rámci které byly instalovány i nové osvětlovací stožáry, rozvaděč osvětlení a elektroměrový rozvaděč RE. Pro možnost zařazení osvětlení této zastávky do systému DD TS ŽDC, bude v rámci tohoto SO stávající rozvaděč nahrazen rozvaděčem novým, který bude obsahovat řídicí jednotku PLC a další příslušné prvky pro automatické a dálkové ovládání. Nový rozvaděč osvětlení bude umístěn u nového reléového domku pro přejezd a bude napojen novým kabelem z RE. Z rozvaděče osvětlení bude v rámci SO 14-27-13 napojen samotný reléový domek přejezdu.

Stávající kabely osvětlení budou přepojeny do nového rozvaděče osvětlení. Způsob napájení zastávky, resp. umístění RE, se nemění.

SO 14-27-03 Zast. Hradce, přípojka nn pro PZS v km 9,653

V rámci tohoto SO bude řešena přípojka nn pro nový reléový domek přejezdu, který bude umístěn v blízkosti přejezdu v km 9,653 na zast. Hradce. Napájení bude zajištěno z nového rozvaděče osvětlení zastávky RO, který bude umístěn v těsné blízkosti domku.

V rámci tohoto SO bude položen mezi RE a RO sdělovací kabel umožňujícím propojení elektroměru se zařízením pro přenos informací o spotřebě elektrické energie.

SO 14-27-04 Zast. Vrábče, úprava osvětlení a kabelového rozvodu

V blízkosti železniční zastávky byla realizována v nedávné době rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení, v rámci které byl u nového technologického domku PZS instalován i nový rozvaděč s elektrovybavou pro výhledové napojení nového osvětlení zastávky a se zásuvkami 230V a 400V.

Pro potřeby napojení nového osvětlení je však stávající rozvaděč HR ČD prostorově nevyhovující, a proto bude u stávajícího rozvaděče přistaven další pilířový rozvaděč RO, z něhož bude napojeno nové osvětlení zastávky. Ten bude napojen ze stávajícího rozvaděče HR ČD a bude vybaven podružným měřením spotřeby elektrické energie s možností dálkového odečtu.

Nová osvětlovací soustava zastávky bude realizována 7ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 5m, které budou osazeny 1ks výbojkového svítidla se zdrojem o výkonu 70W. Součástí osvětlovací soustavy bude také osvětlení přístřešku pro cestující. Ovládání osvětlovacích soustav bude zajištěno pomocí dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty z dispečerského pracoviště v Českých Budějovicích. Pro toto napojení bude v rámci PS 41-12-01.1 položen sdělovací kabel mezi výpichem traťového kabelu v domku PZS a rozvaděčem RO.

Pro možnost ovládání osvětlení nezávisle na systému DDTS ŽDC bude na vhodné místo na venkovním prostranství instalována fotobuňka.

SO 15-27-02 Žst. Křemže, úprava osvětlení

Předmětem tohoto SO je rekonstrukce venkovního osvětlení dopravní cesty a vybudování nového osvětlení ostrovního nástupiště a přístupové cesty k tomuto nástupišti v železniční stanici Křemže.

Stávající osvětlení železničního prostranství je ve stanici provedeno pomocí stožárů typu JŽ a starých betonových stožárů vybavených spouštěcími svítidly s dotykovou spojkou. Tyto stávající osvětlovací stožáry jsou již ve zcela nevyhovujícím technickém stavu, neumožňující bezpečnou údržbu a správnou funkci osvětlovací soustavy. Všechny stávající osvětlovací stožáry v celkovém počtu 8 ks vč. kabelových skříní budou demontovány.

Nová osvětlovací soustava dopravní cesty bude tvořena 9ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 12m osazených 1ks výbojkového svítidla.

Nová osvětlovací soustava ostrovního nástupiště bude tvořena 7ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 6m, které budou osazeny 1ks výbojkového svítidla.

Nová osvětlovací soustava přístupové cesty k nástupišti bude tvořena zářivkovými svítidly instalovanými na přístřešku před výpravní budovou a na stropní části podloubí u boční strany výpravní budovy. Do této soustavy bude vřazena i stávající prosvětlená tabule s názvem stanice instalovaná na přístřešku před výpravní budovou, kolmo na kolejiště.

Ovládání osvětlovacích soustav bude zajištěno pomocí dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty z dispečerského pracoviště v Českých Budějovicích..

SO 15-27-03 Žst. Křemže, úprava kabelového rozvodu

Předmětem tohoto SO je demontáž 5ks stávajících osvětlovacích stožárů typu JŽ včetně svítidel a 3ks betonových stožárů vybavených svítidly a spouštěcím zařízením. Dále budou v rámci tohoto objektu demontovány 2ks kabelových skříní RO01 a RO02 a 1ks kabelové skříň KS6 ve zděném pilíři, z níž je napojeno ponorné čerpadlo v kanalizační jímce. Zároveň budou demontovány i veškeré kabelové rozvody k demontovaným zařízením. V rámci demontáže bude také zrušen stávající kabelový přívod k rozvaděči ER PZS, který je situován u stávajícího domku PZS za garáží MUV. Tento kabelový přívod bude nahrazen novým kabelovým přívodem řešeným v rámci PS 15-11-01, který řeší staniční zabezpečovací zařízení. Rovněž bude zrušen stávající propojovací kabel mezi rozvaděčem RE02 na objektu vodárny a rozvaděčem RE03 na objektu garáže MUV.

Po demontáži plechového objektu TO bude zdemontována i polovina stávajícího zděného pilíře s kabelovou skříní KS07 a rozvaděčem RE05, který je přistavěn u zadní strany demontovaného objektu TO. Demontáž bude provedena zároveň s demontáží druhé poloviny tohoto pilíře, kde je umístěna kabelová skříň JČE a rozvaděč RE04, ale tuto polovinu rozvaděče bude demontovat společnost E.ON se současnou úpravou stávajícího kabelového vedení ve správě a majetku E.ON.

SO 16-27-01 Zast. Holubov, úprava osvětlení a kabelového rozvodu

V prostoru železniční zastávky byla realizována v nedávné době rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení, v rámci které byl u nového technologického domku PZS instalován i nový rozvaděč. Novým elektroměrem s možností dálkového odečtu bude vybaven i stávající rozvaděč ER PZS, kde bude tímto novým elektroměrem nahrazen elektroměr stávající.

Nová osvětlovací soustava zastávky bude realizována 7ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 5m, které budou osazeny 1ks výbojkového svítidla. Součástí osvětlovací soustavy bude také stávající osvětlení instalované na budově zastávky a v místnosti čekárny.

Ovládání osvětlovacích soustav bude zajištěno pomocí dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty z dispečerského pracoviště v Českých Budějovicích. Pro možnost ovládání osvětlení nezávisle na systému DDTS ŽDC bude na vhodné místo na venkovním prostranství instalována fotobuňka.

SO 16-27-02 Zast. Třisov, venkovní osvětlení a kabelový rozvod

V rámci tohoto SO je řešeno nové osvětlení železniční zastávky Třisov.

Nová osvětlovací soustava zastávky bude realizována 6ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 5m, které budou osazeny 1ks výbojkového svítidla. Součástí osvětlovací soustavy bude také osvětlení přístřešku pro cestující.

Ovládání osvětlovacích soustav bude zajištěno pomocí dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty z dispečerského pracoviště v Českých Budějovicích. Pro možnost ovládání osvětlení nezávisle na systému DDTS ŽDC bude na vhodné místo na venkovním prostranství instalována fotobuňka.

Stávající osvětlovací stožár veřejného osvětlení v prostoru železniční zastávky bude zdemontován.

SO 16-27-03 Zast. Třisov, přípojka nn

V rámci tohoto SO je řešeno nové napájení elektrických zařízení instalovaných v prostoru železniční zastávky Třisov. Pro napojení kabelu přípojky nn bude společností E.ON připraven připojovací bod – pojistková skříň na stávajícím betonovém stožáru venkovního vedení nn, který je situován na druhé straně kolejiště než je stávající přístřešek pro cestující, kde bude instalován nový přístřešek, u něhož bude nainstalován nový pilířový elektroměrový rozvaděč RE.

SO 16-27-04 Zast. Třisov, přípojka nn pro PZS v km 17,846

V rámci tohoto SO je řešeno nové napájení technologického domku PZS, který je ve stávajícím stavu v prostoru zastávky již instalován a je napájen kabelovým přívodem nn ze stávajícího technologického domku PZS u přejezdu v km 17,306, který je v současnosti napájen samostatnou kabelovou přípojkou nn ukončenou v elektroměrovém rozvaděči RE01 situovaném u stávajícího zděného technologického domku u přejezdu v km 17,306.

V rámci této stavby bude vybudováno nové místo napojení těchto dvou navzájem propojených technologických domků PZS na zdroj elektrické energie.

Po vybudování nové přípojky nn pro technologický domek PZS v prostoru zastávky a po úpravách zabezpečovacího zařízení uvnitř domku (doplnění oddělovacího transformátoru) a přepojení stávajícího napájecího kabelu bude stávající přípojka nn pro technologický domek u přejezdu v km 17,306 zrušena vč. zrušení stávajícího odběrného místa spolu se stávajícím rozvaděčem RE01.

SO 16-27-05 Zast. Plešovice, venkovní osvětlení a kabelový rozvod

V rámci tohoto SO je řešeno nové osvětlení železniční zastávky Plešovice.

Nová osvětlovací soustava zastávky bude realizována 6ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 5m, které budou osazeny 1ks výbojkového svítidla. Součástí osvětlovací soustavy bude také osvětlení přístřešku pro cestující, kde bude instalováno zářivkové svítidlo.

Ovládání osvětlovacích soustav bude zajištěno pomocí dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty z dispečerského pracoviště v Českých Budějovicích. Pro možnost ovládání osvětlení nezávisle na systému DDTS ŽDC bude na vhodné místo na venkovním prostranství instalována fotobuňka.

SO 16-27-06 Zast. Plešovice, přípojka nn

V rámci tohoto SO je řešeno nové napájení elektrických zařízení instalovaných v prostoru železniční zastávky Plešovice. Pro napojení kabelu přípojky nn bude společností E.ON připraven přípojevací bod.

SO 17-27-02 Žst. Zlatá Koruna, úprava osvětlení

Předmětem tohoto SO je rekonstrukce venkovního osvětlení dopravní cesty a vybudování nového osvětlení ostrovního nástupiště a přístupové cesty k tomuto nástupišti v železniční stanici Zlatá Koruna.

Stávající osvětlení železničního prostranství je ve stanici provedeno pomocí stožárů typu JŽ. Tyto stávající osvětlovací stožáry jsou již ve zcela nevyhovujícím technickém stavu, neumožňující bezpečnou údržbu a správnou funkci osvětlovací soustavy. Všechny stávající osvětlovací stožáry v celkovém počtu 15 ks budou v rámci SO 17-27-03 demontovány. Zdemontováno bude i jedno stávající svítidlo instalované na rohu výpravní budovy.

Nová osvětlovací soustava dopravní cesty bude tvořena 10ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 12m osazených 1ks výbojkového svítidla.

Nová osvětlovací soustava ostrovního nástupiště bude tvořena 7ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 6m, které budou osazeny 1ks výbojkového svítidla.

Nová osvětlovací soustava přístupové cesty k nástupišti bude tvořena 2ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 6m, které budou osazeny 1ks výbojkového svítidla.

Ovládání osvětlovacích soustav bude zajištěno pomocí dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty z dispečerského pracoviště v Českých Budějovicích. Pro možnost ovládání osvětlení nezávisle na systému DDTS ŽDC bude na vhodné místo na venkovním prostranství instalována fotobuňka.

SO 17-27-03 Žst. Zlatá Koruna, úprava kabelového rozvodu

Předmětem tohoto SO je demontáž 15ks stávajících osvětlovacích stožárů typu JŽ a jedno svítidlo instalované na rohu výpravní budovy. Dále budou v rámci tohoto objektu demontovány 2ks zásuvkových stojanů ZS01 a ZS02 a 1ks kabelové skříň KS10 situované v prostoru nákladíště. Zároveň budou demontovány i veškeré kabelové rozvody k demontovaným zařízením. Novým přívodem bude také napojen stávající kabelová skříň KS07, z níž je napojen vnitřní rozvaděč stavědla. Nový přívodní kabel bude napojen z rozvaděče RH v rozvodně nn a bude na budově stavědla ukončen ve stávající pojistkové skříni.

SO 18-27-01 Zast. Český Krumlov, venkovní osvětlení a kabelový rozvod

V rámci tohoto SO je řešeno nové osvětlení železniční zastávky Český Krumlov.

Pro potřeby napojení nového osvětlení bude vedle stávajícího zděného technologického domku PZS u přejezdu v km 25,537 instalován nový pilířový rozvaděč RO.

Nová osvětlovací soustava zastávky bude realizována 8ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 5m,

— které budou osazeny 1ks výbojkového svítidla. Součástí osvětlovací soustavy bude také osvětlení přístřešku pro cestující, kde bude instalováno zářivkové svítidlo.

Ovládání osvětlovacích soustav bude zajištěno pomocí dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty z dispečerského pracoviště v Českých Budějovicích. Pro možnost ovládání osvětlení nezávisle na systému DDTS ŽDC bude na vhodné místo na venkovním prostranství instalována fotobuňka.

SO 19-27-02 Žst. Český Krumlov, úprava osvětlení

Předmětem tohoto SO je rekonstrukce venkovního osvětlení dopravní cesty a vybudování nového osvětlení ostrovních nástupišť a přístupových cest k těmto nástupišťům v železniční stanici Český Krumlov.

Stávající osvětlení železničního prostranství je ve stanici provedeno pomocí stožárů typu JŽ, které jsou ve zcela nevyhovujícím fyzickém stavu, neumožňující bezpečnou údržbu a správnou funkci osvětlovací soustavy. Všechny stávající osvětlovací stožáry, mimo dva osvětlující prostor traťového obvodu, budou v rámci SO 19-27-03 demontovány.

Nová osvětlovací soustava dopravní cesty bude tvořena 11ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 12m osazených 1ks výbojkového svítidla.

Nová osvětlovací soustava nástupišť a přístupových cest k nim bude tvořena 9ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 6m, z nichž 6ks těchto stožárů bude osazeno 2ks výbojkových a zbylé 3ks těchto stožárů osvětlující přístupovou cestu k nástupišti bude osazeno 1ks výbojkového svítidla. Se další 3ks těchto výbojkových svítidel osvětlující přístupovou cestu budou umístěné na fasádě reléového domku. Celkem tedy bude ve stanici instalováno 18ks výbojkových svítidel.

Dále bude pro osvětlení přístupové cesty na nástupiště instalováno 5ks zářivkových svítidel, která budou zavěšena na zastřešení před výpravní budovou.

Venkovní osvětlovací soustavy v železniční stanici budou napájeny z rozvaděče RO, který bude umístěn v nové rozvodně nn.

Ovládání osvětlovacích soustav bude zajištěno pomocí dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty z dispečerského pracoviště v Českých Budějovicích. Pro umožnění ovládání nezávislého na systému DDTS ŽDC bude na vhodné místo na venkovním prostranství instalována fotobuňka.

SO 19-27-03 Žst. Český Krumlov, úprava rozvodů nn

Předmětem tohoto SO je demontáž 19ks stávajících osvětlovacích stožárů typu JŽ včetně svítidel, 2ks svítidel umístěných na fasádě reléového domku, 2ks svítidel umístěných na skladě, 1ks svítidla zavěšeného na převěsu přes kolejiště. Dále budou v rámci tohoto objektu demontovány 3ks zásuvkových stojanů, 1ks rozvaděče a kabelové skříně KS02 a KS04. Zároveň budou demontovány i veškeré kabelové rozvody k demontovaným zařízením.

Dále je součástí tohoto SO výstavba kabelovodu z technologické budovy na ostrovní nástupiště pro možnost vedení kabelů EOv a osvětlení z rozvodny nn na zhlaví.

SO 21-27-02 Žst. Kájov, úprava osvětlení

Předmětem tohoto SO je rekonstrukce venkovního osvětlení dopravní cesty a vybudování nového osvětlení ostrovního nástupiště a přístupové cesty k tomuto nástupišti v železniční stanici Kájov.

Stávající osvětlení železničního prostranství je ve stanici provedeno pomocí dvou příhradových osvětlovacích věží a dále pomocí stožárů typu JŽ, které jsou ve zcela nevyhovujícím fyzickém stavu, neumožňující bezpečnou údržbu a správnou funkci osvětlovací soustavy. Všechny stávající osvětlovací stožáry, mimo osvětlovacích věží, budou v rámci SO 21-27-03 demontovány.

Nová osvětlovací soustava dopravní cesty bude tvořena 10ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 12m osazených 1ks výbojkového svítidla a dále dvěma stávajícími osvětlovacími věžemi, u kterých bude provedena kompletní rekonstrukce. U osvětlovacích věží bude demontována stávající elektrovýzbroj vč. rozvaděčů, bude provedena obnova nátěru a osvětlovací věž bude vystrojena novými kabely a světlomety o výkonu 250W.

Nová osvětlovací soustava nástupišť a přístupových cest k nim bude tvořena 11ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 6m, z nichž 7ks těchto stožárů bude osazeno 2ks výbojkových svítidel. Osvětlení zastřešení u VB ČD, a.s. bude provedeno pomocí 5ks zářivkových svítidel. Svítidla budou

napojena samostatným kabelem z rozvaděče osvětlení – RO.

Pro možnost ovládání osvětlení bude rozvaděč RO obsahovat řídicí jednotku PLC. Systém osvětlení, resp. řídicí část rozvaděče osvětlení, bude zařazen do systému dálkové diagnostiky technologických systémů ŽDC, který je zaváděn na této stavbě pro možnost dispečerského sledování a řízení zařízení žel. infrastruktury.

SO 21-27-03 Žst. Kájov, úprava rozvodů nn

Součástí tohoto objektu je přeložka kabelu nn pro napájení vodárny, T.O. a topírny u výpravní budovy a dále v rozsahu od kabelové skříně KS02 do kabelové skříně KS03.

Dále je součástí tohoto SO výstavba kabelovodu z technologické budovy na ostrovní nástupiště pro možnost vedení kabelů EOv a osvětlení z rozvodny nn na zhlaví. Předmětem tohoto SO je rovněž demontáž 14ks stávajících osvětlovacích stožárů typu JŽ včetně svítidel a dále demontáž veškeré elektroinstalace dvou osvětlovacích věží ve stanici. Dále bude v rámci tohoto objektu demontováno 6ks zásuvkových stojanů a jedna kabelová skříň.

SO 22-27-01 Zast. Mezipotočí osvětlení a kabelového rozvodu

V současné době není na zastávce Mezipotočí osvětlení nástupiště. V rámci revitalizace trati bude v zast. Mezipotočí instalováno osvětlení nástupiště a přístřešku dle platných norem.

Osvětlení bude rozděleno do skupin:

osv. obvod č. 1 – osvětlení nástupiště (stožáry č. 1-4) a příchozí cesty, osvětlovací sklopné stožáry 5,5m,

osv. obvod č. 2 – osvětlení nástupiště a příchozí cesty (stožár č. 5) - osvětlovací sklopný stožár 5,5m,

osv. obvod č. 3 – osvětlení v přístřešku

Ze zastávky budou rovněž napájeny nově instalované přejezdové zabezpečovací zařízení.

Osvětlení bude ovládáno jak místně, tak i dálkově pomocí instalovaného přijímacího zařízení z vlakového dispečinku v Českých Budějovicích přes datové rozhraní. Přenos signálů bude pomocí dálkových metalických kabelů (viz. PS sděl. zař.). Kromě dálkového ovládání bude možné zjistit ze vzdáleného pracoviště stav zařízení (sepnuto, vypnuto), poruchu zařízení a režim ovládání z možností změny nastavení.

SO 22-27-03 Přípojka nn pro PZS v km 35,998

V rámci revitalizace trati bude v žkm 35,998 a 34,432 zřízeno výstražné světelné zabezpečovací zařízení. Pro napájení uvedených PZS bude v žkm 35,998 zřízena kabelová přípojka ze zast. Mezipotočí.

SO 23-27-02 ŽST Hořice na Šumavě,

V rámci rekonstrukce kolejí v žst. dojde k dotčení většiny stávajícího kabelového rozvodu osvětlení. Ve stanici bude vybudováno nové osvětlení včetně rozvodu.

Prostor kolejíště bude osvětlen 12m sklopnými stožáry osazených výbojkovými svítidly. Nástupiště bude osvětleno pomocí sklopných stožárů výšky 6 m osazených 2 svítidly. Přejechod pro chodce a příchozí komunikace u výpravní budovy budou osvětleny pomocí sklopných stožárů 6m. Místní ovládání v případě údržby, revizí se bude provádět napojením pomocí přenosného notebooku, který bude součástí dodávky dálkové ovládání železniční infrastruktury vč. naprogramovaného softwaru. Dálkově bude osvětlení ovládáno pomocí instalovaného přijímacího zařízení z vlakového dispečinku v Českých Budějovicích.

SO 23-27-03 ŽST Hořice na Šumavě, úprava kabelového rozvodu

Napájení železniční stanice Hořice je provedeno z kabelového vedení E.ON.

V současné době je v Žst. Hořice napájení stávajícího osvětlení nástupiště a kolejíště provedeno z rozvaděče R01, který je osazen ve výpravní budově. Stávající rozvaděč bude dotčen, protože v Žst. Hořice je uvažováno ve výpravní budově se stavebními úpravami pro technologické prostory (staniční zab. zař., sděl. zařízení, DK a rozvodny nn).

Předmětem tohoto stavebního objektu je napojení nových parkových stožárů pro osvětlení nástupišť a nových sklopných stožárů v=12m na zhlavích v prostoru výhybek z nového rozvaděče R-VO.

SO 23-27-02 ŽST Polná na Šumavě, úprava osvětlení

V rámci rekonstrukce kolejí v žst. dojde k dotčení většiny stávajícího kabelového rozvodu osvětlení . Ve stanici bude vybudováno nové osvětlení včetně rozvodu.

Prostor kolejiště bude osvětlen 12m sklopnými stožáry osazených výbojkovými svítidly. Nástupiště a chodníky budou osvětleny pomocí sklopných stožárů výšky 5,5 m . Přejezd ve stanici bude osvětlen pomocí sklopného stožáru výšky 12m.

Místní ovládání v případě údržby, revizí se bude provádět napojením pomocí přenosného notebooku, který bude součástí dodávky dálkové ovládání železniční infrastruktury vč. naprogramovaného softwaru. Dálkově bude osvětlení ovládáno pomocí instalovaného přijímacího zařízení z vlakového dispečinku v Českých Budějovicích přes datové rozhraní .

SO 25-27-03 ŽST Polná na Šumavě, úprava kabelového rozvodu

Napájení železniční stanice Polná je provedeno z kabelového vedení E. ON.

V současné době je v Žst. Polná napájení stávajícího osvětlení nástupiště a kolejiště provedeno z rozvaděče R01, který je osazen ve výpravní budově. Stávající rozvaděč bude dotčen, protože v Žst. Polná je uvažováno ve výpravní budově se stavebními úpravami pro technologické prostory (staniční zab. zař., sděl. zařízení, DK a rozvodny nn).

Předmětem tohoto stavebního objektu je napojení nových parkových stožárů pro osvětlení nástupišť a nových sklopných stožárů v=12m na zhlavích v prostoru výhybek ze stykačových vývodů nového rozvaděče R-VO.

SO 26-27-01 Zast. Hodňov osvětlení a kabelového rozvodu

V současné době není na zastávce Hodňov vybudováno osvětlení nástupiště. V rámci revitalizace trati bude v zast. Hodňov instalováno osvětlení nástupiště a přístřešku dle platných norem.

osv. obvod č. 1 – osvětlení nástupiště (stožáry č. 1-4) a příchozí cesty, osvětlovací sklopné stožáry 5,5m,

osv. obvod č.2 – osvětlení nástupiště a příchozí cesty (stožár č. 5) - osvětlovací sklopný stožár 5,5m,

osv. obvod č. 3 – osvětlení v přístřešku, zářivkové těleso

Ze zastávky budou rovněž napájeny nově instalované přejezdové zabezpečovací zařízení.

Kromě dálkového ovládání bude možné zjistit ze vzdáleného pracoviště stav zařízení (sepnuto, vypnuto), poruchu zařízení a režim ovládání z možností změny nastavení. Přenášené informace na dispečink musí odpovídat předpisu TS 2/2008 – ZSE pro dálkovou diagnostiku technologických systémů železniční dopravní cesty.

SO 26-27-02 Zast. Hodňov, přípojka nn

Pro napájení osvětlení a přejezdového zařízení bude do stanice Hodňov zřízena kabelová přípojka ze zastávky Žlábek. Osvětlení zast. Žlábek bude řízeno ze zast. Hodňov v délce cca 2040m.

SO 26-27-03 Zast. Žlábek osvětlení a kabelového rozvodu

V současné době není na zastávce Žlábek osvětlení nástupiště. V rámci revitalizace trati bude v zast. Žlábek instalováno osvětlení nástupiště a přístřešku dle platných norem.

osv. obvod č. 1 – osvětlení nástupiště (stožáry č. 1-4) a příchozí cesty, osvětlovací sklopné stožáry 5,5m,

osv. obvod č.2 – osvětlení nástupiště a příchozí cesty (stožár č. 5) - osvětlovací sklopný stožár 5,5m,

osv. obvod č. 3 – osvětlení v přístřešku, zářivkové těleso

Ze zastávky budou rovněž napájeny nově instalované přejezdové zabezpečovací zařízení.

Kromě dálkového ovládání bude možné zjistit ze vzdáleného pracoviště stav zařízení (sepnuto, vypnuto), poruchu zařízení a režim ovládání z možností změny nastavení. Přenášené informace na dispečink musí odpovídat předpisu TS 2/2008 – ZSE pro dálkovou diagnostiku technologických systémů železniční dopravní cesty.

SO 26-27-04 Zast. Žlábek, přípojka nn

Pro napájení osvětlení zast. Žlábek a zast. Hodňov včetně PZS 53,549 bude v zast. Žlábek zřízena kabelová přípojka a nové odběrné místo z distribuční soustavy. Připojovací bod z distribuční soustavy bude stávající trafostanice č. 272516E ve vlastnictví provozovatele DS. Na základě žádosti o zřízení nového

odběrného místa zajistí provozovatel DS firma E.ON úpravu stáv. rozváděče pro napojení nového odběrného místa.

SO 26-27-05 Dopř. Polečnice, úprava kabelového rozvodu

Na základě požadavku zpracovatele sdělovacího zařízení bude realizována přípojka nn pro nový objekt sděl. zařízení TRS v dopravně Polečnice.

Napojení objektu TRS z rozváděče R01 je součástí PS 41-12-04.2

SO 27-27-02 ŽST Černá v Pošumaví, úprava osvětlení

V rámci rekonstrukce kolejí v žst. dojde k dotčení většiny stávajícího kabelového rozvodu osvětlení. Ve stanici bude vybudováno nové osvětlení včetně rozvodu. Také dojde k přesunu technologie do nového technologického objektu.

Prostor kolejíště bude osvětlen 12m sklopnými stožáry osazených výbojkovými svítlidly. Nástupiště a chodníky budou osvětleny pomocí sklopných stožárů výšky 5,5 m osazených svítlidly. Přejezd ve stanici bude osvětlen pomocí sklopného stožáru výšky 12m.

Místní ovládání v případě údržby, revizí se bude provádět napojením pomocí přenosného notebooku, který bude součástí dodávky dálkové ovládání železniční infrastruktury vč. naprogramovaného softwaru. Dálkově bude osvětlení ovládáno pomocí instalovaného přijímacího zařízení z vlakového dispečinku v Českých Budějovicích přes datové rozhraní.

SO 27-27-03 ŽST Černá v Pošumaví, úprava kabelového rozvodu

Napájení železniční stanice Černá v Pošumaví je provedeno z kabelového vedení E. ON. V současné době je v Žst. Černá v Pošumaví napájení stávajícího osvětlení nástupiště a kolejíště provedeno z rozváděče, který je osazen ve výpravní budově. Z důvodu přesunu technologie do nového technologického objektu (dále TO) bude provedeno napájení osvětlení z rozváděče v rozvodně NN nového TO.

Předmětem tohoto stavebního objektu je také instalace napájecích kabelů pro osvětlení chodníků, nástupišť a osvětlení kolejíště.

SO 26-27-03 Zast. Horní Planá, osvětlení a kabelového rozvodu

V současné době není na zastávce Horní Planá vybudováno osvětlení nástupiště. V rámci revitalizace trati bude v zast. Horní Planá instalováno osvětlení nástupiště a přístřešku dle platných norem.

osv. obvod č. 1 – osvětlení nástupiště (stožáry č. 1-4) a příchozí cesty, osvětlovací sklopné stožáry 5,5m,

osv. obvod č. 2 – osvětlení nástupiště a příchozí cesty (stožár č. 5) - osvětlovací sklopný stožár 5,5m,

osv. obvod č. 3 – osvětlení v přístřešku, zářivkové těleso

Osvětlení bude ovládáno jak místně, tak i dálkově pomocí instalovaného přijímacího zařízení z vlakového dispečinku v Českých Budějovicích přes datové rozhraní. Přenos signálů bude pomocí dálkových metalických kabelů (viz. PS sděl. zař.). Rozváděč bude obsahovat diagnostiku poruch ze signálů proudových relé osazených v rozváděči RO, diagnostiku pro vyhodnocování signálů z fotobuňky a modul spínacích hodin s možností dálkového nastavování času sepnutí. Kromě dálkového ovládání bude možné zjistit ze vzdáleného pracoviště stav zařízení (sepnuto, vypnuto), poruchu zařízení a režim ovládání z možností změny nastavení.

SO 28-27-02 Zast. Horní Planá, přípojka nn

Pro napájení osvětlení zast. Horní Planá bude zřízena kabelová přípojka a nové odběrné místo z distribuční soustavy. Připojovací bod z distribuční soustavy bude stávající kabelová skříň, která osazena na objektu autokempu (katastrální číslo 823/3). Na základě žádosti o zřízení nového odběrného místa zajistí provozovatel DS, firma E.ON, úpravu stáv. kabelové skříně osazenou vývody pro napojení nového odběrného místa.

SO 28-27-03 Přípojka nn pro PZS v km 61,043

V rámci revitalizace trati bude v žkm 61,043 zřízeno výstražné světelné zabezpečovací zařízení. Pro napájení uvedených PZS bude v žkm 61,043 zřízena kabelová přípojka ze zast. Horní Planá.

SO 30-27-04 Přípojka nn pro PZS v km 67,265

V rámci PS 30-11-01 bude na přejezdu v km 67,265 instalováno nové světelné přejezdové zabezpečovací zařízení. Pro napájení nového přejezd. zařízení bude realizována nová přípojka nn. Přípojka nn se provede ze zast. Pernek.

SO 29-27-02 ŽST Horní Planá, úprava osvětlení

V současné době je v Žst. Horní Planá osvětlení kolejiště provedeno osvětlovacími stožáry Ž12. Stávající osvětlovací stožáry Ž12 jsou z hlediska technického stavu nevyhovující pro budoucí provoz. Z těchto důvodů se stávající osvětlovací stožáry Ž12 demontují a nahradí se novými sklopnými stožáry v=12m.

Osvětlení kolejiště se provede na zhlavích v oblasti výhybek dle závěrů s porady konané na SUDOPu Praha konané 28.11. 2011 a porady konané dne 14.12. 2011 na SŽDC České Budějovice. V prostoru před výpravní budovou (přístup na nástupiště) je navrženo pomocí 2ks sklopných osvětl. stožárů v=12m. Pro osvětlení plochy v prostoru VB se využije stávající výložník s osvětlovacím tělesem osazený v přístřešku VB. Osvětlovací těleso se demontuje a nahradí se novým tělesem.

V Žst. Horní Planá bylo vybudováno nové v r. 2009 nové ostrovní nástupiště, vč. osvětlení, , proto se ponechá stávající v souladu závěrů z porad závěrů z porad konaných 28.11. 2011 a porady konané dne 14.12. 2011 na SŽDC České Budějovice)

Místní ovládání v případě údržby, revizí se bude provádět napojením pomocí přenosného notebooku, který bude součástí dodávky dálkové ovládání železniční infrastruktury vč. naprogramovaného softwaru. Dálkově bude osvětlení ovládáno pomocí instalovaného přijímacího zařízení z vlakového dispečinku v Českých Budějovicích přes datové rozhraní.

SO 29-27-03 ŽST Horní Planá, úprava kabelového rozvodu

Napájení železniční stanice Horní Planá je provedeno z distribučního rozvodu E.ON kabelovou přípojkou, která je ukončena v kabelové skříni. Kabelová skříň E.ON je osazena v obvodové zdi výpravní budovy.. Z kabelové skříně je napojena stávající elektroměrová rozvodnice na chodbě výpravní budovy. V rámci předmětné stavby je uvažováno s novou technologií zab.zař. a sděl. zařízení z tohoto důvodu vznikly požadavky na zvýšení odběru el. energie. V Žst. Horní Planá je dle nového navýšení příkonu uvažováno s hlavním jištěním před elektroměrem 125A, proto je nutné instalovat novou elektroměrovou rozvodnici s nepřímým měřením.

SO 30-27-01 Zast. Pernek, osvětlení a kabelového rozvodu

V současné době není na zastávce Pernek vybudováno osvětlení nástupiště. V rámci revitalizace trati bude v zast. Pernek instalováno osvětlení nástupiště a přístřešku dle platných norem.

osv. obvod č. 1 – osvětlení nástupiště (stožáry č. 1-4) a příchozí cesty, osvětlovací sklopné stožáry 5,5m,

osv. obvod č.2 – osvětlení nástupiště a příchozí cesty (stožár č. 5) - osvětlovací sklopný stožár 5,5m,

osv. obvod č. 3 – osvětlení v přístřešku, zářivkové těleso

Návrh venkovního osvětlení a rozdělení osvětlení do jednotlivých skupin dle charakteru provozu v této zastávce byl proveden na základě zpracovaného protokolu o určení pracovních ploch. Ze zastávky budou rovněž napájeny nově instalované přejezdové zabezpečovací zařízení.

Rozváděč bude obsahovat diagnostiku poruch ze signálů proudových relé osazených v rozváděči RO, diagnostiku pro vyhodnocování signálů z fotobuňky a modul spínacích hodin s možností dálkového nastavování času sepnutí. Kromě dálkového ovládání bude možné zjistit ze vzdáleného pracoviště stav zařízení (sepnuto, vypnuto), poruchu zařízení a režim ovládání z možností změny nastavení. Přenášené informace na dispečink musí odpovídat předpisu TS 2/2008 – ZSE pro dálkovou diagnostiku technologických systémů železniční dopravní cesty.

SO 30-27-02 Zast. Pernek, přípojka nn

Pro napájení osvětlení zast. Pernek bude zřízena kabelová přípojka a nové odběrné místo z distribuční soustavy. Připojovací bod z distribuční soustavy bude nově zřízená kabelová skříň na stávajícím vedení provozovatele DS na parcele č. 300. Na základě žádosti o zřízení nového odběrného místa zajistí provozovatel DS, firma E.ON, úpravu stáv. kabelové skříně osazenou vývody pro napojení nového

odběrného místa.

SO 32-27-03 Přípojka nn pro PZS v km 75,445

V rámci PS 32-11-01 bude na přejezdu v km 75,445 instalováno nové světelné přejezdové zabezpečovací zařízení. Pro napájení nového přejezd. zařízení bude realizována nová přípojka nn. Přípojka nn se provede ze zast. Ovesná.

SO 32-27-06 Přípojka nn pro PZS v km 78,300

V rámci PS 32-11-01 bude na přejezdu v km 78,300 instalováno nové světelné přejezdové zabezpečovací zařízení. Pro napájení nového přejezd. zařízení bude realizována nová přípojka nn. Přípojka nn se provede ze zast. Pěkná.

SO 31-27-03 ŽST Nová Pec, úprava kabelového rozvodu

Napájení železniční stanice Nová Pec je provedeno z distribučního rozvodu E.ON kabelovou přípojkou. V rámci předmětné stavby je uvažováno s novou technologií zab.zař. a sděl. zařízení z tohoto důvodu vznikly požadavky na zvýšení odběru el. energie. V Žst. Horní Planá je na základě navýšení příkonu uvažováno s hlavním jištěním před elektroměrem 80A. V současné době je v Nová Pec napájení stávajících odběrů zajištěno ze stávajícího rozvaděče, který je situován ve výpravní budově. Z RH01 je položen kabel do stávajícího rozvaděče elektrického ohřevu výhybek, který je osazen ve výpravní budově. Kromě napájení topných souprav na výhybkách č.1 a 4 je z rozvaděče EOVS zajištěno napájení osvětlovacích stožárů ostrovním nástupiště PS01- PS03 a PS04 a PS08. V rámci předmětné stavby je v Žst. Nová Pec uvažováno ve výpravní budově se stavebními úpravami pro technologické prostory (staniční zab. zař., sděl. zařízení, DK a rozvodny nn). V rozvodně nn bude osazen v rámci tohoto stavebního objektu nový rozvaděč pro napojení venkovního osvětlení. Předmětem tohoto stavebního objektu je napojení stávajících parkových stožárů pro osvětlení nástupiště a stávajících stožárů Ž14 pro osvětlení kolejiště do nového rozvaděče. Ze stykačových vývodů rozvaděče RVO se položí kabely pro napojení stávajících osvětlovacích stožárů.

Místní ovládání v případě údržby, revizí se bude provádět napojením pomocí přenosného notebooku, který bude součástí dodávky dálkové ovládání železniční infrastruktury vč. naprogramovaného softwaru. Dálkově bude osvětlení ovládáno pomocí instalovaného přijímacího zařízení z vlakového dispečinku v Českých Budějovicích přes datové rozhraní.

SO 33-27-02 ŽST Černý Kříž, úprava osvětlení

V současné době je v Žst. Černý Kříž je osvětlení kolejiště provedeno osvětlovacími stožáry Ž12. Stávající osvětlovací stožáry Ž12 jsou z hlediska technického stavu nevyhovující pro budoucí provoz. Z těchto důvodů se stávající osvětlovací stožáry Ž12 demontují a nahradí se novými sklopnými stožáry v=12m s výbojkovými svítidly.

Osvětlení kolejiště se provede na zhlavích v oblasti výhybek dle závěrů s porady konané na SUDOPu Praha konané 28.11. 2011 a porady konané dne 14.12. 2011 na SŽDC České Budějovice. V prostoru před výpravní budovou (přístup na nástupiště) je navrženo pomocí 1ks sklopného osvětl. stožárů v=12m.

V Žst. Černý Kříž bylo již vybudováno nové nástupiště, vč. osvětlení, které je vyhovující, proto se ponechá stávající dle závěrů z porady konané 28.11. 2011 a porady konané dne 14.12. 2011 na SŽDC České Budějovice.

Místní ovládání v případě údržby, revizí se bude provádět napojením pomocí přenosného notebooku, který bude součástí dodávky dálkové ovládání železniční infrastruktury vč. naprogramovaného softwaru. Dálkově bude osvětlení ovládáno pomocí instalovaného přijímacího zařízení z vlakového dispečinku v Českých Budějovicích přes datové rozhraní.

SO 33-27-03 ŽST Černý Kříž, úprava kabelového rozvodu

Napájení železniční stanice Černý Kříž je provedeno z venkovní distribuční linky E.ON. Z důvodu instalace nového sděl. a zabezpečovacího zařízení dojde k navýšení odběru.

V současné době v Žst. Černý Kříž napájení stávajícího osvětlení nástupiště provedeno z rozvaděče, který je osazen ve výpravní budově. Osvětlení kolejiště (typ.beton. stožáry) je zajištěno z rozvaděče R0, který je osazen ve VB. Stávající rozvaděče budou dotčeny, protože v Žst. Černý Kříž je uvažováno ve výpravní budově se stavebními úpravami pro technologické prostory (staniční zab. zař., sděl. zařízení, DK a

rozvodny nn). V rozvodně nn bude osazen v rámci toto projektu nový rozvaděč vyzbrojen vývody pro napojení venkovního osvětlení a vývod pro napájení nového rozvaděče EOV.

Předmětem tohoto stavebního objektu je napojení stávajících parkových stožárů pro osvětlení nástupišť a nových sklopných stožárů v=12m na zhlavích v prostoru výhybek .

E.3.8 Vnější uzemnění

SO 15-27-05 Žst. Křemže, uzemnění technologické budovy

SO 17-27-05 Žst. Zlatá Koruna, uzemnění technologické budovy

SO 19-27-05 Žst. Český Krumlov, uzemnění technologické budovy

SO 21-27-05 Žst. Kájov, uzemnění technologické budovy

Uzemňovací soustava technologické budovy je společná a bude sloužit pro ochranu před nebezpečným dotykem ve všech použitých napěťových soustavách a pro uzemnění hromosvodu.

Pro zabezpečení vlakové dopravy v železničních stanicích a na trati jsou použity počítače náprav. Do budoucna se navíc neuvažuje s elektrifikací této trati. Uzemňovací soustava se tedy může přiblížit ke kolejím i pod 5m. Zemnicí soustava je složena z uzemnění založeného v základech budovy a dále z venkovního uzemnění.

SO 23-27-05 ŽST Hořice na Šumavě, uzemnění rozvodny nn

SO 25-27-05 ŽST Polná na Šumavě, uzemnění technologické budovy

SO 27-27-05 ŽST Černá v Pošumaví, uzemnění technologické budovy

SO 29-27-05 ŽST Horní Planá, uzemnění technologické budovy

Uzemňovací soustava (ve výše uvedených žst.) - technologické budovy je společná a bude sloužit pro ochranu před nebezpečným dotykem ve všech použitých napěťových soustavách a pro uzemnění hromosvodu.

Na zemnicí bude přes rozpojitelné zkušební svorky připojeno vnitřní uzemnění rozvodny nn. Stávající uzemnění VB se připojí k nové zemnicí síti vč. ocelových konstrukcí odkrytých ve výkopu jako náhodné zemniče.

SO 31-27-05 ŽST Nová Pec, uzemnění rozvodny nn

SO 33-27-05 ŽST Černý Kříž, uzemnění rozvodny nn

V obou žst. budou ve VB po stavebních úpravách situovány nové technologické místnosti (rozvodna NN, RZZ, sděl. místnost a dopravní kancelář) Ve smyslu schválené přípravné dokumentaci se pro novou rozvodnu NN vybuduje nová zemnicí síť s napojením na stáv. zemnicí soustavu.

Stávající uzemnění VB se připojí k nové zemnicí síti vč. ocelových konstrukcí odkrytých ve výkopu jako náhodné zemniče.

E.3.9 Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních

SO 17-30-02 ŽST Zlatá Koruna, přeložka kabelu VO v km 21,988

Předmětem řešení tohoto stavebního objektu je přeložka kabelu veřejného osvětlení obce Zlatá Koruna, který v km 21,988 kříží železniční trať České Budějovice – Volary. Přeložka je vyvolána hloubkovým zásahem do železničního spodku, díky kterému dojde k narušení tohoto kabelu.

D. Provozní soubory

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 11-11-01 ŽST České Budějovice, úprava staničního zabezpečovacího zařízení

Náplň tohoto PS se oproti přípravné dokumentaci a schvalovacímu a posuzovacímu protokolu značně změnila. SŽDC nesouhlasilo se zřízením dálkového ovládání úseku Volary – České Budějovice včetně bývalé odbočky Rožnov z toho důvodu, že odbočka Rožnov již neexistuje a zabezpečení tohoto kolejiště je součástí elektronického stavědla České Budějovice. V mezistaničním úseku Boršov nad Vltavou – České Budějovice bude zachováno stávající TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo bez hradla na trati.

Na rozdíl od TZZ v ostatních mezistaničních úsecích Volary – Boršov nad Vltavou, kde bude TZZ v bezsoulasovém stavu a stavěním vlakové cesty bude udělován příslušný traťový souhlas, zůstane v mezistaničním úseku Boršov nad Vltavou – České Budějovice stávající TZZ a na otáčení souhlasu se budou podílet oba výpravčí – dispečer v Kájově a výpravčí v žst. České Budějovice. V této stavbě tedy nebude v Českých Budějovicích doplňována skříň DOZ. Toto bude provedeno až při dobudování cílového stavu – přenesení dálkového ovládání tratě Volary (mimo) – České Budějovice na RDP v Českých Budějovicích.

Předmětem tohoto PS je tedy pouze úprava přibližovacích úseků staničních PZS přejezdů „1L“ v km 0,751, „0L“ v km 0,409 a „5K“ v km 0,068 pro zvýšení traťové rychlosti od km 0,000 tratě Volary – České Budějovice (od odbočky Rožnov) na 90 km/h. Pro přibližovací úseky se budou využívat stávající úseky počítačů náprav. v potřebné délce přibližovacího úseku. Tím bude nutno provést úpravu software pro ovládání těchto PZS ze stanice a návaznost na stávající SZZ.

Umístění zařízení v RD u těchto přejezdů se nemění, napájení PZS zůstane stávající.

PS 13-11-01 ŽST Boršov nad Vltavou, doplnění staničního zabezpečovacího zařízení

Tento PS řeší úpravu stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení stanice Boršov nad Vltavou. V železniční stanici Boršov nad Vltavou je navrženo doplnění stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ) 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu traťové elektronické stavědlo ESA11 pro možnost dálkového ovládání této stanice z obslužného pracoviště (OP) v Kájově. V cílovém stavu je uvažováno s dálkovým ovládáním z regionálního dispečerského pracoviště (RDP) v Českých Budějovicích – není předmětem stavby. Elektronické stavědlo v Boršově nad Vltavou bude kromě ovládání vlastní stanice na místní úrovni plnit zároveň funkci řídicího traťového stavědla pro ovládání stanic s detašovanými částmi traťového stavědla v žst. Křemže a Zlatá Koruna.

S ohledem na to, že stanice bude dálkově ovládaná a ručně stavěné a uzamčené výhybky nebudou pod dohledem dopravního pracovníka, je nutno doplnit na odbočnou výhybku č.1 na vlečku Letiště snímač polohy jazyka a tento se zapracuje do obvodu elektromagnetického zámku. Propojení bude novým kabelem do elektromagnetického zámku. Zabezpečení odbočné a odvrtné výhybky vlečky Letiště se nemění.

Vzhledem ke zvýšení rychlosti v oblasti stanice je nutno upravit přibližovací úseky staničního přejezdu v km 3,729, u něhož se zároveň doplní pozitivní signalizace a hláska pro nevidomé. Pro doplnění pozitivní signalizace je nutno hlídat volnost vlečkových kolejí vlečky Europasta SE přes přejezd. K tomu se využijí stávající počítačové body počítačů náprav, které se posunou k výkolejkám z vlečky. Boční ochrana z vlečky bude v obou kolejích zajištěna stávajícími výkolejkami.

Vzhledem ke zvýšení rychlosti a doplnění závor na požadavek obce u přejezdů na trati v úseku Boršov – České Budějovice v km 1,872 a v km 2,123, které zasahují svými přibližovacími úseky do stanice, bude upraveno jejich ovládání směrem ze stanice.

Z důvodu zvýšení rychlosti a zábrzdné vzdálenosti v úseku Kájov – Boršov nad Vltavou, je nutné posunout předvěst PŘL vjezdového návěstidla L na zábrzdnu vzdálenost 700 m. Stávající kabel bude naspojován novým kabelem k nové poloze předvěsti PŘL.

V mezistaničním úseku Boršov n./Vlt. – České Budějovice bude ponecháno stávající TZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo bez hradla na trati.

V mezistaničním úseku Křemže – Boršov n./Vlt. bude vybudováno nové TZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo bez hradla na trati. V žst. Boršov nad Vltavou bude staniční část tohoto

TZZ umístěna ve stávající stavědlové ústředně a TZZ bude navázáno na stávající SZZ včetně vazeb na PZS na trati.

Napájení SZZ a TZZ směr České Budějovice nebude měněno.

PS 15-11-01 ŽST Křemže, staniční zabezpečovací zařízení

Tento PS řeší zabezpečovací zařízení vlastní stanice Křemže. V železniční stanici Křemže je navrženo staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu traťové elektronické stavědlo jako detašovaná část traťového stavědla Boršov nad Vltavou. Elektronické stavědlo bude vybudováno na upravenou konfiguraci kolejiště.

Stanice bude vybavena deskou nouzové obsluhy, z níž bude možno při poruše dálkového ovládání, v omezeném rozsahu nouzově ovládat vlastní stanici. V základním stavu bude stanice ovládána z JOP dispečerského centra v žst. Kájov. V cílovém stavu bude trať Volary (mimo) - České Budějovice dálkově ovládána z RDP České Budějovice bez NŘP.

Součástí PS je doplnění PZS v obvodu stanice nástavbou pro dálkové ovládání a kontrolu a navázání na SZZ a TZZ.

V přilehlých mezistaničních úsecích Zlatá Koruna - Křemže a Křemže - Boršov nad Vltavou bude vybudováno v samostatných PS nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo bez hradla na trati integrované do traťového stavědla.

Výhybky budou zabezpečeny přestavníky, splňujícími požadavky pro danou traťovou rychlost. Výhybky v dopravní koleji, kterými se odbočuje na manipulační koleje budou ručně stavěné, uzamčené a budou opatřeny kontrolou polohy jazyků.

Pro zjišťování volnosti kolejí jsou navrženy počítače náprav.

Vlečka Kámen a písek s.r.o (Vlečka Kamenolom) v mezistaničním úseku Zlatá Koruna – Křemže bude řešena podle TNŽ 34 2620 jízdy vlaku, který se na manipulačním místě uzavírá a po obsluze manipulačního místa se bude vracet zpět do obsluhovací Zlatá Koruna. Hlavní napájení staničního zařízení bude z distribuční sítě.

Nouzové napájení bude podle čl. 19.1.8. normy TNŽ 34 2620 zajištěno vlastním zdrojem s akumulátorovou baterií. Pro případ výpadku sítě bude na budově zřízena zásuvka pro napojení pojízdného dieselagregátu.

Jako zdroj napájecích napětí pro napájení příslušných částí zabezpečovacího zařízení bude sloužit napájecí zdroj UPS umístěný v místnosti zdrojů zab. zař.

Úroňové přejezdy kategorie PZS 3SBI budou ponechány se stávající výstrojí. PZS budou v rámci tohoto PS doplněny o nadstavbu pro dálkové ovládání a kontrolu a pro navázání na SZZ a TZZ. Dále bude doplněno o technologii umožňující signalizaci pro nevidomé. Napájení PZS bude ze zdrojů zabezpečovacího zařízení.

PS 17-11-01 ŽST Zlatá Koruna, staniční zabezpečovací zařízení

Tento PS řeší zabezpečovací zařízení vlastní stanice Zlatá Koruna. V železniční stanici Zlatá Koruna je navrženo staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie podle TNŽ 34 2620, typu traťové elektronické stavědlo, jako detašovaná část traťového stavědla Boršov nad Vltavou. Elektronické stavědlo bude vybudováno na upravenou konfiguraci kolejiště.

Stanice bude vybavena deskou nouzové obsluhy, z níž bude možno při poruše dálkového ovládání, v omezeném rozsahu, nouzově ovládat vlastní stanici. V základním stavu bude stanice ovládána z JOP dispečerského centra v žst. Boršov. V cílovém stavu bude úsek České Budějovice - Kájov dálkově ovládán z RDP České Budějovice.

Součástí PS je doplnění PZS v km 21,942 v obvodu stanice nástavbou pro dálkové ovládání a kontrolu a navázání na SZZ a TZZ.

V přilehlých mezistaničních úsecích Zlatá Koruna - Křemže a Zlatá Koruna - Český Krumlov bude vybudováno v samostatných PS nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620, typu automatické hradlo bez hradla na trati integrované do traťového stavědla. V rámci tohoto PS bude vybudována výstroj staniční části těchto automatických hradel včetně navázání na SZZ do obou uvedených traťových směrů.

Vnitřní část definitivního elektronického SZZ včetně nového napájecího zdroje a nouzového pracoviště výpravčího bude umístěno v nové technologické budově.

Výhybky č. 1 a 4 budou zabezpečeny přestavníky. Výhybka č. 2 bude ručně stavěná a bude nezabezpečena. Výhybka č. 3 bude ručně stavěná, zabezpečena výměnovým jednoduchým zámkem, odtlačným kontrolním zámkem a snímačem polohy jazyků.

Výsledný klíč bude „přenášen“ do SÚ prostřednictvím elektromagnetického zámku. Elektromagnetický zámek bude zakomponován do pomocného stavědla Pst.1. Pomocné stavědlo umožní stavět pravidelné posunové cesty na manipulační koleje č. 3 a 5. Boční ochrana vlakových cest ze strany těchto kolejí řešena výkolejkami. Výhybka č. 3 bude opatřena i kontrolou polohy jazyků.

Na kolejích č. 3 a 5 nebudou zřizována seřaďovací návěstidla. Posun na kolej a z koleje č. 3 a 5 bude jako nezabezpečení, řízený z Pst.1. Boční ochrana vlakových cest ze strany těchto kolejí je řešena výkolejkami.

Pro zjišťování volnosti kolejí jsou navrženy počítače náprav.

Vlečka ZE - Kámen a písek s.r.o v mezistaničním úseku Zlatá Koruna – Křemže a večka Schwan v mezistaničním úseku Zlatá Koruna – Český Krumlov budou řešeny podle TNŽ 34 2620 jízdou vlaku nebo PMD, který se na manipulačním místě neuzavírá a po obsluze manipulačního místa se bude vracet zpět do obsluhovací stanice Zlatá Koruna.

Hlavní napájení staničního zařízení bude z distribuční sítě.

Nouzové napájení bude podle čl. 19.1.8. normy TNŽ 34 2620 zajištěno vlastním zdrojem s akumulátorovou baterií. Pro případ výpadku sítě bude na budově zřízena zásuvka pro napojení pojízdného diesellagregátu.

Jako zdroj napájecích napětí pro napájení příslušných částí zabezpečovacího zařízení bude sloužit napájecí zdroj UPS, umístěný v místnosti zdrojů zab. zařízení.

Úroňový přejezd kategorie PZS 3SBI bude ponechán se stávající výstrojí. PZS bude v rámci tohoto PS doplněn o nadstavbu pro dálkové ovládání a kontrolu a pro navázání na SZZ a TZZ. Současně bude doplněn o technologii umožňující signalizaci pro nevidomé. Napájení PZS bude ze zdrojů zabezpečovacího zařízení.

PS 19-11-01 ŽST Český Krumlov, staniční zabezpečovací zařízení

Tento PS řeší zabezpečovací zařízení vlastní stanice Český Krumlov. Ve stanici Český Krumlov je navrženo staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu traťové elektronické stavědlo jako detašovaná část traťového stavědla Kájov. Elektronické stavědlo bude vybudováno na upravenou konfiguraci kolejiště.

Stanice bude vybavena deskou nouzové obsluhy, z níž bude možno při poruše dálkového ovládání, v omezeném rozsahu nouzově ovládat vlastní stanici. V základním stavu bude stanice ovládána z JOP dispečerského centra v žst. Kájov. V cílovém stavu bude úsek České Budějovice - Kájov dálkově ovládán z RDP České Budějovice bez NRP.

Součástí PS je doplnění PZS v obvodu stanice nástavbou pro dálkové ovládání a kontrolu a navázání na SZZ a TZZ.

V přílehlých mezistaničních úsecích Kájov – Český Krumlov a Český Krumlov – Zlatá Koruna bude vybudováno v samostatných PS nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo bez hradla na trati integrované do traťového stavědla. V rámci tohoto PS bude vybudovaná výstroj staniční části těchto automatických hradel včetně navázání na SZZ do obou uvedených traťových směrů.

Vnitřní část definitivního elektronického SZZ včetně nového napájecího zdroje a nouzového pracoviště výpravčího bude umístěno v nové provozní budově.

Výhybky budou zabezpečeny přestavníky, splňujícími požadavky pro danou traťovou rychlost. Výhybky v dopravní koleji, kterými se odbočuje na manipulační koleje budou ručně stavěné, uzamčené a budou opatřeny kontrolou polohy jazyků.

Závislosti uzamykaných výhybek a výkolejky se SZZ budou prostřednictvím elektromagnetických zámků. Pro místní posun budou na lichém zhlaví pomocná stavědla, z nichž bude možno ovládat jednotlivé výhybky tohoto zhlaví.

Pro zjišťování volnosti kolejí jsou navrženy počítače náprav.

Hlavní napájení bude z distribuční sítě síťovou přípojkou 400/230 ze sítě E.ON.

Nouzové napájení bude podle čl. 19.1.8. normy TNŽ 34 2620 zajištěno vlastním zdrojem s akumulátorovou baterií. Pro případ výpadku sítě bude na budově zřízena zásuvka pro napojení pojízdného dieselaagregátu.

Jako zdroj napájecích napětí pro napájení příslušných částí zabezpečovacího zařízení bude sloužit napájecí zdroj UPS umístěný v místnosti zdrojů zab. zař.

Ve stanici se nacházejí dvě úroňové křížení (přejezdy). Úroňové přejezdy typu PZZ-K kategorie PZS 3SBI budou ponechány se stávající výstrojí. PZS budou v rámci tohoto PS doplněny o nadstavbou pro dálkové ovládání a kontrolu a pro navázání na SZZ a TZZ. Dále bude doplněno o technologii umožňující signalizaci pro nevidomé. Napájení PZS bude ze zdrojů zabezpečovacího zařízení.

PS 21-11-01 ŽST Kájov, staniční zabezpečovací zařízení

Tento PS řeší zabezpečovací zařízení stanice Kájov. Ve stanici Kájov je navrženo staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo. Elektronické stavědlo bude vybudováno na upravenou konfiguraci kolejiště.

Ve stanici bude zřízeno dispečerské centrum se zálohovaným pracovištěm JOP pro ovládání vlastní stanice a dálkové řízení úseku Černý Kříž – České Budějovice (odb. Rožnov). Pracoviště bude obsazeno dvěma dispečery. V cílovém stavu bude tento úsek dálkově ovládán z RDP České Budějovice bez NŘP.

V přilehlých mezistaničních úsecích Hořice na Šumavě – Kájov a Kájov – Český Krumlov bude vybudováno v samostatných PS nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo bez hradla na trati integrované do SZZ. V rámci tohoto PS bude vybudovaná výstroj staniční části těchto automatických hradel včetně navázání na SZZ do obou uvedených traťových směrů.

Vnitřní část definitivního elektronického SZZ včetně nového napájecího zdroje, dispečerského centra a jeho zázemí bude umístěno v nové provozní budově.

Výhybky budou zabezpečeny přestavňíky. Výhybky v dopravní koleji, kterými se odbočuje na manipulační koleje budou ručně stavěné, uzamčené a budou opatřeny snímačem polohy jazyků.

Závislosti uzamykaných výhybek budou kontrolovány prostřednictvím elektromagnetických zámků. Pro místní posun budou na lichém zhlaví pomocná stavědla, z nichž bude možno ovládat jednotlivé výhybky tohoto zhlaví.

Pro zjišťování volnosti kolejí jsou navrženy počítače náprav.

Hlavní napájení bude z distribuční sítě síťovou přípojkou 400/230 ze sítě E.ON.

Nouzové napájení bude podle čl. 19.1.8. normy TNŽ 34 2620 zajištěno vlastním zdrojem s akumulátorovou baterií. Pro případ výpadku sítě bude na budově zřízena zásuvka pro napojení pojízdného dieselaagregátu. Jako zdroj napájecích napětí pro napájení příslušných částí zabezpečovacího zařízení bude sloužit napájecí zdroj umístěný v místnosti zdrojů zab. zař.

Ve stanici se nacházejí dvě úroňové křížení (přejezd a přechod pro pěší).

Úroňový přejezd bude zabezpečen novým PZS kategorie 3SBI se signalizací pro nevidomé dle rozhodnutí DÚ. Přechod pro pěší bude zabezpečen stávajícími výstražnými kříži.

PS 23-11-01 ŽST Hořice na Šumavě, staniční zabezpečovací zařízení

V rámci této stavby bude provedena rekonstrukce železničního svršku i spodku celé stanice.

V rámci tohoto PS se v ŽST vybuduje zjednodušené decentralizované elektronické staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které bude umožňovat jak stavění vlakových, tak i posunových cest na dopravní koleje. Řídící úroveň bude umístěna v ŽST Kájov.

Stavění vlakových a posunových cest bude prováděno v základním režimu z pracoviště DOZ v ŽST Kájov. Pro nouzové ovládání bude v dopravní kanceláři zřízeno pracoviště s deskou nouzových obsluh, ze které bude umožněno individuální stavění výhybek a stavění „Přivolávací návěsti“.

V rámci nového SZZ budou výhybky osazeny novými elektromotorickými přestavňíky, zřízena nová, světelná, hlavní a seřaďovací návěstidla, kabelizace a počítače náprav.

Staniční přechod v ev. km 42,099 zůstane zabezpečený stejným způsobem. Dojde pouze k jeho stavební úpravě a zřízení meandrů pro pěší. Úprava přejezdu bude provedena v rámci samostatného SO.

PS 25-11-01 ŽST Polná na Šumavě, staniční zabezpečovací zařízení

V rámci této stavby bude provedena rekonstrukce železničního svršku i spodku celé stanice.

V rámci tohoto PS se v ŽST vybuduje zjednodušené decentralizované elektronické staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které bude umožňovat jak stavění vlakových, tak i posunových cest na dopravní koleje. Řídicí úroveň bude umístěna v ŽST Kájov.

Stavění vlakových a posunových cest bude prováděno v základním režimu z pracoviště DOZ v ŽST Kájov. Pro nouzové ovládání bude v dopravní kanceláři zřízeno pracoviště s deskou nouzových obsluh, ze které bude umožněno individuální stavění výhybek, stavění „Přivolávací návěsti“ a nouzová obsluha PZS v obvodu stanice.

V rámci nového SZZ budou výhybky osazeny novými elektromotorickými přestavníky, zřízena nová, světelná, hlavní a seřaďovací návěstidla, kabelizace a počítače náprav.

V rámci tohoto PS bude v obvodu stanice zabezpečen 1 železniční přejezd. Nové PZS bude typu 3ZBI s celými závory.

PS 27-11-01 ŽST Černá v Pošumaví, staniční zabezpečovací zařízení

V rámci této stavby bude provedena rekonstrukce železničního svršku i spodku celé stanice.

V rámci tohoto PS se v ŽST vybuduje zjednodušené decentralizované elektronické staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které bude umožňovat jak stavění vlakových, tak i posunových cest na dopravní koleje. Řídicí úroveň bude umístěna v ŽST Kájov.

Stavění vlakových a posunových cest bude prováděno v základním režimu z pracoviště DOZ v ŽST Kájov. Pro nouzové ovládání bude v dopravní kanceláři zřízeno pracoviště s deskou nouzových obsluh, ze které bude umožněno individuální stavění výhybek, stavění „Přivolávací návěsti“ a nouzová obsluha PZS v obvodu stanice.

V rámci nového SZZ budou výhybky do dopravních kolejí osazeny novými elektromotorickými přestavníky, zřízena nová, světelná, hlavní a seřaďovací návěstidla, kabelizace a počítače náprav. Stávající samovratný přestavník bude snesen a předán správci zařízení.

V rámci tohoto PS bude v obvodu stanice nově zabezpečen 1 železniční přejezd. Nové PZS bude typu 3ZBI s celými závory.

Vlečka Vojenské lesy a statky bude ve schématu označena jako vlečka „R“. Majitel vlečky bude pak uveden ve staničním řádu.

PS 29-11-01 ŽST Horní Planá, staniční zabezpečovací zařízení

Ve stanici se vybuduje plnohodnotné elektronické staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, jehož řídicí úroveň bude společná také pro ŽST Černý Kříž, a ŽST Nová Pec. Nové SZZ bude umožňovat jak stavění vlakových, tak i posunových cest na dopravní koleje.

Stavění vlakových a posunových cest bude prováděno v základním režimu z pracoviště DOZ v ŽST Kájov. Při předání na místní ovládání bude možno ŽST Horní Planá ovládat z JOP v DK v ŽST Horní Planá. Pro nouzové ovládání bude v dopravní kanceláři zřízeno pracoviště s deskou nouzových obsluh, ze které bude umožněno individuální stavění výhybek, stavění „Přivolávací návěsti“ a nouzová obsluha PZS v obvodu stanice.

V rámci nového SZZ budou výhybky do dopravních kolejí osazeny novými elektromotorickými přestavníky, zřízena nová, světelná, hlavní a seřaďovací návěstidla, kabelizace a počítače náprav. Stávající samovratné přestavníky budou sneseny a předány správci zařízení.

V rámci tohoto PS bude v obvodu stanice zabezpečen 1 železniční přejezd. Nové PZS bude typu 3ZBI s celými závory. Jeden přejezd bude doplněn o dopravní značení „P6“ a jeden bude zavázán do staničního zabezpečovacího zařízení.

PS 31-11-01 ŽST Nová Pec, staniční zabezpečovací zařízení

Ve stanici se vybuduje zjednodušené decentralizované elektronické staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které bude umožňovat jak stavění vlakových, tak i posunových cest na dopravní koleje. Řídicí úroveň bude umístěna v ŽST Horní Planá.

Stavění vlakových a posunových cest bude prováděno v základním režimu z pracoviště DOZ v ŽST Kájov. Při předání na místní ovládání bude možno ŽST Nová Pec ovládat z JOP v DK v ŽST Horní Planá. Pro nouzové ovládání bude v dopravní kanceláři zřízeno pracoviště s deskou nouzových obsluh, ze které bude umožněno individuální stavění výhybek, stavění „Přivolávací návěsti“ a nouzová obsluha PZS v obvodu stanice.

V rámci nového SZZ budou výhybky do dopravních kolejí osazeny novými elektromotorickými přestavníky, zřízena nová, světelná, hlavní a seřaďovací návěstidla, kabelizace a počítače náprav. Stávající samovratné přestavníky budou sneseny a předány správci zařízení.

V rámci tohoto PS bude v obvodu stanice zabezpečen 1 železniční přejezd. Nové PZS bude typu 3ZBI s celými závory.

Vlečka CHKO Šumava bude ve schématu označena jako vlečka „N“. Majitel vlečky bude pak uveden ve staničním řádu.

PS 33-11-01 ŽST Černý Kříž, staniční zabezpečovací zařízení

Ve stanici se vybuduje zjednodušené decentralizované elektronické staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které bude umožňovat jak stavění vlakových, tak i posunových cest na dopravní koleje. Řídící úroveň bude umístěna v ŽST Horní Planá.

Stavění vlakových a posunových cest bude prováděno v základním režimu z pracoviště DOZ v ŽST Kájov. Při předání na místní ovládání bude možno ŽST Černý Kříž ovládat z JOP v DK v ŽST Horní Planá. Pro nouzové ovládání bude v dopravní kanceláři zřízeno pracoviště s deskou nouzových obsluh, ze které bude umožněno individuální stavění výhybek, stavění „Přivolávací návěsti“ a nouzová obsluha PZS v obvodu stanice.

V rámci nového SZZ budou výhybky osazeny novými elektromotorickými přestavníky, zřízena nová, světelná, hlavní a seřaďovací návěstidla, kabelizace a počítače náprav. Stávající samovratné přestavníky budou sneseny a předány správci zařízení.

V rámci tohoto PS budou v obvodu stanice zabezpečeny 3 železniční přejezdy.

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 12-11-01 České Budějovice - Boršov nad Vltavou, traťové zabezpečovací zařízení

Tento PS řeší úpravu stávajících přejezdových zabezpečovacích zařízení v km 1,872 a v km 2,123 na trati v mezistaničním úseku Boršov nad Vltavou - České Budějovice. Traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 v tomto mezistaničním úseku se nemění a zůstane stávající. V mezistaničním úseku se zvyšuje traťová rychlost na 90/80 km/h.

Oba přejezdy zůstanou zabezpečeny stávajícím PZS. S ohledem na požadavek obce budou obě PZS doplněna automatickými závory, u PZS v km 1,872 bude doplněna pozitivní signalizace a kategorie PZS se změní na 3ZBI. Obě PZS budou doplněna zařízením pro dálkové ovládání a dálkovou kontrolu a pro přenos povelů, indikací a diagnostiky mezi stanicí Boršov nad Vltavou a PZS se použije vhodné přenosové zařízení, které bude využívat stávající volné žíly ve vazebním kabelu. Z Boršova nad Vltavou se ovládací povely DOZ, indikace a diagnostika přenesou do OP v Kájově po optickém kabelu.

Přejezd v km 1,872 se stavebně nemění. Výstražníky jsou umístěny dostatečně daleko od koleje a proto jejich polohy vyhovují i pro doplnění celých automatických závor.

Přejezd v km 2,123 se stavebně upravuje, proto budou demontovány stávající výstražníky a po stavební úpravě se namontují nové výstražníky s polovičními závory. Umístění zařízení obou PZS je v releových domcích přímo u přejezdů. Ovládání PZS počítači náprav nebude měněno. Počítačová ústředna zůstane umístěna v RD u přejezdu v km 2,123 tak jak tomu je ve stávajícím stavu.

Napájení PZS zůstane stávající.

PS 14-11-01 Boršov - Křemže, traťové zabezpečovací zařízení

Tento PS řeší zabezpečovací zařízení mezistaničního úseku Křemže – Boršov nad Vltavou kde bude vybudováno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Jako traťové zařízení je navrženo automatické hradlo bez hradla na trati. Staniční část TZZ bude umístěna v sousedních stanicích žst. Boršov nad Vltavou a v žst. Křemže.

Pro ovládání a kontrolu a současně i pro diagnostiku TZZ je navržen systém DOZ, pomocí něhož se bude dálkově ovládat úsek Volary – České Budějovice (mimo) řízený podle předpisu SŽDC D2 z žst. Kájov. V cílovém stavu bude úsek Volary – České Budějovice (mimo) ovládán s regionálního dispečerského pracoviště (RDP) České Budějovice a v žst. Kájov bude nouzové řídicí pracoviště.

V mezistaničním úseku Kremže – Boršov nad Vltavou se nachází 14 úrovnových křížení (přejezdy) 13 přejezdů kategorie 3SBI nebo 3ZBI a 1 přechod pro pěší s výstražnými kříži. Přejezdy budou upraveny dle rozhodnutí DÚ.

Zabezpečené přejezdy budou v rámci tohoto PS doplněny o nadstavbu pro dálkové ovládání a kontrolu a pro navázání na SZZ a TZZ. U přejezdů které se nacházejí v intravilánu obce, v blízkosti zastávek a chodníků bude doplněna technologie umožňující signalizaci pro nevidomé.

Pro zjišťování volnosti mezistaničního úseku budou použity počítače náprav, celá trať bude kontrolována součtem jednotlivých úseků počítačích bodů.

PS 16-11-01 Křemže - Zlatá Koruna, traťové zabezpečovací zařízení

Tento PS řeší zabezpečovací zařízení mezistaničního úseku Zlatá Koruna – Kremže kde bude vybudováno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Jako traťové zařízení je navrženo automatické hradlo bez hradla na trati. Staniční část TZZ bude umístěna v sousedních stranicích žst. Zlatá Koruna a v žst. Křemže.

Pro ovládání a kontrolu a současně i pro diagnostiku TZZ je navržen systém DOZ, pomocí něhož se bude dálkově ovládat úsek Volary (mimo) – České Budějovice řízený podle předpisu SŽDC D2 z žst. Kájov. V cílovém stavu bude úsek Volary (mimo) – České Budějovice ovládán z regionálního dispečerského pracoviště (RDP) České Budějovice a v žst. Kájov bude nouzové řídicí pracoviště.

V mezistaničním úseku Zlatá Koruna – Kremže se nachází 11 úrovnových křížení (přejezdy) 9 přejezdů typu PZZ-K kategorie 3SBI a 2 přejezdy s výstražnými kříži.

Přejezdy typu PZZ-K kategorie PZS 3SBI budou ponechány se stávající výstrojí. PZS budou v rámci tohoto PS doplněny o nadstavbu pro dálkové ovládání a kontrolu a pro navázání na SZZ a TZZ. U přejezdů které se nacházejí v intravilánu obce, v blízkosti zastávek a chodníků bude doplněna technologie umožňující signalizaci pro nevidomé.

Přejezdy zabezpečené výstražnými kříži budou ponechány ve stávajícím stavu,

Pro zjišťování volnosti mezistaničního úseku budou použity počítače náprav celého mezistaničního úseku.

Všechny zabezpečené přejezdy zůstanou napájeny stávajícím způsobem beze změn kromě přejezdů v ev. km 17,306 a v ev. km 17,846 kde bude změněn přípojný bod z místní přípojky.

V tomto mezistaničním úseku se nachází vlečka ZE - Kámen a písek s.r.o.. Její zabezpečení bude řešeno podle TNŽ 34 2620 jízdou vlaku, který se na manipulačním místě neuzavírá a po obsluze manipulačního místa se bude vracet zpět do obsluhovací stanice Zlatá Koruna nebo bude pokračovat do sousední stanice.

PS 18-11-01 Zlatá Koruna - Český Krumlov, traťové zabezpečovací zařízení

PS řeší zabezpečovací zařízení mezistaničního úseku Zlatá Koruna – Český Krumlov, kde bude vybudováno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Jako traťové zařízení je navrženo automatické hradlo bez hradla na trati. Staniční část TZZ bude umístěna v sousedních stranicích žst. Zlatá Koruna a v žst. Český Krumlov.

Pro ovládání a kontrolu a současně i pro diagnostiku TZZ je navržen systém DOZ, pomocí něhož se bude dálkově ovládat úsek Volary – České Budějovice (mimo) řízený podle předpisu SŽDC D2 z žst. Kájov. V cílovém stavu bude úsek Volary – České Budějovice (mimo) ovládán z regionálního dispečerského pracoviště (RDP) České Budějovice a v žst. Kájov bude nouzové řídicí pracoviště.

V mezistaničním úseku Zlatá Koruna – Český Krumlov se nachází 8 úrovnových křížení (přejezdy), z toho 1 přejezd je zabezpečený typem AŽD 71 kategorie 3ZBI a 7 přejezdů je s výstražnými kříži. Přejezd typu AŽD 71 kategorie PZS 3ZBI bude ponechán se stávající výstrojí. PZS bude v rámci tohoto PS doplněn o nadstavbu pro dálkové ovládání a kontrolu a pro navázání na SZZ a TZZ a o signalizaci pro nevidomé. Nově budou zabezpečeny 4 přejezdy PZS reléového typu s elektronickou nástavbou. U přejezdů které se nacházejí v intravilánu obce, v blízkosti zastávek a chodníků bude doplněna technologie, umožňující signalizaci pro nevidomé. Zbývající 3 přejezdy zabezpečené výstražnými kříži budou ponechány ve stávajícím stavu.

Pro zjišťování volnosti mezistaničního úseku budou použity počítače náprav celého mezistaničního úseku.

Ze žst. Zlatá Koruna bude v mezistaničním úseku Zlatá Koruna – Český Krumlov obsluhována vlečka večka Schwan bez uzavření PMD na vlečce. Výhybka J1 bude zabezpečena výměnovým a výměnovým odtlačnými zámek. Závislost zámku bude přenášena prostřednictvím elektromagnetického zámku do SZZ žst. Zlatá Koruna.

PS 20-11-01 Český Krumlov - Kájov, traťové zabezpečovací zařízení

Tento PS řeší zabezpečovací zařízení mezistaničního úseku Kájov – Český Krumlov kde bude vybudováno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Jako traťové zařízení je navrženo automatické hradlo bez hradla na trati. Staniční část TZZ bude umístěna v sousedních stanicích žst. Kájov a v žst. Český Krumlov.

Pro ovládání a kontrolu a současně i pro diagnostiku TZZ je navržen systém DOZ, pomocí něhož se bude dálkově ovládat úsek Volary – České Budějovice (mimo) řízený podle předpisu SŽDC D2 z žst. Kájov. V cílovém stavu bude úsek Volary – České Budějovice (mimo) ovládán s regionálního dispečerského pracoviště (RDP) České Budějovice a v žst. Kájov bude nouzové řídicí pracoviště.

V mezistaničním úseku Kájov – Český Krumlov se nachází 2 úroňové křížení (přejezdy) zabezpečené výstražnými kříži, které budou ponechány ve stávajícím stavu.

Pro zjišťování volnosti mezistaničního úseku budou použity počítače náprav celého mezistaničního úseku.

PS 22-11-01 Kájov - Hořice na Šumavě, traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku bude zřízeno nové traťové zabezpečovací 3. kategorie typu automatické hradlo bez hradla na trati. Zařízení bude v součinnosti s novým staničním zabezpečovacím zařízením v Hořice na Šumavě a Kájov. Obě tyto stanice přitom budou nově dálkově vládány z pracoviště dispečera v ŽST Kájov. Technologická část traťového zabezpečovacího zařízení, včetně všech potřebných vazeb, bude součástí staničních zabezpečovacích zařízení v sousedních dopravních.

Na traťovém úseku budou zřízeny jednotlivé počítačové úseky. Vnitřní výstroj úseků počítačů náprav přitom bude soustředěna do technologických objektů v přilehlých stanicích a reléového domku na trati.

V úseku se nachází celkem osm železničních přejezdů zabezpečených výstražnými kříži. Stavbou je navrženo na pěti přejezdech ponechat stávající zabezpečovací zařízení, na jednom přejezdu je navrženo zřídit mechanické zabezpečovací zařízení a na dvou přejezdech zřídit světelné přejezdové zabezpečovací zařízení.

PS 24-11-01 Hořice na Šumavě - Polná na Šumavě, traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu automatické hradlo bez hradla na trati. Zařízení bude v součinnosti s novým staničním zabezpečovacím zařízením v Polná na Šumavě a Hořice na Šumavě. Obě tyto stanice přitom budou nově dálkově vládány z pracoviště dispečera v ŽST Kájov. Technologická část traťového zabezpečovacího zařízení, včetně všech potřebných vazeb, bude součástí staničních zabezpečovacích zařízení v sousedních dopravních.

Na traťovém úseku budou zřízeny jednotlivé počítačové úseky. Vnitřní výstroj úseků počítačů náprav přitom bude soustředěna do technologických objektů v přilehlých stanicích.

V úseku se nachází celkem tři železniční přejezdy zabezpečené výstražnými kříži. Stavbou je navrženo na jednom přejezdu ponechat stávající zabezpečovací zařízení a na dvou přejezdech je navrženo zřídit mechanické zabezpečovací zařízení.

PS 26-11-01 Polná na Šumavě - Černá v Pošumaví, traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku bude zřízeno nové traťové zabezpečovací 3. kategorie typu automatické hradlo bez hradla na trati s možností uzamykání na nákladisti Polečnice. Zařízení bude v součinnosti s novým staničním zabezpečovacím zařízením v Černá v Pošumaví a Polná na Šumavě. Obě tyto stanice přitom budou nově dálkově vládány z pracoviště dispečera v ŽST Kájov. Technologická část traťového zabezpečovacího zařízení, včetně všech potřebných vazeb, bude součástí staničních zabezpečovacích zařízení v sousedních dopravních.

Obsluha nákladisti Polečnice se, dle dopravní technologie, předpokládá především ve směru od Polné na Šumavě. Traťové zabezpečovací zařízení musí umožňovat obsluhu/návrat z/do obou přilehlých ŽST.

Výsledné klíče závislosti od výhybek a výkolejek v nákladisti Polečnice budou drženy v EZ v místě výhybek a k jejich uvolnění dojde vložení traťového klíče.

Na traťovém úseku budou zřízeny jednotlivé počítačové úseky. Vnitřní výstroj úseků počítačů náprav přitom bude soustředěna do technologických objektů v přílehlých stanicích a reléového domku na trati.

V úseku se nachází celkem jedenáct železničních přejezdů zabezpečených výstražnými kříži. Stavbou je navrženo na pěti přejezdech ponechat stávající zabezpečovací zařízení, na pěti přejezdech je navrženo zřídit mechanické zabezpečovací zařízení a na jednom přejezdu zřídit světelné přejezdové zabezpečovací zařízení.

PS 28-11-01 Černá v Pošumaví - Horní Planá, traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku bude zřízeno nové traťové zabezpečovací 3. kategorie typu automatické hradlo bez hradla na trati. Zařízení bude v součinnosti s novým staničním zabezpečovacím zařízením v Horní Planá a Černá v Pošumaví. Obě tyto stanice přitom budou nově dálkově vládány z pracoviště dispečera v ŽST Kájov. Technologická část traťového zabezpečovacího zařízení, včetně všech potřebných vazeb, bude součástí staničních zabezpečovacích zařízení v sousedních dopravnách.

Na traťovém úseku budou zřízeny jednotlivé počítačové úseky. Vnitřní výstroj úseků počítačů náprav přitom bude soustředěna do technologických objektů v přílehlých stanicích a reléového domku na trati.

V úseku se nachází celkem šest železničních přejezdů zabezpečených výstražnými kříži. Stavbou je navrženo na dvou přejezdech zřídit mechanické zabezpečovací zařízení a na čtyřech přejezdech zřídit světelné přejezdové zabezpečovací zařízení.

PS 30-11-01 Horní Planá - Nová Pec, traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku bude zřízeno nové traťové zabezpečovací 3. kategorie typu automatické hradlo bez hradla na trati. Zařízení bude v součinnosti s novým staničním zabezpečovacím zařízením v ŽST Nová Pec a Horní Planá. Obě tyto stanice přitom budou nově dálkově vládány z pracoviště dispečera v ŽST Kájov. Technologická část traťového zabezpečovacího zařízení, včetně všech potřebných vazeb, bude součástí staničních zabezpečovacích zařízení v sousedních dopravnách.

Na traťovém úseku budou zřízeny jednotlivé počítačové úseky. Vnitřní výstroj úseků počítačů náprav přitom bude soustředěna do technologických objektů v přílehlých stanicích a reléového domku na trati.

V úseku se nachází celkem čtyři železniční přejezdy zabezpečených výstražnými kříži. Stavbou je navrženo na jednom přejezdu zřídit mechanické zabezpečovací zařízení a na třech přejezdech zřídit světelné přejezdové zabezpečovací zařízení.

PS 32-11-01 Nová Pec - Černý Kříž, traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku bude zřízeno nové traťové zabezpečovací 3. kategorie typu automatické hradlo bez hradla na trati. Zařízení bude v součinnosti s novým staničním zabezpečovacím zařízením v ŽST Černý Kříž a Nová Pec. Obě tyto stanice přitom budou nově dálkově vládány z pracoviště dispečera v ŽST Kájov. Technologická část traťového zabezpečovacího zařízení, včetně všech potřebných vazeb, bude součástí staničních zabezpečovacích zařízení v sousedních dopravnách.

Na traťovém úseku budou zřízeny jednotlivé počítačové úseky. Vnitřní výstroj úseků počítačů náprav přitom bude soustředěna do technologických objektů v přílehlých stanicích a reléového domku na trati.

V úseku se nachází celkem šestnáct železničních přejezdů zabezpečených výstražnými kříži. Stavbou je navrženo na deseti přejezdech ponechat na přejezdech stávající zabezpečovací zařízení, na čtyřech přejezdech je navrženo zřídit mechanické zabezpečovací zařízení a na dvou přejezdech zřídit světelné přejezdové zabezpečovací zařízení.

PS 34-11-01 Černý Kříž - Volary, traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku bude zřízeno nové traťové zabezpečovací 3. kategorie typu automatické hradlo bez hradla na trati. Zařízení bude v součinnosti se stávajícím staničním zabezpečovacím zařízením v ŽST Volary a novým staničním zabezpečovacím zařízením v ŽST Černý Kříž. ŽST Černý Kříž přitom bude nově dálkově vládána z pracoviště dispečera v ŽST Kájov.

Na traťovém úseku budou zřízeny jednotlivé počítačové úseky. V rámci tohoto PS bude rovněž zřízen úsek počítačů náprav mezi krajní výhybkou ŽST Volary a vjezdovým návěstidlem ve směru od Černého kříže. Vnitřní výstroj úseků počítačů náprav přitom bude soustředěna do technologických objektů v přílehlých stanicích.

V úseku se nachází celkem dva železniční přejezdy zabezpečené výstražnými kříži. Stavbou je navrženo ponechat na přejezdech stávající zabezpečovací zařízení.

Pro potřeby nového traťového zabezpečovacího zařízení bude upravena i vnitřní výstroj v železniční stanici Volary, včetně úpravy kolejové desky v DK ŽST Volary.

D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

PS 41-11-01.1 České Budějovice - Kájov, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

PS 41-11-01.2 Kájov - Volary, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

V rámci těchto PS bude zřízeno pro úsek Volary(mimo) – České Budějovice(mimo) dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení. Dispečerské pracoviště a potřebná dálková technologie bude umístěna v ŽST Kájov, Horní Planá a Boršov nad Vltavou. Umístění vnitřní technologie bude ve stavědlových ústřednách těchto stanic. Dispečerské pracoviště bude umístěna v DK v ŽST Kájov.

Z dispečerského pracoviště bude řízeno celkem 11 dopravních. Černý Kříž, Nová Pec, Horní Planá, Černá v Pošumaví, Polná na Šumavě, Hořice na Šumavě, Kájov, Český Krumlov, Zlatá Koruna, Křemže a Boršov nad Vltavou.

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

PS 15-12-01 ŽST Křemže, místní kabelizace

PS 17-12-01 ŽST Zlatá Koruna, místní kabelizace

PS 19-12-01 ŽST Český Krumlov, místní kabelizace

PS 21-12-01 ŽST Kájov, místní kabelizace

PS 23-12-01 ŽST Hořice na Šumavě, místní kabelizace

PS 25-12-01 ŽST Polná na Šumavě, místní kabelizace

PS 27-12-01 ŽST Černá v Pošumaví, místní kabelizace

PS 29-12-01 ŽST Horní Planá, místní kabelizace

PS 31-12-01 ŽST Nová Pec, místní kabelizace

PS 33-12-01 ŽST Černý Kříž, místní kabelizace

Předmětem tohoto PS je místní kabelizace ve všech výše uvedených žst.. Venkovní telefonní objekty (VTO) jsou umístěny u vjezdových návěstidel, elektromagnetických zámek, pomocných stavědel, na reléových domcích u přejezdů a případně na dalších požadovaných netypických místech. Dále tento PS řeší propojení mezi stávající VB a novou SÚ, kam budou směřovány nové místní kabely. Kabelová trasa je vedena v souběhu s kabely zabezpečovacího zařízení a traťového kabelu. Tato trasa včetně výkopových prací a žlabů, mimo odbočky z hlavní trasy, je řešena v rámci zabezpečovacího zařízení. Výkopové práce pro odbočky jsou zahrnuty v tomto PS.

PS 41-12-01.1 České Budějovice - Kájov, traťový kabel

PS 41-12-01.2 Kájov - Volary, traťový kabel

Předmětem tohoto PS je traťový kabel, který bude v jednotlivých železničních stanicích ukončen oboustranně celým profilem na zářezových pásčích v nových technologických budovách. Výpichy z tohoto kabelu budou prováděny v mezistaničních úsecích k venkovním telefonním objektům na reléových domcích u úrovnových přejezdů, k VTO u elektromagnetických zámek a u vjezdů na vlečkové koleje. Traťový kabel bude vybudován od žst. Boršov nad Vltavou do žst. Volary. Bude přiložen do kabelové trasy budované v rámci PS traťové zabezpečovacího zařízení.

PS 41-12-02.1 České Budějovice - Kájov, optický kabel

PS 41-12-02.2 Kájov - Volary, optický kabel

Optický kabel bude umístěn v úsecích Boršov nad Vltavou Kájov a Kájov - Volary. Optický kabel bude v jednotlivých železničních stanicích ukončen oboustranně. V úseku České Budějovice KOMPAS – Boršov nad Vltavou bude přifouknut ke stávajícímu optickému kabelu.

PS 41-12.03.1 České Budějovice - Kájov, přenosové zařízení

PS 41-12-03.2 Kájov - Volary, přenosové zařízení

V rámci těchto provozních souborů budou realizovány nové přenosové trakty SDH mezi přenosovým uzlem SDH ATÚ České Budějovice a SDH žst. Kájov, resp. SDH žst. Volary. Současně bude realizován rovněž redundantní přenosový trakt mezi uzlem SDH žst. Volary, uzlem SDH žst. Prachatice, uzlem SDH žst. Číčenice, uzlem SDH žst. Zliv a stáv. uzlem SDH ATÚ České Budějovice.

V úseku žst. Číčenice - ATÚ České Budějovice je nutno převést provoz stávajícího přenosového traktu PDH III. řádu do nového přenosového systému SDH a uvolnit tak potřebná dvě optická vlákna pro provoz nového přenosového traktu SDH. Stávající provoz z PDH III. řádu bude z tohoto důvodu plně převeden na nový přenosový systém SDH, stávající přenosový systém PDH III. řádu bude poté demontován k dalšímu využití u SŽDC.

Kromě nového přenosového traktu SDH STM-4 bude v úseku SDH ATÚ České Budějovice a SDH žst. Kájov, resp. SDH žst. Volary dále vybudován paralelní přenosový trakt SDH STM-1 s novými přenosovými uzly, budovanými v železničních stanicích Boršov n. Vl., Křemže, Zlatá koruna a Český Krumlov, Hořice na Šumavě, Polná, Černá v Pošumaví, Horní Planá, Nová Pec a Černý Kříž.

Pro zajištění samostatné redundantní přenosové cesty pro potřeby DOZ budou rovněž v úseku Volary – Prachatice – Číčenice – Zliv – ATÚ Č. Budějovice dále vybudovány další čtyři přenosové uzly SDH v úrovni STM-1. Tento přenosový systém bude provozován po samostatných optických vláknech, vzhledem k obsazenosti stávajících optických kabelů SŽDC (resp. ČD-T) v předmětném úseku se předpokládá nutnost dlouhodobého pronájmu vláken od případných jiných telekom. operátorů.

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

PS 13-12-03 Žst. Boršov nad Vltavou, sdělovací zařízení

PS 15-12-03 Žst. Křemže, sdělovací zařízení

PS 17-12-03 Žst. Zlatá Koruna, sdělovací zařízení

PS 19-12-03 Žst. Český Krumlov, sdělovací zařízení

PS 23-12-03 Žst. Hořice na Šumavě, sdělovací zařízení

PS 25-12-03 Žst. Polná na Šumavě, sdělovací zařízení

PS 27-12-03 Žst. Černá v Pošumaví, sdělovací zařízení

PS 29-12-03 Žst. Horní Planá, sdělovací zařízení

PS 31-12-03 Žst. Nová Pec, sdělovací zařízení

PS 33-12-03 Žst. Černý Kříž, sdělovací zařízení

Provozní soubory sdělovacích zařízení v jednotlivých železničních stanicích řeší rozvody strukturované kabeláže a hodin v nových technologických objektech nebo v adaptovaných místnostech ve stávajících výpravních budovách. Datové kabely strukturované kabeláže budou ukončeny ve skříních sdělovacích zařízení na patchpanelech a v místnostech obsluhy a ve stavědlové ústředně sdruženými dvojzásuvkami. Pro dálkové ovládání železniční infrastruktury budou v rámci tohoto PS položeny datové kabely mezi skříní sdělovacích zařízení a rozvaděčem RDO (RVO), kde budou ponechány s dostatečnou rezervou pro připojení dohlížených zařízení.

Všechny žst budou vybaveny hlavními hodinami pro řízení podružných hodin interiérových i exteriérových v nových technologických objektech a v případech, kde dnes hodiny jsou budou také na nové řízení přepojeny stávající hodiny ve výpravních budovách, na fasádách či pod přístřešky.

Tyto provozní soubory dále řeší vybavení jednotlivých stanic telefonním zapojovačem v technologii IP a náhradním spojovačem. Předpokládá se zřízení dvou telefonních účastníků v každé stanici – v dopravní kanceláři a stavědlové ústředně, v žst. Boršov, kde je samostatná sdělovací místnost, tří účastníků.

PS 21-12-03 Žst. Kájov, sdělovací zařízení

Tento provozní soubor řeší rozvody strukturované kabeláže a hodin v novém technologickém objektu, ze kterého bude řízena celá trať. V novém technologickém objektu je vyčleněna místnost pro sdělovací zařízení, kde bude zařízení rozmístěno do 19" skříní. V celém novém objektu budou provedeny rozvody strukturované kabeláže a hodin ve stejném duchu jako ve všech ostatních stanicích.

Nový objekt bude v rámci místní kabelizace propojen se stávající výpravní budovou metalickým i optickým kabelem, po kterých bude možné připojit na nové zařízení stávající hodinový rozvod i případné telefonní účastníky ve VB.

V žst. Kájov bude umístěna také nová telefonní ústředna v technologii IP pro připojení telefonních účastníků v Kájově i ve všech železničních stanicích v trati do služební telefonní sítě ČD.

PS 13-12-04 ŽST Boršov nad Vltavou, ASHS

PS 15-12-04 ŽST Křemže, ASHS

PS 17-12-04 ŽST Zlatá Koruna, ASHS

PS 19-12-04 ŽST Český Krumlov, ASHS

PS 21-12-04 ŽST Kájov, ASHS

PS 23-12-04 ŽST Hořice na Šumavě, ASHS

PS 25-12-04 ŽST Polná na Šumavě, ASHS

PS 27-12-04 ŽST Černá v Pošumaví, ASHS

PS 29-12-04 ŽST Horní Planá, ASHS

PS 31-12-04 ŽST Nová Pec, ASHS

PS 33-12-04 ŽST Černý Kříž, ASHS

V místnostech stavědlových ústředen, kde bude umístěna technologie zabezpečovacího zařízení se navrhuje vybudovat autonomní samočinný hasicí systém (ASHS) na plyn FM-200. Navržený systém bude obsahovat ústřednu s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, tlačítka nouzového přerušení, indikační tabla, regulační klapky ovládané servopohonem s pružinovým zpětným chodem, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové lahve (lahví) s dostatečným množstvím hasiva FM-200 a potrubní rozvod. Ústředna ASHS bude připojena na ústřednu EZS pomocí beznapěťových kontaktů NC/NO. Provozní stavy z ústředny ASHS budou směrovány do dohledového pracoviště prostřednictvím ústředny EZS. V objektech s menším rizikem a levnější technologií se navrhuje umístit čidla EPS zapojená na ústřednu EZS.

PS 13-12-05 ŽST Boršov nad Vltavou, EZS

PS 15-12-05 ŽST Křemže, EZS

PS 17-12-05 ŽST Zlatá Koruna, EZS

PS 19-12-05 ŽST Český Krumlov, EZS

PS 21-12-05 ŽST Kájov, EZS

PS 23-12-05 ŽST Hořice na Šumavě, EZS

PS 25-12-05 ŽST Polná na Šumavě, EZS

PS 27-12-05 ŽST Černá v Pošumaví, EZS

PS 29-12-05 ŽST Horní Planá, EZS

PS 31-12-05 ŽST Nová Pec, EZS

PS 33-12-05 ŽST Černý Kříž, EZS

Technologické objekty se navrhuje chránit elektrickou zabezpečovací signalizací (EZS). V těchto prostorách budou rozmístěna čidla EZS pro prostorovou a plášťovou ochranu, která budou prostřednictvím koncentrátorů připojena na ústřednu EZS. Pro detekci vzniku požáru v technologických místnostech mimo místnost stavědlové ústředny budou na ústřednu EZS připojeny požární kombinované hlásiče.

D.2.3 Informační zařízení

PS 13-12-02 ŽST Boršov nad Vltavou, rozhlas pro cestující

PS 15-12-02 ŽST Křemže, rozhlas pro cestující

PS 17-12-02 ŽST Zlatá Koruna, rozhlas pro cestující

PS 19-12-02 ŽST Český Krumlov, rozhlas pro cestující

PS 21-12-02 ŽST Kájov, rozhlas pro cestující

PS 23-12-02 ŽST Hořice na Šumavě, rozhlas pro cestující

PS 25-12-02 ŽST Polná na Šumavě, rozhlas pro cestující

PS 27-12-02 ŽST Černá v Pošumaví, rozhlas pro cestující

PS 29-12-02 ŽST Horní Planá, rozhlas pro cestující

PS 31-12-02 ŽST Nová Pec, rozhlas pro cestující

PS 33-12-02 ŽST Černý Kříž, rozhlas pro cestující

V rámci této stavby se navrhuje vybudovat v každé žst. nové IP rozhlasové zařízení pro informování cestujících. Navrhuje se automatické hlášení (běžný provoz) z informačního serveru umístěného v žst. Kájov. Mimořádná hlášení se navrhuje realizovat z telekomunikačního ovládacího pracoviště dispečera trati situovaného v Kájově, popřípadě přes mikrofony umístěné v dopravních kancelářích jednotlivých žst., nebo také připojením externího PC do datové sítě v žst. Rozhlasová zařízení bude možno dálkově ovládat ze žst. Kájov, kde bude umístěn ovládací počítač hlasového a vizuálního informačního systému doplněný o potřebný SW a monitor.

Na železničních zastávkách nebude, v souladu se zápisem ze dne 11.10.2011, zřizován rozhlas pro cestující.

Reproduktory pro ozvučení nekrytých částí nástupišť se navrhuje umístit na stožárky venkovního osvětlení nebo na sklopné stožárky, které budou součástí jednotlivých PS.

Vzhledem k tomu, že v žst. Horní Planá a žst. Nová Pec (žst. Černý Kříž) byla vybudována nová nástupiště včetně osvětlení, do kterých nebude možné stavebně zasahovat, je z podkladů skutečného provedení investiční odboru OŘ České Budějovice patrné umístění připravených chrániček v nástupištích pro rozhlasové kabely, které jsou vedeny k osvětlovacím stožárům pro rozhlasové reproduktory. Rozhlasové kabely jsou již rozvedeny v chráničkách k osvětlovacím stožárům a jsou připraveny k zapojení rozhlasových reproduktorů. V žst. Černý Kříž nejsou v novém nástupišti chráničky k osvětlovacím stožárům. Je tedy navrženo nástupiště rozebrat, položit rozhlasové kabely k osvětlovacím stožárům a poté nástupiště složit.

PS 33-12-07 ŽST Černý Kříž, informační zařízení

V žst. Černý Kříž se navrhuje umístit na výpravní budovu příjezdový a odjezdový LCD monitor pro informování cestujících s IP konektivitou. Situování monitorů bude dohodnuto s RCP.

D.2.4 Rádiové spojení

PS 13-12-08 ŽST Boršov nad Vltavou, MRS

PS 15-12-08 ŽST Křemže, MRS

PS 17-12-08 ŽST Zlatá Koruna, MRS

PS 19-12-08 ŽST Český Krumlov, MRS

PS 21-12-08 ŽST Kájov, MRS

PS 23-12-08 ŽST Hořice na Šumavě, MRS

PS 25-12-08 ŽST Polná na Šumavě, MRS

PS 27-12-08 ŽST Černá v Pošumaví, MRS

PS 29-12-08 ŽST Horní Planá, MRS

PS 31-12-08 ŽST Nová Pec, MRS

PS 33-12-08 ŽST Černý Kříž, MRS

Navrhuje se vybudovat nové místní radiové sítě MRS ve výše uvedených železničních stanicích na bázi IP technologie. Navrhujeme systém s dálkovým ovládáním radiostanic pomocí počítačové sítě. Celý systém bude ovládán z jednotného prostředí zapojovače, který je bude umístěn v ŽST Kájov. V případě výpadku TZ (tzn. zařízení, které umožňuje ovládání MRS) nebude systém MRS fungovat z hlediska ovládání tohoto

zařízení ze zapojovače. Náhradou pro rádiovou komunikaci bude sloužit přenosná (ruční) radiostanice příp. přenosný počítač se příslušným SW.

Antény budou umístěny na nové stožáry spolu s anténami TRS. Stožáry se navrhuje umístit do blízkosti místností pro sdělovací zařízení, které budou buď ve stávajících výpravních budovách, nebo v nových technologických objektech.

PS 41-12-04.1 České Budějovice - Kájov, TRS

PS 41-12-04.2 Kájov - Volary, TRS

Navrhuje se použít zařízení s IP konektivitou a antény umístit na nové stožáry spolu s anténami MRS. Stožáry se navrhuje umístit do blízkosti místností pro sdělovací zařízení příp. místnosti se sdělovací technologií, které budou buď ve stávajících výpravních budovách, nebo v nových technologických objektech, případně vlastních objektech pro TRS (Nákladíště Polečnice). Součástí řešení TRS bude také pokrytí signálem v úseku Černý Kříž – Nové Údolí. Antény budou umístěny na nové stožáry spolu s anténami MRS. Stožáry se navrhuje umístit do blízkosti místností pro sdělovací zařízení, které budou buď ve stávajících výpravních budovách, nebo v nových technologických objektech.

D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

PS 21-12-09 ŽST Kájov, dispečerské pracoviště

V rámci tohoto PS dojde k vybudování dispečerského pracoviště v ŽST Kájov, které umožní dohlížet a ovládat sdělovací zařízení. Bude vybudován terminál obslužného pracoviště, který bude sloužit k ovládání zapojovačů i ostatních sdělovacích zařízení ve stanici i v celé trati.

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn

PS 13-13-01 ŽST Boršov nad Vltavou, úprava hlavního rozvaděče NN

Součástí tohoto PS je úprava hlavního rozvaděče, který je umístěn ve výpravní budově. Z rozvaděče jsou napájeny veškeré odběry ve stanici vč. zabezpečovacího zařízení, EOv a osvětlení.

Velikost odběru žel. stanice se nemění..

PS 15-13-01 ŽST Křemže, rozvodna NN

PS 17-13-01 ŽST Zlatá Koruna, rozvodna NN

PS 19-13-01 ŽST Český Krumlov, rozvodna NN

PS 21-13-01 ŽST Kájov, rozvodna NN

Přípojka nn z rozvodu E.ON je ukončena v elektroměrovém rozvaděči umístěném ve fasádě technologického objektu. Spotřeba energie není po dohodě s provozovatelem přenášena do nadřazeného systému DDTSŽDC. Odběr železniční stanice je navýšen. Stav důležitých vývodů je signalizován pomocnými kontakty jističů do systému DDTSŽDC.

Zabezpečovací zařízení je napojeno přes rozvaděč vypínání přívodů. V rozvodně nn je rovněž umístěn rozvaděč zálohovaného napájení RZN, který je napájen ze zálohovaného vývodu zdroje zabezpečovacího zařízení. V rozvaděči je instalována přepětová ochrana 3. stupně.

PS 23-13-01 ŽST Hořice na Šumavě, rozvodna NN

V současné době jsou odběry v Žst. Hořice na Šumavě napájeny ze stávajícího rozvaděče nn umístěného v dopravní kanceláři v SZ části stávající výpravní budovy přilehlé ke kolejišti.

Rozvodna nn je umístěna v nově stavebně upravené samostatné místnosti ze stávající dopravní kanceláře výpravní budovy žst. Hořice na Šumavě.

V rozvodně nn jsou umístěny kromě hlavního rozvaděče ve skříňovém provedení i skříňový rozvaděč pro osvětlení, nástěnná rozvodnice pro napájení zab. zařízení a rozvaděč dálkové diagnostiky).

Rozvaděč RH slouží pro napájení odběrů žst. Hořice na Šumavě. Rozvaděč RH bude nově napojený z elektroměrového rozvaděče.

Jedná se o vývody pro napájení sdělovacího zařízení, zabezpečovací zařízení elektroinstalaci a osvětlení pro cestující.

PS 25-13-01 ŽST Polná na Šumavě, rozvodna NN

V současné době jsou odběry v Žst. Polná na Šumavě napájeny ze stávajícího rozvaděče nn.

Rozvodna nn je umístěna v novém technologickém objektu postaveném vedle stávající výpravní budovy. V rozvodně nn jsou umístěny kromě hlavního rozvaděče ve skříňovém provedení i skříňový rozvaděč pro osvětlení, nástěnná rozvodnice pro napájení zab. zařízení a rozvaděč dálkové diagnostiky. Rozvaděč nn slouží pro napájení odběrů žst. Polná na Šumavě.

PS 27-13-01 ŽST Černá v Pošumaví, rozvodna NN

V současné době jsou odběry v Žst. Černá v Pošumaví napájeny ze stávajícího rozvaděče nn umístěného uvnitř stávající výpravní budovy.

Rozvodna nn je umístěna v novém technologickém objektu postaveném vedle stávající výpravní budovy. V rozvodně nn jsou umístěny kromě hlavního rozvaděče ve skříňovém provedení i skříňový rozvaděč pro osvětlení, nástěnná rozvodnice pro napájení zab. zařízení a rozvaděč dálkové diagnostiky.

Rozvaděč nn slouží pro napájení odběrů žst. Černá v Pošumaví. Rozvaděč bude nově napojený z nového elektroměrového pilíře u stávající výpravní budovy.

PS 29-13-01 ŽST Horní Planá, rozvodna NN

V současné době jsou odběry v Žst. Horní Planá napájeny ze stávající rozvodny nn umístěné ve výpravní budově.

Rozvodna nn je umístěna v přístavbě ke stávající budově, v samostatné místnosti. Místnost rozvodny nn je přístupná z venkovního prostoru.

V rozvodně nn jsou umístěny kromě hlavního rozvaděče ve skříňovém provedení i skříňový rozvaděč pro osvětlení, nástěnná rozvodnice pro napájení zab. zařízení a rozvaděč dálkové diagnostiky.

Rozvaděč nn slouží pro napájení odběrů žst. Horní Planá.

PS 31-13-01 ŽST Nová Pec, rozvodna NN

V současné době jsou odběry v Žst. Nová Pec napájeny ze stávající rozvodny nn umístěné ve výpravní budově.

Rozvodna nn je umístěna v nově rekonstruovaných prostorách ve výpravní budově v samostatné místnosti. Místnost rozvodny nn je přístupná z prostoru čekárny ve výpravní budově.

V rozvodně nn jsou umístěny kromě hlavního rozvaděče (ozn. RH) ve skříňovém provedení i skříňový rozvaděč pro osvětlení, nástěnná rozvodnice pro napájení zab. zařízení (ozn. R-ZZ) a rozvaděč dálkové diagnostiky (ozn. RDO).

Rozvaděč nn RH slouží pro napájení odběrů žst. Nová Pec. Napojený je ze stávajícího elektroměrového rozvaděče ve výpravní budově.

Rozvaděč RH je navržen ve skříňovém provedení a je sestaven ze 3 polí. Přívodní pole bude vybaveno jističem s motorovým pohonem 230 V-AC a možností místního a dálkového ovládání. Vývody z rozvaděče RH jsou umístěny v poli 2 pro nezálohované odběry žel. stanice. V poli č. 3 jsou umístěny vývody s možností zálohování z mobilního záložního zdroje el. energie (ZZEE) Jedná se o vývody pro napájení sdělovacího zařízení, zabezpečovací zařízení elektroinstalaci a osvětlení pro cestující.

Všechny vývody z rozvaděče RH jsou dle požadavků jednotlivých navazujících profesí. Jednotlivé vývody jsou osazeny podružnými elektroměry. Každý jistič bude mít pomocné kontakty a jeho stav bude přenášán dálkovou diagnostikou na dispečink.

PS 33-13-01 ŽST Černý Kříž, rozvodna NN

V současné době jsou odběry v Žst. Černý Kříž napájeny ze stávající rozvodny nn umístěné ve výpravní budově.

V jedné rekonstruované místnosti dopravní kanceláře budou umístěn i hlavní rozvaděč nn ve skříňovém provedení, skříňový rozvaděč pro osvětlení, nástěnná rozvodnice pro napájení zab. zařízení, rozvaděč rozvaděče sděl. zařízení, rozvaděč dálkové diagnostiky a elektroinstalační zapuštěné rozvodnice.

Společná místnost dopravní kanceláře a rozvodny nn přístupná z venkovního prostoru. Z této místnosti je i přístup do místnosti s technologií zab. zařízení.

Hlavní rozvaděč bude sloužit pro napájení sdělovacího zařízení, zabezpečovací zařízení elektroinstalaci a osvětlení pro cestující a napájení přejezdu a osvětlení zastávky Pěkná v km 78,3.

Každý jistič bude mít pomocné kontakty a jeho stav bude přenášén dálkovou diagnostikou na dispečink.

D.3.9 Dálkové ovládání železniční infrastruktury

PS 11-13-01 ŽST České Budějovice, doplnění řídicího systému železniční infrastruktury.

PS 13-13-02 ŽST Boršov nad Vltavou, dálkové ovládání železniční infrastruktury

PS 14-13-02 Boršov - Křemže, dálkové ovládání železniční infrastruktury

PS 15-13-02 ŽST Křemže, dálkové ovládání železniční infrastruktury

PS 16-13-02 Křemže - Zlatá Koruna, dálkové ovládání železniční infrastruktury

PS 17-13-02 ŽST Zlatá Koruna, dálkové ovládání železniční infrastruktury

PS 18-13-02 Zlatá Koruna - Český Krumlov, dálkové ovládání železniční infrastruktury

PS 19-13-02 ŽST Český Krumlov, dálkové ovládání železniční infrastruktury

PS 21-13-02 ŽST Kájov, dálkové ovládání železniční infrastruktury

PS 22-13-02 Kájov - Hořice na Šumavě, dálkové ovládání železniční infrastruktury

PS 23-13-02 ŽST Hořice na Šumavě, dálkové ovládání železniční infrastruktury

PS 25-13-02 ŽST Polná na Šumavě, dálkové ovládání železniční infrastruktury

PS 26-13-02 Polná na Šumavě - Černá v Pošumaví, dálkové ovládání železniční infrastruktury

PS 27-13-02 ŽST Černá v Pošumaví, dálkové ovládání železniční infrastruktury

PS 28-13-02 Černá v Pošumaví - Horní Planá, dálkové ovládání železniční infrastruktury

PS 29-13-02 ŽST Horní Planá, dálkové ovládání železniční infrastruktury

PS 30-13-02 Horní Planá - Nová Pec, dálkové ovládání železniční infrastruktury

PS 31-13-02 ŽST Nová Pec, dálkové ovládání železniční infrastruktury

PS 32-13-02 Nová Pec - Černý Kříž, dálkové ovládání železniční infrastruktury

PS 33-13-02 ŽST Černý Kříž, dálkové ovládání železniční infrastruktury

Ve stavbě je navržen systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty dle TS 2/2008 – ZSE, druhé vydání.

Připojované systémy s vlastním komunikačním rozhraním (osvětlení, EOVS, EZS, ASHS, rozhlas, IS) budou do technologické datové sítě připojeny přes integrační koncentrátory realizované na ED České Budějovice pro část trati Boršov nad Vltavou - Český Krumlov a v žst. Kájov pro část trati Kájov – Černý Kříž. Ostatní připojované systémy pak budou do lokální technologické datové sítě připojeny pomocí rozvaděčů dálkového ovládání realizované v každé žst.

Dále se realizují stacionární klienti systému DDTS ŽDC umístěné na ED České Budějovice, správě sdělovací zabezpečovací techniky v Českých Budějovicích, správě železniční energetiky v Plzni a u Hasičské záchranné služby v Českých Budějovicích. Nový mobilní klient systému DDTS ŽDC bude realizován pro potřebu údržby.

Na ED České Budějovice bude realizován terminál server pro dopravní klienty systému DDTS integrované na dotykových terminálech telefonních zapojovačů (pro indikaci stavů a ovládání EOVS a osvětlení - s omezením).

Datově bude doplněn klient na SŽE Hradec Králové.

SO 9898 - Všeobecný stavební objekt

Obsahuje položky :

- Geodetická dokumentace skutečného provedení.
- Dokumentace skutečného provedení.
- Digitální dokumentace skutečného provedení.
- Geometrické plány a věcná břemena.
- Posouzení shody (interoperability) notifikovanou (autorizovanou) osobou.
- Kniha kabelových plánů.
- Hluková měření (po ukončení stavby v rámci zkušebního provozu).
- Korozní měření.
- Posouzení bezpečnosti, analýza a hodnocení rizik změny dle NK (EU) č. 352/2009.

V. Organizace výstavby

Předmětem POV stavby „Revitalizace trati České Budějovice - Volary“ je projednání a stanovení základních postupů výstavby, časy potřebných výluk, vymezení ploch zařízení staveniště a projednání náležitostí souvisejících s prováděním stavby.

Předpokládá se postupné předávání stavby do zkušebního provozu resp. do užívání po tzv. „provozuschopných celcích“. Z hlediska realizace bude stavba věcně i časově rozdělena do samostatných stavebních úseků, které budou dále členěny na jednotlivé stavební postupy.

SÚ POV č.01 H. Planá (vč) – (Č.Kříž) – Volary (mimo)

Předpokládaná celková doba výstavby: 03/2014 – 12/2014

Nepřetržitá výluka : 15.3.2014 – 30.4.2014 H.Planá-N.Pec
1.5.2014 – 30.6.2014 H.Planá-Č.Kříž
1.5.2015

SÚ POV 02 Kájov (vč) – H. Planá (mimo)

Předpokládaná celková doba výstavby: 03/2014 – 06/2015

Nepřetržitá výluka : 1.9.2014 – 10.12.2014

SÚ POV 04 Č.B. Odb. Rožnov – žst. Boršov – zast. Třisov

Předpokládaná celková doba výstavby: 07/2014 – 11/2015

Nepřetržitá výluka : 1.3.2015 – 14.6.2015 Boršov – Třisov
1.5.2016 – 10.5.2015 Č. Budějovice. – Třisov

SÚ POV 03 Plešovice - Kájov (mimo)

Předpokládaná celková doba výstavby: 03/2015 – 04/2016

Nepřetržitá výluka : 1.9.2015 – 30.11.2015

V roce 2016 budou prováděny pouze dokončovací práce na SO (terénní úpravy, úklid staveniště atp.) a na PS (zapojení a celkové propojení zab. a sděl. zařízení vč. dálkového řízení provozu v rámci zkušebního provozu).

Po ukončení nepřetržitých výluk v jednotlivých stavebních úsecích budou tyto opětovně uvedeny do provozu. Podrobný postup výstavby včetně postupného uvádění jednotlivých částí stavby do užívání je podrobně zpracováno v samostatné části dokumentace F - Organizace výstavby.

VI. Připomínky

Na základě výsledků projednání projektu stavby je nutné při realizaci stavby splnit následující připomínky:

1. Při realizaci stavby zhotovitelem musí být respektován schválený projekt stavby, dodrženy kapacitní a závazné údaje a ukazatele, včetně splnění připomínek posuzovacího a schvalovacího protokolu.
2. Při provádění stavby musí být splněny „Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah“, schválené generálním ředitelem SŽDC, s.o. dne 8.1.2010 pod č.j.5501/2010 – OKS, čtvrté aktualizované vydání změna č. 8.
3. Při realizaci stavby musí být dodržena příslušná ustanovení zákona č. 266/94 Sb. o drahách v platném znění, vyhlášky č. 177/95 Sb., kterou byl vydán Stavební a technický řád drah, v platném znění.
4. Při realizaci stavby dodržet požadavky na zajištění polohové a výškové zaměření skutečného provedení dokončených provozních souborů nebo jejich částí geodetickými metodami ve 3. třídě přesnosti (u předmětů, které zasahují do průjezdného průřezu nebo volného a schůdného manipulačního prostoru ve 2. třídě přesnosti) na vytyčovací síť v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Bpv, způsob měření stanovuje „Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty“ vydané ČD, DDC pod č.j. 892/1998 - O7 ze dne 1998-05-18.
5. Zhotovitel v rámci vypracování dokumentace skutečného provedení stavby zpracuje geodetickou část dokumentace stavby dle „Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi“ tvořícími přílohu č. 6 směrnice „Členění a směrný obsah a rozsah přípravné a projektové dokumentace“ č. 1009/94 - O7 ze dne 1994-12-22. Příloha byla schválena vrchním ředitelem DDC pod č.j. D3-001-X6 Geodézie s účinností od 2000-09-01, aktualizované verzi 2.1 č.j. 164/03-07-hg ze dne 2003-01-27, platné od 2003-03-01.
6. V rámci realizace stavby bude pro jednotlivé provozní soubory a stavební objekty, uvedené jako určená technická zařízení, zajištěno provedení TBZ UTZ. Pro ucelené provozuschopné části stavby budou stanoveny podmínky a rozsah zkušebního provozu. Zhotovitel zajistí pro kolaudaci stavby provedení posouzení shody s požadavky na zajištění interoperability pro celostátní trať dle národní legislativy a zprávu o nezávislém posouzení bezpečnosti, analýze a hodnocení rizik změn železniční infrastruktury.
7. Při realizaci stavby respektovat vyjádření všech zúčastněných orgánů a organizací, které ke stavbě sdělily svá stanoviska viz čl. III a dále podmínky stavebního povolení dle zákona č. 183/2006 Sb. stavební zákon včetně prováděcí vyhlášky č. 526/2006 Sb. V rámci stavebního řízení bude zajištěna aktualizace veškerých propadlých vyjádření orgánů státní správy, právnických a fyzických osob a správců zařízení. Zhotovitel stavby zajistí případnou aktualizaci vyjádření dotčených orgánů státní správy a správců sítí technického vybavení propadlých v průběhu stavby po vydání stavebního povolení, doložených v dokladové části potřebných pro realizaci stavby.

8. V rámci realizace je zásadně nepřípustné měnit rozsah obsahové náplně stavby stanovený schváleným projektem stavby.
9. V místě stavby a v jejím nejbližším okolí se nachází podzemní i nadzemní vedení a zařízení ve správě, nebo vlastnictví OŘ Plzeň, ČD Telematika, ČEVAK a.s., Schwan-STABILO ČR s.r.o., Aquašumava s.r.o., SUS JčK, ČEZ Distribuce, a.s., Telefonica O2 Czech Republic a.s., RWE Distribuční služby, E-ON, ČR, s.r.o., VUSS Pardubice, VLS ČR ,případně dalších organizací. Zhotovitel na základě vyjádření správců sítí a stanovených požadavků pro zhotovitele stavby požádá o vytýčení tohoto zařízení a zajištění případného odborného dozoru při provádění těchto prací, prokazatelně seznámí všechny pracovníky provádějící zemní práce s polohou těchto vedení. Bude respektovat zákresy všech dotčených sítí do koordinační situace a stanovené podmínky pro práce v místech uložení sítí a v ochranných pásmech sítí, kde nesmí být k výkopovým pracím použito žádných mechanizačních prostředků. Bude respektovat vypracované a odsouhlasené detaily křížení a souběhy v souladu s ČSN 73 6005 "Prostorové uspořádání sítí technického vybavení"(vydané 09/1994), ČSN 33 4050 "Předpisy pro podzemní sdělovací vedení" a ČSN 34 1050 "Předpisy pro kladení silových elektrických vedení". Pokud dojde k obnažení kabelových vedení zajistit jejich ochranu před mechanickým poškozením. Před provedením záhozu obnažených kabelů je zhotovitel povinen přizvat zástupce uvedených výkonných jednotek a organizací ke kontrole jejich celistvosti a způsobu uložení. Teprve po provedení této kontroly může být realizováno zakrytí, zához a definitivní úprava terénu v místě stavby. Při záhozu je třeba zhutnit zeminu a obnovit krytí obnažených zařízení včetně položení výstražné fólie. Na kabelových trasách nesmí být zřizováno zařízení staveniště, umístěno složiště materiálu a odstavována těžká stavební technika. Zemní práce nesmí měnit výšku krytí stávajících kabelových tras a tyto nesmí být zakryty nerozebíratelným krytem. Prováděné výkopy na veřejně přístupných místech musí být ohrazeny a za noci osvětleny tak, aby byla zajištěna bezpečnost osob.
10. Zhotovitel jako součást své nabídky na základě návrhu vlastních stavebních postupů předloží harmonogram provádění stavby. Předložený požadavek nesmí jít nad rámec projednaných výluk železničního provozu uplatněných do plánu výluk ani uzavírek komunikací projednaných s jejím správcem a odsouhlasené DI PČR. V zadávacích podmínkách pro zhotovitele budou respektovány připomínky Odboru řízení provozu SŽDC, s.o. č.j. 35691/10-OŘ ze dne 12.7.2010 – viz. část III. Projednání dokumentace.
11. Při realizaci respektovat ustanovení ČSN 34 2650 ed. 2 „Železniční zabezpečovací zařízení – přejezdová zabezpečovací zařízení“ s platností od 1.1.2011 a ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“ z roku 2004 a změna Z1 z roku 2008.
12. Zhotovitel stavby musí respektovat požadavky dodržení vyhlášky č. 577/2004 Sb., doplnění zařízení o signalizaci pro nevidomé. Tímto zařízením budou vybaveny přejezdy určené v projektu dle návrhu technických specifikací zpracovaných SŽDC.
13. Zhotovitel musí respektovat požadavky z.č. 309/2006 sb. a Nařízení vlády 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. Upozorňujeme na povinnost, před předáním staveniště, provést ohlášení OIP.
14. Při realizaci stavby musí zhotovitel respektovat v projektu navržené a ve stavebním řízení ověřené vedení tras. V opačném případě, zejména při změně tras, zejména mimo obvod dráhy, zpracovat podklady pro uzavření smluv o smlouvách budoucí na zřízení věcných břemen, oddělovacích geometrických plánů pro převod pozemků resp. zřízení věcných břemen. Dále předjedná jejich uzavření a projednání územních rozhodnutí nebo územního souhlasu dle zákona 183/2006 Sb. SZ s obecnými stavebními úřady včetně nabytí právní moci pro všechny úseky

trasy vedoucí mimo obvod dráhy, tzv. po pozemcích, které nejsou ve vlastnictví ČR s právem hospodaření pro SŽDC s.o. nebo ČD a.s. změnu stavby s Drážním úřadem.

15. Zhotovitel musí uvést dotčené nemovitosti do původního respektive odpovídajícího řádného stavu, respektovat návrh nakládání s odpady v průběhu stavby s uvedením jejich množství dle jednotlivých kategorií, jeho projednání s dotčeným orgánem státní správy na úseku nakládání s odpady včetně projednání návrhu konkrétních skládek odpadu dle specifikací jednotlivých kategorií odpadů a protokoly o nakládání s odpady dokladovat při kolaudaci.
16. Při realizaci stavby respektovat zákon č. 13/97 o pozemních komunikacích, zejména § 37. Splněny budou veškeré podmínky stanovené příslušnými subjekty ve vztahu k dráze a k silničním komunikacím. Jedná se především o podmínky předložené SÚS Jihočeského kraje, ŘSD, POLICIE ČR a SŽDC, s.o.
17. Ke stavebnímu řízení dorešit, s příslušnými odb. dopravy MěÚ, uzavírku komunikací ve vztahu k rekonstrukcím žel. přejezdů a ve vztahu k dalším případným omezením v dopravě (přeložky inž. sítí apod.). Respektovány budou připomínky správců komunikací a DI Policie ČR.
18. Budou splněny veškeré podmínky ve vztahu k ochraně životního prostředí, dle orgánů ŽP, tj. Ministerstva ŽP, KÚ JČ kraje odb. ŽP, zemědělství a lesnictví, MěÚ Strakonice odb. ŽP, Povodí Vltavy, ZVS obl. Povodí Vltavy a Lesů ČR, respektovány budou veškeré vznesené připomínky.
19. Budou splněny podmínky stanovené Krajskou hygienickou stanicí Jihočeského kraje uvedené v závazném stanovisku ze dne 18.12.2012 pod č.j. KHDJC-27298/2012/HOK.CBCK
20. Ke stavebnímu řízení budou doloženy veškeré doklady a náležitosti pro demoliční práce.
21. Z oblasti zabezpečovacího zařízení bude ke stavebnímu řízení doložena schválená závěrová tabulka. Celkový systém zabezpečovacího zařízení musí splňovat funkcionalitu EZŠ, proti ztrátě šuntu.
22. Zhotovitel stavby zajistí veškeré podmínky pro zachování základních funkcí železniční stanice Strakonice po dobu výstavby, vč. provozu vleček v odsouhlaseném rozsahu.
23. Při realizaci bude zajištěna koordinace s probíhajícími a připravovanými stavbami cizích investorů v dané lokalitě.

VII. Závěr.

Předložená dokumentace ve stupni projekt stavby odpovídá rámcově zásadám stanoveným Směrnicí generálního ředitele SŽDC, s.o. č. 11/2006 v platném znění – dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních ze dne 30.6.2006.

Její projednání s dotčenými útvary na SŽDC, s.o. a ČD, a.s. je v zásadě kladné.

Při realizaci stavby je potřebné respektovat připomínky, vzešlé z projednání, jakož i připomínky investora, uvedené v předcházející kapitole.

Na základě kladného výsledku projednání a posouzení předložené dokumentace ve smyslu „Směrnice k organizaci přípravy a realizace investiční výstavby u Divize dopravní cesty“ č.j. 530/1999-O7, schválené vrchním ředitelem ČD DDC dne 2.4.1999, **doporučuje** Stavební správa západ :

projekt stavby

„Revitalizace trati České Budějovice - Volary“

s c h v á l i t

s tím, že investor zajistí v další přípravě a při realizaci stavby splnění připomínek uvedených v části VI. tohoto posuzovacího protokolu.

Zpracoval: Ing. Ladislav Seemann č.t. 972 524 007

V Plzni dne 13.září 2013



Ing. Pavel Paidar

náměstek ředitele pro techniku – pracoviště Plzeň
Stavební správa západ

Správa železniční dopravní cesty
státní organizace
Stavební správa západ
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1956
DIČ: CZ70994236
(57)

