

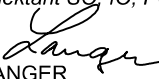
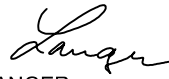



AKTUALIZACE 07/2013

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:  <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ se sídlem v Praze Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
--	---

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

Středisko: ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ			
Vedoucí střediska:  ING. JIŘÍ SYROVÝ	Odpovědný projektant SO, IO, PS:  ING. PAVEL LANGER	Vypracoval:  ING. PAVEL LANGER	Kontroloval:  ING. JIŘÍ SYROVÝ

Název akce: REVITALIZACE TRATÍ ČESKÉ BUDĚJOVICE - VOLARY	Číslo smlouvy: 11 136 201
	Projektový stupeň: PROJEKT
Část: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA - KAPITOLA 4.4	Datum: 30.06.2012
	Číslo částí: B.1.2

B.1.2 Souhrnná technická zpráva

Kapitola 4.4 Stručný popis navrženého technického řešení PS a SO

Stavba : „Revitalizace trati České Budějovice - Volary“

Stupeň dokumentace : Projekt stavby

Obsah :

D TECHNOLOGICKÁ ČÁST

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení	
D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení	2
D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení	8
D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení	12
D.2 Železniční sdělovací zařízení	
D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů	12
D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení	16
D.2.3 Informační zařízení	17
D.2.4 Rádiové spojení	18
D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení	19
D.3 Silnoproudá technologie a dálkové ovládání	
D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn	19
D.3.9 Dálkové ovládání železniční infrastruktury	23

E STAVEBNÍ ČÁST

E.1 Inženýrské objekty	
E.1.1 Železniční svršek a spodek	24
E.1.2 Nástupiště	36
E.1.3 Železniční přejezdy	42
E.1.4 Mosty, propustky a zdi	44
E.1.5 Ostatní inženýrské objekty	48
E.1.6 Potrubní vedení	51
E.1.10 Protihlukové objekty	53
E.1.11 Objekty pro zajištění veřejného zájmu	53
E.2 Pozemní stavební objekty	53
E.3 Trakční a energetická zařízení	
E.3.4 Ohřev výměn	57
E.3.6 Rozvody vn, nn a osvětlení	60
E.3.8 Vnější uzemnění	76
E.3.9 Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních	79

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. Rozhraní oblasti dálkově ovládané bude u vjezdového návěstidla S v žst.Boršov nad Vltavou a do DOZ bude ještě zahrnuto ovládání a kontrola PZS „SB1“ v km 2,123 a PZS „SB2“ v km 1,872 v úseku Boršov nad Vltavou – České Budějovice. Na rozdíl od TZZ v ostatních mezistaničních úsecích Volary – Boršov nad Vltavou, kde bude TZZ v bezsouhlasovém 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. Přenos čísla vlaku do dálkově řízeného úseku České Budějovice – Volary bude zprostředkováno pomocí stávajícího SZZ ESA11 a číslo bude zadáváno na JOP 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 zábrzdne 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.

Umístění stávajícího SZZ ESA11 zůstane ve výpravní budově, kde jsou pro umístění technologie zab.zař. zřízeny dvě místnosti – stavědlová ústředna a místnost zdrojů zab.zař. Ve stavědlové ústředně se v rámci tohoto PS doplní skříň dálkového ovládání (DOZ) vedle stávající skříně s technologickými počítači (TPC), která se posune. Další vnitřní zařízení automatického hradla směr Křemže a ostatní vazby budou doplněny na volná místa ve stávajících releových stojanech.

Napájení SZZ a TZZ směr České Budějovice nebude měněno. Nová skříň DOZ bude napájena ze stávajícího zdroje SZZ. Nově se doplní napájení automatického hradla směr Křemže. Zároveň se zřídí oddělovací transformátor pro nezálohované napájení dvou PZS přejezdů v km 4,616 a v km 5,652 na trati Křemže – Boršov nad Vltavou. Napájení těchto přejezdů bude provedeno kabelovou přípojkou v izolované soustavě. Stávající výkon stávající el.přípojky pro SZZ Boršov nad Vltavou je dostatečný i pro pokrytí nárůstu napájení.

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

Tento PS řeší zabezpečovací zařízení vlastní stanici 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. 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 výpravního 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 a sudém zhlaví zřízena pomocná stavědla Pst.1 a Pst.2, z nichž bude možno ovládat ústředně stavěné výhybky, návěstidla, přejezdové zařízení a uvolňovat EMZ na příslušném zhlaví.

Na sudém záhlaví pro držení odbočné výhybky č. 7 a odvrtné výhybky č. 101b, kterými je napojena do stanice vlečka A - Skanska ŽS - Montážní základna Křemže, bude zřízen EMZ umístěný v uzamykatelné skříni pomocného stavědla. Obě výhybky budou uzamčeny ve vazbě 101b/7t/7.

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 jízdou 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, která zajišťuje napájení všech obvodů SZZ po dobu 15 minut a napájení pro nouzové obvody 3 hodiny. Baterie jsou navrženy bezúdržbové akumulátory dobíjené příslušným usměrňovačem.

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.

Úrovně 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 stanici 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, splňujícími požadavky pro danou traťovou rychlost. 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. Bude uzamčena v poloze do odbočného směru (-) s vazbou s výkolejkami Vk1, Vk2, výsledný klíč bude v EZ-Vk1/Vk2/3t/3.

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 nezabezpečovaný, 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, která zajišťuje napájení všech obvodů SZZ po dobu 15 minut a napájení pro nouzové obvody 3 hodiny. Baterie jsou navrženy bezúdržbové akumulátory, dobíjené příslušným usměrňovačem.

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. zařízení.

Úrovně 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 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 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.

Pro napájení SZZ bude zajištěna dodávka elektrické energie odpovídající 1. kategorii důležitosti ve smyslu ČSN 37 6605 a ČSN 34 1610.

Hlavní napájení bude z distribuční sítě sítíovou 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, která zajišťuje napájení všech obvodů SZZ po dobu 15 minut a napájení pro nouzové obvody 3 hodiny. Baterie jsou navrženy bezúdržbové akumulátory dobíjené příslušným usměrňovačem.

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 úrovněvé křížení (přejezdy). U všech přejezdů bude proveden výpočet na výhledovou traťovou rychlost.

Úrovněvé přejezdy typu PZZ-K kategorie PZS 3SBI budou ponechány se stávající výstrojí. PZS budou v rámci tohoto PS doplněny o nástavbu 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 přestavníky, splňujícími požadavky pro danou traťovou rychlost. 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.

Pro napájení SZZ musí být zajištěna dodávka elektrické energie odpovídající 1. kategorii důležitosti ve smyslu ČSN 37 6605 a ČSN 34 1610.

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, která zajišťuje napájení všech obvodů SZZ po dobu 15 minut a napájení pro nouzové obvody 3 hodiny. Baterie jsou navrženy bezúdržbové akumulátory dobíjené příslušným usměrňovačem.

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 umístěný v místnosti zdrojů zab. zař.

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

Úrovněvý 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. 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 a stavění „Přivolávací návěsti“.

V rámci nového SZZ budou výhybky osazeny novými elektromotorickými přestavníky, 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. 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, 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 seřadovací 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 řídící 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 seřadovací 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. 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 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 seřadovací 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 seřadovací 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. Dva nové PZS budou typu 3SBI a jeden PZM2.

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 závorami, 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 povel 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. Pro napojení závor na stávající PZS v RD u přejezdu budou položeny nové kabely pro ovládání závor (CYKY) a pro kontrolní obvody (TCEKPFLEY). Doplní se pozitivní signalizace. Upraví se software PZS pro nové přibližovací úseky z důvodu zvýšení rychlosti a doplnění závor.

Přejezd v km 2,123 se stavebně upravuje, proto budou demontovány stávající výstražníky a po stavební úpravě se namontují nové výstražníky s polovičními závorami. Pro napojení závor na stávající PZS v RD u přejezdu budou položeny nové kabely pro ovládání závor (CYKY) a pro kontrolní obvody závor a pro ovládání světel výstražníků (TCEKPFLEY). Upraví se software PZS pro nové přibližovací úseky z důvodu zvýšení rychlosti a doplnění závor.

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. Z důvodu doplnění závor budou příslušně zvýšeny kapacity baterií PZS.

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 dle TNŽ 34 2620. 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 Křemže – Boršov nad Vltavou se nachází 14 úrovnových křížení (přejezdy) 13 přejezdů kategorie 3SBI nebo 3ZBI a 1 přechod pro pěší s výstražními kříži. Přejezdy budou upraveny dle rozhodnutí DÚ.

U všech přejezdů vyjma přejezdů zabezpečenými výstražními kříži bude proveden výpočet na výhledovou traťovou rychlost.

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.

Hlavní kabelová trasa je předmětem tohoto PS. Kabelizace bude provedena kabely TCEKPFLEY. Kabely budou vedeny podél trati v kabelové trase společně s kabely sdělovacího zařízení.

PS 16-11-01 Křemže - Zlatá Koruna, traťové zabezpečovací zařízení

Tento PS řeší zabezpečovací zařízení mezistaničního úseku Zlatá Koruna – Křemže kde bude vybudováno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. 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 – Křemže se nachází 11 úrovnových křížení (přejezdy) 9 přejezdů typu PZZ-K kategorie 3SBI a 2 přejezdy s výstražnými kříži.

U všech přejezdů vyjma přejezdů zabezpečenými výstražnými kříži bude proveden výpočet na výhledovou traťovou rychlost.

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.

Hlavní kabelová trasa je předmětem tohoto PS. Kabelizace bude provedena kabely TCEKPFLEY. Kabely budou vedeny podél trati v kabelové trase společně s kabely sdělovacími.

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 dle TNŽ 34 2620. 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 s 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 nadstavbou. 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 odtlačenými zámek. Závislost zámku bude přenášena prostřednictvím elektromagnetického zámku do SZZ žst. Zlatá Koruna.

Hlavní kabelová trasa je předmětem tohoto PS. Zabezpečovací kabelizace bude provedena kabely TCEKPFLEY. Kabely budou vedeny podél trati v kabelové trase společně s kabely sdělovacími.

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 dle TNŽ 34 2620. 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 úrovně křížení (přejezdy) zabezpečené výstražnými kříži., které budou ponechány ve stávajícím stavu.

Pro zjišťování volnosti mezistaničního úseku budou použity počítače náprav celého mezistaničního úseku.

Hlavní kabelová trasa je předmětem tohoto PS. Kabelizace bude provedena kabely TCEKPFLEY. Kabely budou vedeny podél trati v kabelové trase společně s kabely sdělovacího zařízení.

PS 22-11-01 Kájov - Hořice na Šumavě, traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku bude zřízeno nové traťové zabezpečovací 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 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.

Pro potřeby nového zabezpečovacího zařízení bude v úseku mezi vjezdovými návěstidly sousedních dopraven položena nová kabelizace.

PS 24-11-01 Hořice na Šumavě - Polná na Šumavě, traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku bude zřízeno nové traťové zabezpečovací 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 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.

Pro potřeby nového zabezpečovacího zařízení bude v úseku mezi vjezdovými návěstidly sousedních dopraven položena nová kabelizace.

PS 26-11-01 Polná na Šumavě - Černá v Pošumaví, traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku bude zřízeno nové traťové zabezpečovací 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 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 přilehlých 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.

Pro potřeby nového zabezpečovacího zařízení bude v úseku mezi vjezdovými návěstidly sousedních dopravních položena nová kabelizace.

PS 28-11-01 Černá v Pošumaví - Horní Planá, traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku bude zřízeno nové traťové zabezpečovací 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 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 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 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.

Pro potřeby nového zabezpečovacího zařízení bude v úseku mezi vjezdovými návěstidly sousedních dopravních položena nová kabelizace.

PS 30-11-01 Horní Planá - Nová Pec, traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku bude zřízeno nové traťové zabezpečovací 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 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 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 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.

Pro potřeby nového zabezpečovacího zařízení bude v úseku mezi vjezdovými návěstidly sousedních dopravních položena nová kabelizace.

PS 32-11-01 Nová Pec - Černý Kříž, traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku bude zřízeno nové traťové zabezpečovací 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 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 přilehlých 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.

Pro potřeby nového zabezpečovacího zařízení bude v úseku mezi vjezdovými návěstidly sousedních dopraven položena nová kabelizace.

PS 34-11-01 Černý Kříž - Volary, traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku bude zřízeno nové traťové zabezpečovací 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 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 přilehlých 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.

Pro potřeby nového zabezpečovacího zařízení bude v úseku mezi stávající výpravní budovou v ŽST Volary a vjezdovým návěstidlem do ŽST Černý Kříž (ve směru od Volar) položena nová kabelizace.

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 dopraven. 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

Předmětem tohoto PS je místní kabelizace ve stanici žst. Křemže. 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.

Použity jsou kabely typu TCEPKPFLEY o kapacitách 3XN, 5XN a 10XN. Mezi stávající VB a novou SÚ bude položen propojovací kabel 10XN a jedna trubka HDPE. Kabely budou ukončeny v nové 19“ skříni ve sděl. místnosti v SÚ a ve stávající skříni s kabely ve VB.

PS 17-12-01 ŽST Zlatá Koruna, místní kabelizace

Předmětem tohoto PS je místní kabelizace ve stanici žst. Zlatá Koruna. Venkovní telefonní objekty (VTO) jsou umístěny u vjezdových návěstidel, elektromagnetických zámků, 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.

Použity jsou kabely typu TCEPKPFLEY o kapacitách 3XN a 10XN. Mezi stávající VB a novou SÚ bude položen propojovací kabel 10XN a jedna trubka HDPE. Kabely budou ukončeny v nové 19“ skříni ve sděl. místnosti v SÚ a ve stávající skříni s kabely ve VB.

PS 19-12-01 ŽST Český Krumlov, místní kabelizace

Předmětem tohoto PS je místní kabelizace ve stanici žst. Český Krumlov. Venkovní telefonní objekty (VTO) jsou umístěny u vjezdových návěstidel, elektromagnetických zámků, pomocných stavědel a na reléových domcích u přejezdů. Kabelová trasa je vedena v souběhu s kabely zabezpečovacího zařízení a traťového kabelu. Tato trasa včetně výkopových prací a žlabů je řešena v rámci zabezpečovacího zařízení. Výkopové práce pro odbočky mimo hlavní kabelovou trasu jsou zahrnuty v tomto PS.

Použity jsou kabely typu TCEPKPFLEY o kapacitách 3XN, 5XN a 10XN. Mezi stávající VB a novým technologickým objektem bude položen propojovací kabel 10XN a dvě trubky HDPE. Do jedné trubky HDPE bude zafouknut místní optický kabel (MOK), druhá trubka HDPE je rezervní. Kabely budou ukončeny v nové 19“ skříni ve sděl. místnosti v TB a ve stávající skříni s kabely ve VB.

PS 21-12-01 ŽST Kájov, místní kabelizace

Předmětem tohoto PS je místní kabelizace ve stanici žst. Kájov. Venkovní telefonní objekty (VTO) jsou umístěny u vjezdových návěstidel, elektromagnetických zámků, pomocných stavědel a na reléových domcích u přejezdů. Kabelová trasa je vedena v souběhu s kabely zabezpečovacího zařízení a traťového kabelu. Tato trasa včetně výkopových prací a žlabů je řešena v rámci zabezpečovacího zařízení. Výkopové práce pro odbočky mimo hlavní kabelovou trasu jsou zahrnuty v tomto PS.

Použity jsou kabely typu TCEPKPFLEY o kapacitách 3XN, 5XN a 10XN. Mezi stávající VB a novým technologickým objektem bude položen propojovací kabel 10XN a dvě trubky HDPE. Do jedné trubky bude zafouknut místní optický kabel (MOK), druhá trubka HDPE je rezervní. Kabely budou ukončeny v nové 19“ skříni ve sděl. místnosti v TB a ve stávající skříni s kabely ve VB.

PS 23-12-01 ŽST Hořice na Šumavě, místní kabelizace

Předmětem tohoto PS je místní kabelizace ve stanici žst. Hořice na Šumavě. Venkovní telefonní objekty (VTO) jsou umístěny u vjezdových návěstidel a případně na dalších požadovaných netypických místech. 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.

Použity jsou kabely typu TCEPKPFLEY o kapacitách 3XN. Kabely budou ukončeny ve stávající skříni s kabely ve VB.

PS 25-12-01 ŽST Polná na Šumavě, místní kabelizace

Předmětem tohoto PS je místní kabelizace ve stanici žst. Polná na Šumavě. Venkovní telefonní objekty (VTO) jsou umístěny u vjezdových návěstidel, elektromagnetických zámků, 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.

Použity jsou kabely typu TCEPKPFLEY o kapacitách 3XN a 10XN. Mezi stávající VB a novou SÚ bude položen propojovací kabel 10XN a jedna trubka HDPE. Kabely budou ukončeny v nové 19“ skříní ve sděl. místnosti v SÚ a ve stávající skříní s kabely ve VB.

PS 27-12-01 ŽST Černá v Pošumaví, místní kabelizace

Předmětem tohoto PS je místní kabelizace ve stanici žst. Černá v Pošumaví. Venkovní telefonní objekty (VTO) jsou umístěny u vjezdových návěstidel, elektromagnetických zámků, 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.

Použity jsou kabely typu TCEPKPFLEY o kapacitách 3XN, 5XN a 10XN. Mezi stávající VB a novou SÚ bude položen propojovací kabel 10XN a jedna trubka HDPE. Kabely budou ukončeny v nové 19“ skříní ve sděl. místnosti v SÚ a ve stávající skříní s kabely ve VB.

PS 29-12-01 ŽST Horní Planá, místní kabelizace

Předmětem tohoto PS je místní kabelizace ve stanici žst. Horní Planá. Venkovní telefonní objekty (VTO) jsou umístěny u vjezdových návěstidel, elektromagnetických zámků, pomocných stavědel a na reléových domcích u přejezdů. Kabelová trasa je vedena v souběhu s kabely zabezpečovacího zařízení a traťového kabelu. Tato trasa včetně výkopových prací a žlabů je řešena v rámci zabezpečovacího zařízení. Výkopové práce pro odbočky mimo hlavní kabelovou trasu jsou zahrnuty v tomto PS.

Použity jsou kabely typu TCEPKPFLEY o kapacitách 3XN, 5XN a 10XN. Mezi stávající VB a novým technologickým objektem bude položen propojovací kabel 10XN a trubka HDPE. Kabely budou ukončeny v nové 19“ skříní ve sděl. místnosti v TB.

PS 31-12-01 ŽST Nová Pec, místní kabelizace

Předmětem tohoto PS je místní kabelizace ve stanici žst. Nová Pec. Venkovní telefonní objekty (VTO) jsou umístěny u vjezdových návěstidel, elektromagnetických zámků, pomocných stavědel a na reléových domcích u přejezdů. Kabelová trasa je vedena v souběhu s kabely zabezpečovacího zařízení a traťového kabelu. Tato trasa včetně výkopových prací a žlabů je řešena v rámci zabezpečovacího zařízení. Výkopové práce pro odbočky mimo hlavní kabelovou trasu jsou zahrnuty v tomto PS.

Použity jsou kabely typu TCEPKPFLEY o kapacitách 3XN a 5XN. Kabely budou ukončeny v nové 19“ skříní ve sděl. místnosti v VB.

PS 33-12-01 ŽST Černý Kříž, místní kabelizace

Předmětem tohoto PS je místní kabelizace ve stanici žst. Černý Kříž. Venkovní telefonní objekty (VTO) jsou umístěny u vjezdových návěstidel, elektromagnetických zámků, pomocných stavědel a na reléových domcích u přejezdů. Kabelová trasa je vedena v souběhu s kabely zabezpečovacího zařízení a traťového kabelu. Tato trasa včetně výkopových prací a žlabů je řešena v rámci zabezpečovacího zařízení. Výkopové práce pro odbočky mimo hlavní kabelovou trasu jsou zahrnuty v tomto PS.

Použity jsou kabely typu TCEPKPFLEY o kapacitách 3XN, 5XN a 10XN. Kabely budou ukončeny v nové 19“ skříní ve sděl. místnosti v VB.

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 v provedení TCEPKPFLEY 10XN0,8, 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. Součástí PS je výstavba trubky HDPE 40/33 pro vedení dálkového optického kabelu, který bude realizován v rámci PS 41-12-02. Traťový kabel bude vybudován od žst. Boršov nad Vltavou do žst. Volary. Bude přiložen do kabelové trasy budované v rámci PS traťové zabezpečovací zařízení.

PS 41-12-02.1 České Budějovice - Kájov, optický kabel

PS 41-12-02.2 Kájov - Volary, optický kabel

Optický kabel bude umístěn do trubek HDPE vybudovaných v rámci PS 41-12-01 TK v úsecích Boršov nad Vltavou Kájov a Kájov - Volary. Optický kabel bude v jednotlivých železničních stanicích ukončen oboustranně. Bude obsahovat 36 vláken SM, z nichž 12 vláken bude sloužit pro účely zabezpečovacího zařízení, 12 vláken bude sloužit pro účely sdělovacího zařízení a 12 vláken pro dálkové okruhy, které budou vyvedeny jen v Českých Budějovicích, Kájově a Volarech. V úseku České Budějovice KOMPAS – Boršov nad Vltavou bude přifouknut ke stávajícímu optickému kabelu do trubky HDPE. V úsecích Boršov nad Vltavou – Kájov a Kájov – Volary bude v nových trubkách HDPE. Délkové rezervy budou rozmístěny u optických rozvaděčů, u spojek, na zastávkách a poblíž velkých mostů. Výpichy budou realizovány v místech stávajících výpichů na stávajícím hybridním TKH a v Polečnici.

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 traktory 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. Tyto nové přenosové traktory SDH budou realizovány v úrovni STM-4 (622 Mbit/s).

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.

Veškeré nové uzlové stanice SDH budou splňovat požadavek vysoké modularity a otevřenosti systému, naprosto nezbytný je požadavek přímo vyvedených Ethernetových portů na uzlových stanicích SDH. Základní počet přímo vyvedených Eth. portů bude v každém novém přenosovém uzlu multiplikován prostřednictvím inteligentního switchu (24, resp. 48 portů). Příslušná příspěvková rozhraní SDH zajistí v jednotlivých lokalitách rovněž vyvedení potřebného počtu příspěvkových toků E1.

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. Do telefonního zapojovače budou přivedeny okruhy od VTO v obvodu stanice (řešeno v rámci místních kabelizací) a traťové telefony (řešeno v rámci TK). Všechny MB okruhy budou do zapojovače přivedeny přes náhradní zapojovač, který bude také sloužit jako obsluhovací pracoviště v případě nouzového řízení z dotčené žst. Prostřednictvím zapojovače budou připojeni i analogoví telefonní účastníci v jednotlivých stanicích na VoIP telefonní ústřednu v žst. Kájov. 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 rámci tohoto PS bude dále vybudován telefonním zapojovač v technologii IP a náhradní zapojovačem. Do telefonního zapojovače budou přivedeny okruhy od VTO v obvodu stanice (řešeno v rámci místních kabelizací) a traťové telefony (řešeno v rámci TK). Všechny MB okruhy budou do zapojovače přivedeny přes náhradní zapojovač. Do skříně serverů bude dále osazen komunikační server, který umožní dispečerovi ovládání jednotlivých IP zapojovačů rozmístěných v trati. Vlastní ovládací pracoviště dispečera – TouchScreenový terminál je součástí PS 21-12-09, řešícího dispečerské pracoviště v Kájově.

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 ústředí, 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 směřovány 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 navrhují 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 stavební ústředny budou na ústřednu EZS připojeny požární kombinované hlásiče. Dále na ústřednu EZS (koncentrátor EZS) bude připojena ústředna ASHS pomocí beznapěťových kontaktů NC/NO. Ústředna EZS bude umístěna ve sdělovací místnosti nebo v blízkosti přenosového zařízení pro zajištění přenosu do dohledového pracoviště.

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. Pro ozvučení nástupišť a prostor kolem výpravní budovy se navrhuje použít reproduktory o jmenovitém příkonu 15W s přepínatelným výkonem 6-10-15W. Reproktory na nástupišťích budou rozmístěny po cca 20m.

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 SDC České Budějovice patrné umístění připravených chráničků v nástupišťích pro rozhlasové kabely, které jsou vedeny k osvětlovacím stožárům pro rozhlasové reproduktory. Rozhlasové kabely jsou již rozvedeny v chráničcích 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.

V rozhlasových souborech, kde budou nová nástupiště, se navrhuje k vytypovaným osvětlovacím stožárům položit do výkopu rozhlasových kabelů chránička pro budoucí kamerový systém.

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. Ovládací počítač hlasového a vizuálního informačního systému bude společný se serverem pro rozhlasové systémy, který se doplní o potřebný SW.

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 rádiové síť MRS ve výše uvedených železničních stanicích na bázi IP technologie. Navrhujeme systém s dálkovým ovládáním radiostanic pomocí počítačové sítě. Na straně ovládané základnové radiostanice jsou umístěna dvě zařízení. VoIP hlasová brána, která tvoří rozhraní mezi běžnou telefonní linkou a počítačovou sítí, umožňuje kódovat a dekódovat hlas v několika standardních formátech a přenášet ho protokolem pro VoIP komunikaci H.323 nebo SIP. Druhé zařízení (Interface) je speciální zařízení, které umožňuje ovládání radiostanice přes počítačovou síť TCP/IP a upravuje signál mezi VoIP bránou a radiostanicí. Pro spolehlivý přenos hlasu je třeba mít k dispozici přenosovou kapacitu o šířce přibližně 128 kb/s.

Celý systém bude ovládán z jednotného prostředí zapojovače (dotykový přístroj s TouchScreen obrazovkou), který je bude umístěn v ŽST Kájov. V případě výpadku TZ (tzn. zařízení, které umožňuje ovládání MRS) nebude systém MRS funkční 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. místností se sdělovací technologií, které budou buď ve stávajících výpravních budovách, nebo v nových technologických objektech, případně vlastních objektech pro TRS (Nákladiště Polečnice). Součástí řešení TRS bude také

pokrytí signálem v úseku Černý Kříž – Nové Údolí. Spojení se stuhovou sítí TRS mělo být zajištěno výpichem volné čtyřky ze stávajícího sdělovacího kabelu.

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. Zároveň zde dojde vybudování záznamového zařízení ReDat 3 pro nahrávání veškeré telefonní a rádiové komunikace dispečera. Dojde k nastavení a konfiguraci sdělovacího zařízení pro potřeby dispečera.

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 RH01, který je umístěn ve výpravní budově. Z rozvaděče jsou napájeny veškeré odběry ve stanici vč. zabezpečovacího zařízení, EOv a osvětlení. Pro možnost začlenění osvětlení do systému dálkové diagnostiky bude do rozvaděče RH01 doplněna řídicí jednotka PLC vč. stykačů a dalších příslušných prvků pro automatické a dálkové ovládání. V rozvaděči budou dále doplněny jističí prvky pro napojení nové instalace ve sdělovací místnosti a rozvaděče RDO.

V rámci tohoto PS bude dále provedena výměna elektroměrů v rozvaděči za elektroměry s rozhraním M-bus, které umožní dálkový odečet spotřeby el. energie pomocí systému DD TS ŽDC.

Velikost odběru žel. stanice se nemění, velikost fakturačního jističe tedy zůstává stávající 3x 80A.

PS 15-13-01 ŽST Křemže, rozvodna NN

Přípojka nn z rozvodu E.ON je ukončena v elektroměrovém rozvaděči RE umístěném ve fasádě technologického objektu. Spotřeba energie není po dohodě s provozovatelem přenášena do nadřazeného systému DDTSŽDC.

Odběr železniční stanice je navýšen, hodnota nového fakturačního jističe je 125A.

Z rozvaděče RE je kabelem napojen hlavní rozvaděč RH umístěný v rozvodně nn. Přívodní jistič je navržen s motorickým pohonem 230V a bude dálkově ovládán. Přívod je dále vybaven kombinovanou přepětovou ochranou B+C a analyzátozem sítě s rozhraním RS485 s protokolem MODBUS.

Vývodové pole č. 2 je vybaveno jističi pro napojení odběrů stanice, zejména osvětlení, EOv, místních pozemních objektů ve stanici apod.

Vývodové pole č. 3 je připojeno přes přepínač z přívodu E.ON a dále z přívodky pro DA. Pole je vybaveno jističi pro napojení odběru zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zař. a elektroinstalace v technologické budově.

Vývody pro různé odběratele jsou měřeny podle požadavků SŽE elektroměry se seriovým komunikačním rozhraním M-Bus s protokolem ČSN EN 13757.

Stav důležitých vývodů je signalizován pomocnými kontakty jističů do systému DDTSŽDC.

Zabezpečovací zařízení je napojeno přes rozvaděč vypínání přívodů R-ZZ, ve kterém je umístěn jistič s vypínací cívkou 24VDC.

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. Z tohoto rozvaděče je napojen odběr zařízení DTSŽDC (rozvaděč RDO) s příkonem cca 400VA.

PS 17-13-01 ŽST Zlatá Koruna, rozvodna NN

Přípojka nn z rozvodu E.ON je ukončena v elektroměrovém rozvaděči RE umístěném ve fasádě technologického objektu. Spotřeba energie není po dohodě s provozovatelem přenášena do nadřazeného systému DDTSŽDC.

Odběr železniční stanice je navýšen, hodnota nového fakturačního jističe je 125A.

Z rozvaděče RE je kabelem napojen hlavní rozvaděč RH umístěný v rozvodně nn. Přívodní jistič je navržen s motorickým pohonem 230V a bude dálkově ovládán. Přívod je dále vybaven kombinovanou přepětovou ochranou B+C a analyzátozem sítě s rozhraním RS485 s protokolem MODBUS.

Vývodové pole č. 2 je vybaveno jističi pro napojení odběrů stanice, zejména osvětlení, EOv, místních pozemních objektů ve stanici apod.

Vývodové pole č. 3 je připojeno přes přepínač z přívodu E.ON a dále z přívodky pro DA. Pole je vybaveno jističi pro napojení odběru zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zař. a elektroinstalace v technologické budově.

Vývody pro různé odběratele jsou měřeny podle požadavků SŽE elektroměry se seriovým komunikačním rozhraním M-Bus s protokolem ČSN EN 13757.

Stav důležitých vývodů je signalizován pomocnými kontakty jističů do systému DDTSŽDC.

Zabezpečovací zařízení je napojeno přes rozvaděč vypínání přívodů R-ZZ, ve kterém je umístěn jistič s vypínací cívkou 24VDC.

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. Z tohoto rozvaděče je napojen odběr zařízení DTSŽDC (rozvaděč RDO) s příkonem cca 400VA.

PS 19-13-01 ŽST Český Krumlov, rozvodna NN

Přípojka nn z rozvodu E.ON je ukončena v elektroměrovém rozvaděči RE umístěném ve fasádě technologického objektu. Spotřeba energie není po dohodě s provozovatelem přenášena do nadřazeného systému DDTSŽDC.

Odběr železniční stanice je navýšen, hodnota nového fakturačního jističe je 125A.

Z rozvaděče RE je kabelem napojen hlavní rozvaděč RH umístěný v rozvodně nn. Přívodní jistič je navržen s motorickým pohonem 230V a bude dálkově ovládán. Přívod je dále vybaven kombinovanou přepětovou ochranou B+C a analyzátozem sítě s rozhraním RS485 s protokolem MODBUS.

Vývodové pole č. 2 je vybaveno jističi pro napojení odběrů stanice, zejména osvětlení, EOv, místních pozemních objektů ve stanici apod.

Vývodové pole č. 3 je připojeno přes přepínač z přívodu E.ON a dále z přívodky pro DA. Pole je vybaveno jističi pro napojení odběru zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zař. a elektroinstalace v technologické budově.

Vývody pro různé odběratele jsou měřeny podle požadavků SŽE elektroměry se seriovým komunikačním rozhraním M-Bus s protokolem ČSN EN 13757.

Stav důležitých vývodů je signalizován pomocnými kontakty jističů do systému DDTSŽDC.

Zabezpečovací zařízení je napojeno přes rozvaděč vypínání přívodů R-ZZ, ve kterém je umístěn jistič s vypínací cívkou 24VDC.

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. Z tohoto rozvaděče je napojen odběr zařízení DTSŽDC (rozvaděč RDO) s příkonem cca 400VA.

PS 21-13-01 ŽST Kájov, rozvodna NN

Přípojka nn z rozvodu E.ON je ukončena v elektroměrovém rozvaděči RE umístěném ve fasádě technologického objektu. Spotřeba energie není po dohodě s provozovatelem přenášena do nadřazeného systému DDTSŽDC.

Odběr železniční stanice je navýšen, hodnota nového fakturačního jističe je 160A.

Z rozvaděče RE je kabelem napojen hlavní rozvaděč RH umístěný v rozvodně nn. Přívodní jistič je navržen s motorickým pohonem 230V a bude dálkově ovládán. Přívod je dále vybaven kombinovanou přepětovou ochranou B+C a analyzátozem sítě s rozhraním RS485 s protokolem MODBUS.

Vývodové pole č. 2 je vybaveno jističi pro napojení odběrů stanice, zejména osvětlení, EOv, místních pozemních objektů ve stanici apod.

Vývodové pole č. 3 je připojeno přes přepínač z přívodu E.ON a dále z přívodky pro DA. Pole je vybaveno jističi pro napojení odběru zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zař. a elektroinstalace v technologické budově.

Vývody pro různé odběratele jsou měřeny podle požadavků SŽE elektroměry se seriovým komunikačním rozhraním M-Bus s protokolem ČSN EN 13757.

Stav důležitých vývodů je signalizován pomocnými kontakty jističů do systému DDTSŽDC.

Zabezpečovací zařízení je napojeno přes rozvaděč vypínání přívodů R-ZZ, ve kterém je umístěn jistič s vypínací cívkou 24VDC.

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. Z tohoto rozvaděče je napojen odběr zařízení DTSŽDC (rozvaděč RDD1) s příkonem 400VA a RInK s příkonem 1000VA.

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.

Přístup do místnosti rozvodny nn je z nové dopravní kanceláře.

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 RH slouží pro napájení odběrů žst. Hořice na Šumavě. Rozvaděč RH bude nově napojený z elektroměrového rozvaděče.

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 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 cca 10 m směrem ke stávajícímu přejezdu v km 48,375. Rozvodna nn je v samostatné místnosti přístupné z vnějšku objektu z SV strany objektu.

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. Polná na Šumavě. Rozvaděč RH bude nově napojený z elektroměrového rozvaděče.

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 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

ový stav

Rozvodna nn je umístěna v novém technologickém objektu pastveném vedle stávající výpravní budovy cca 10 m směrem ke středu budovaných nástupišť v km 58,245. Rozvodna nn je v samostatné místnosti přístupné z vnějšku objektu z JZ strany objektu

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. Černá v Pošumaví. Rozvaděč RH bude nově napojený z nového elektroměrového pilíře u stávající výpravní budovy.

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 přenášen dálkovou diagnostikou na dispečink.

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 (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. Horní Planá. Napojený je z elektroměrového pilíře před výpravní budovou.

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 přenášen dálkovou diagnostikou na dispečink.

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 (ozn RH) ve skříňovém provedení, skříňový rozvaděč pro osvětlení, nástěnná rozvodnice pro napájení zab. zařízení (ozn R-ZZ), rozvaděč rozvaděče sděl. zařízení, rozvaděč dálkové diagnostiky (ozn. RDO) 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.

Rozvaděč RH slouží pro napájení odběrů žst. Černý Kříž. Napojený je ze stávajícího elektroměrového pilíře osazeného na 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 a napájení přejezdu a osvětlení zastávky Pěkná v km 78,3.

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.

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 Ethernet (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.

Integrační koncentrátoři budou přes TDS napojeny do nového InS realizovaného na ED České Budějovice. Nový InS bude integrovat data nejen z této stavby, ale i ze stávajících stanic připojených na stávající koncentrátoři na ED České Budějovice firem ZAT a Elektrolina a v budoucnu i z následujících staveb. V případě že bude InS realizován v rámci stavby 4. koridoru (Veselí nad Lužnicí – Nemanice - Ševětín) budou technologické systémy připojeny k tomuto InS, pokud to bude výkonově možné.

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 EOv a osvětlení - s omezením).

Datově bude doplněn klient na SŽE Hradec Králové.

Stavební objekty

E.1 Inženýrské 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 pláně tělesa železničního spodku na násypu. Rozšíření před mostem bude provedeno betonovými prefabrikáty tv. U3 a U4, rozšíření za mostem se zajistí přispávkou z vhodných sypanin.

Přechodová oblast mostu bude ukončena zesílenou konstrukcí pražcového podloží na předepsanou vzdálenost. Podloží v obou úsecích mezi začátkem rekonstrukce/ koncem rekonstrukce a ZKPP budou zesíleny konstrukční vrstvou.

Odvodnění zemní pláně 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 části násypu bude po levé straně koleje provedena přispávka pro rozšíření stezky, ve zbývajících částech pak pouze odkop pro zřízení stezky.

V oblasti podél nástupiště bude provedeno pročištění šterkového lože. Vzhledem k vyhovující únosnosti na pláni tělesa železničního spodku bude plán v rámci pročištění koleje upravena do vodorovné a sanace zemní pláně nebude 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.

Začátek rekonstrukce železničního svršku před mostem v km 4,172 je v km 4,073 925. Konec rekonstrukce žel. svršku je pak v km 4,285 000. Na rekonstruovaný úsek navazují před i za úseky směrové a výškové úpravy koleje v délce 23,925 m, resp. 15,000 m.

Začátek rekonstrukce žel. svršku v zast. Vrábče je navržen v km 10,889 000 a konec rekonstrukce v km 11,065 000. Kvůli napojení na stávající stav jsou před i za rekonstruovaným úsekem navrženy úseky směrové a výškové úpravy koleje v délce 15,000 m, resp. 20,000 m.

Současný stav. V řešeném úseku v místě mostu v km 4,172 se vyskytuje směrový oblouk s poloměrem $r = 249$ m a dále navazuje kolej v přímé. V úseku před mostem kolej klesá sklonem $-12,45\text{‰}$ směrem k mostu a dále pokračuje sklonem $0,26\text{‰}$. Stávající traťová rychlost je $V=50$ km/h s omezením rychlosti na mostě na $V=20$ km/h. Materiál svršku v koleji je S49, dřevěné pražce (na mostě mostnice) a tuhé podkladnicové upevnění. V dalším řešeném úseku v místě zast. Vrábče se kolej nachází směrově v přímé a z hlediska sklonových poměrů kolej mírně stoupá sklonem $2,50\text{‰}$. Stávající traťová rychlost je $V=50$ km/h. Materiál svršku v koleji je S49, betonové pražce SB5 a tuhé podkladnicové upevnění.

Navrhovaný stav. 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 byla zdvižena o cca 20 cm na výšku TK 406,623. V úsecích před a za mostem jsou pak navrženy úseky rekonstrukce koleje a úpravy GPK v nezbytném rozsahu pro napojení do stávající výškové úrovně TK. Materiál svršku v koleji je 60 E1 a 49 E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. V délce 150 m bude nově zřízena bezстыková kolej. Na tuto bezстыkovou kolej navazuje na každé straně 1 ochranné pole délky 25 m a dále pokračuje stávající stykovaná kolej. V dalším řešeném úseku v místě zast. Vrábče se kolej nachází směrově v přímé a výškově kopíruje stávající výškovou úroveň koleje. Materiál svršku v koleji je regenerovaný S49 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Nově zřízený úsek koleje bude veváfen do stávající bezстыkové koleje v tomto úseku. V úsecích 50 m na každou stranu od rekonstruovaného úseku koleje bude upravena upínací teplota.

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 (zídky). 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 a to vyvolalo posun začátku rekonstrukce do km 10,889 000. Konec rekonstrukce byl oproti PD také posunut a to tak, že rekonstrukce končí hned za stávajícím přejezdem v km 11,065 000, 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. Bude provedena sanace zemní plně 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 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.

Začátek rekonstrukce železničního svršku je v km 13,560 000. Konec rekonstrukce žel. svršku je pak v km 14,075 000. Na rekonstruovaný úsek navazují před i za úseky směrové a výškové úpravy koleje v délce 20,000 m, resp. 75,000 m.

Ve stanici se nacházejí 2 dopravní a 4 manipulační koleje. Ve stanici jsou 2 úroňová nástupiště. Celá železniční stanice se nachází směrově v přímé. Hned za stanicí navazuje od km 14,061 směrový oblouk o

poloměru $R=290$ m. V úseku před stanicí kolej klesá sklonem -10,50‰, resp. 5,70‰ směrem ke stanici. V úseku mezi stávajícími výhybkami č. 1 a 7 je kolej ve vodorovné. Stávající traťová rychlost je $V=50$ km/h. Rychlost v ostatních dopravních a manipulačních kolejích je $V=40$ km/h. Ve stanici se ve stávajícím stavu nachází celkem 8 výhybek. Jedná se o poměrové i stupňové výhybky. Materiál svršku v koleji je S49 a místy T, dřevěné i betonové pražce s tuhým podkladnicovým upevněním.

Ve stanici jsou nově navrženy 2 dopravní koleje (kolej č. 1 a 3). Mezi těmito kolejemi je umístěno poloostrovní nástupiště délky 125 m. Užité délky kolejí jsou 276 resp. 205 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, kterou dojde k prodloužení stávající nevyhovující přechodnice a následnému zvýšení traťové rychlosti na 55 km/h i v navazujícím traťovém úseku za stanicí. Snahou při návrhu výškového řešení bylo se co nejvíce přiblížit stávající výškové úrovni kolejí. Materiál svršku v nových kolejích je E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. V navrhovaném stavu se ve stanici nachází 7 výhybek, z toho 2 jsou výhybky stávající. Kolej ve stanici bude od začátku rekonstrukce svařena do bezстыkové koleje až do konce výhybky č. 1. Ta bude svařena jednotlivě a k ní bude přivařen navazující úsek rekonstruované koleje délky 32,382 m.

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 navržená 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 pláně násypu v úseku ZKPP je zajištěno jednostranným sklonem k pravému okraji násypového svahu.

Přechodová rampa mezi zapuštěným kolejovým ložem a otevřeným kolejovým ložem je součástí SO 16-24-01.

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 pláně 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 tvárníc v délce 89 m.

Odvodnění zemní pláně 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 zídkou.

Konstrukce pražcového podloží bude uložena na vodorovnou zemní pláň, vzhledem vyhovující propustnosti štěrkovitých zemin v podloží. 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.

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

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 dožívajícího svršku a úprava geometrické polohy kolejí 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.

Začátek rekonstrukce železničního svršku před mostem v km 15,365 je v km 15,300 000. Konec rekonstrukce žel. svršku je pak v km 15,424 500. Na rekonstruovaný úsek navazují před i za úseky směrové a výškové úpravy koleje v délce 135,000 m, resp. 221,500 m.

Začátek rekonstrukce žel. svršku v zast. Holubov je navržen v km 15,646 000 a přímo navazuje na směrovou a výškovou úpravu ve směrovém oblouku za rekonstruovaným úsekem u mostu v km 15,365. Konec rekonstrukce je v km 11,813 868 a navazuje na něj směrová a výšková úprava v délce 27,101 m.

Začátek rekonstrukce železničního svršku v zast. Třísov je v km 17,828 000. Konec rekonstrukce žel. svršku je pak v km 17,969 000. Na rekonstruovaný úsek navazují před i za úseky směrové a výškové úpravy koleje v délce 153,000 m, resp. 196,000 m.

Začátek rekonstrukce železničního svršku v zast. Plešovice je v km 20,125 000. Konec rekonstrukce žel. svršku je pak v km 20,270 000. Na rekonstruovaný úsek navazují před i za úseky směrové a výškové úpravy koleje v délce 4,000 m, resp. 40,000 m.

Začátek rekonstrukce železničního svršku ve směrovém oblouku v místě přejezdu v km 20,891 je v km 20,672 000 a konec rekonstrukce pak v km 21,163 435. Na rekonstruovaný úsek navazují před i za úseky směrové a výškové úpravy koleje v délce 10,000 m, resp. 10,065 m.

Současný stav. V řešeném úseku v okolí mostu v km 15,365 se vyskytuje směrový oblouk s poloměrem $r = 193$ m, dále navazuje přímý úsek koleje, ve kterém se nachází ocelový most a za mostem pokračuje směrové řešení obloukem o poloměru $r=186$ m. V úseku před mostem kolej klesá sklonem -15,73‰ směrem k mostu a dále pokračuje ve sklonu -0,25‰ přes mostní konstrukci. Za mostem začíná kolej stoupat ve sklonu 13,00‰. Stávající traťová rychlost je $V=50$ km/h s omezením rychlosti na mostě na $V=20$ km/h. Materiál svršku v koleji je S49, dřevěné pražce (na mostě mostnice) a tuhé podkladnicové upevnění. V dalším řešeném úseku v místě zast. Holubov se kolej nachází směrově v přímé. Za koncem nástupiště navazuje směrový oblouk $R=295$ m. Z hlediska sklonových poměrů kolej mírně stoupá sklonem 2,30‰. Stávající traťová rychlost je $V=50$ km/h s omezením rychlosti přes přejezd v ev. km 15,805 na $V=20$ km/h. Materiál svršku v koleji je S49 na betonových a dřevěných pražcích s tuhým podkladnicovým upevněním. Zastávka Třísov se nachází ve směrovém oblouku o poloměru $r=804$ m s převýšením $D=16$ mm. Kolej v místě zastávky ve směru staničení strmě stoupá a to sklonem 17,20‰ resp. 13,90‰. Materiál svršku v koleji je S49, dřevěné pražce a tuhé podkladnicové upevnění. Zastávka Plešovice se nachází z části v přímé a z části v přechodnici směrového oblouku o poloměru $r=230$ m. Z hlediska výškového řešení je zastávka ve vodorovné. Materiál svršku v koleji je S49 na betonových a dřevěných pražcích s tuhým podkladnicovým upevněním. Přejezd v km 20,891 se nachází ve směrovém oblouku o poloměru $r=175$ m s převýšením $D=114$ mm. V první polovině úseku kolej směrem k přejezdu klesá ve sklonu -

9,60‰ a od km 21,012 začíná prudce stoupat sklonem 12,10‰. Materiál svršku v koleji je S49, dřevěné pražce a tuhé podkladnicové upevnění.

Navrhovaný stav. V rekonstruovaném úseku v místě mostu v ev. km 15,365 je navržena úprava směrového řešení tak, aby přechodnice navazujících směrových oblouků nezasahovaly na most. 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. Snahou při návrhu výškového řešení bylo se co nejvíce přiblížit stávající výškové úrovni koleje. Materiál nového svršku v koleji je 49 E1 na dřevěných pražcích s tuhým podkladnicovým upevněním a v úseku na mostě 49 E1 na mostnicích se stejným typem upevnění. Na středním pilíři mostu je navrženo malé dilatační zařízení. Kolej na mostě bude svařena do úseků dlouhých 42,5 m. V ostatních úsecích zůstane stávající stykovaná kolej. V dalším řešeném úseku v místě zast. Holubov se kolej nachází směrově v přímé dále ve směrovém oblouku o poloměru $r=300$ m. Výškově kopíruje stávající výškovou úroveň koleje. Materiál svršku v koleji je regenerovaný S49 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. V rekonstruovaném úseku bude kolej svařena v délce 150 m a bude zřízena bezstyková kolej. Na obou koncích tohoto úseku bude navazovat stávající stykovaná kolej. Dalším rekonstruovaným úsekem je kolej v místě zastávky Třísov. Zastávka se nachází ve směrovém oblouku $r=804$ m. Směrová a výšková úprava je navržena v celé délce směrového oblouku z důvodu zřízení normového převýšení $D=20$ mm. V celé délce upravovaného úseku kolej strmě stoupá a to sklony 15,35‰, 17,05‰ resp. 13,25‰. Materiál svršku v koleji je 49 E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Nově zřízený úsek koleje bude svařen v celé délce a bude vevářen do stávající bezstykové koleje v tomto úseku. V celém uvažovaném úseku úpravy koleje bude upravena upínací teplota. Další úsek, který je zahrnut do stavby „Revitalizace trati České Budějovice – Volary“, je rekonstrukce žel. svršku v místě zastávky Plešovice. Oproti stávajícímu stavu muselo být upraveno směrové řešení koleje, a to z důvodu prodloužení nástupiště směrem do oblouku. Nově je část nástupiště umístěna v přechodnici a ve směrovém oblouku o poloměru $r=300$ m. Dále v úseku mimo nástupiště pokračuje směrový oblouk poloměrem $r=240$ m. V úseku mimo nástupiště od km 20.270 000 je navržena směrová a výšková úprava koleje až do km 20.310 000. Výškové řešení kopíruje stávající výškovou úroveň koleje. Materiál svršku v koleji je užitý S49 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Kolej je v daném úseku navržena jako stykovaná. Posledním řešeným úsekem v tomto SO je rekonstrukce koleje ve směrovém oblouku v místě přejezdu v km 20,891. Z hlediska směrového řešení se jedná o směrový oblouk o poloměru $r=174.445$ m. Stávající nevyhovující převýšení bude sníženo na normovou hodnotu $D=82$ mm. Nově navržené výškové řešení se snaží co nejvíce přiblížit stávající výškové úrovni koleje. Materiál svršku v koleji je regenerovaný S49 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. V celé délce rekonstruovaného úseku bude zřízena bezstyková kolej. Na tento úsek bude na obou koncích navazovat stávající stykovaná kolej.

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

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 a to vyvolalo posun začátku rekonstrukce do km 15,646 000. Konec rekonstrukce byl oproti PD také posunut a to tak, že rekonstrukce koleje končí za stávajícím přejezdem v km 15,813 868.

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 o poloměru menším než $r=300$ m. 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. U koleje č.1 v úseku km 22,205-22,335 bude zemní těleso v násypu rozšířeno přispávkou. 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 nákladíště a veřejně přístupných ploch.

Na základě požadavku investora budou upraveny odtokové poměry na území za výtokem propustku v km 22,312, kde dochází k zaplavování 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. Prodlouží se rovnoběžná křídla a nad propustkem bude vytvořeno nové čelo s římsou a ocelovým zábradlím.

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 dojížděcího svršku, úprava geometrické polohy kolejí pro zvýšení stávající rychlosti a v místě napojení do stávajícího stavu.

Začátek rekonstrukce železničního svršku je v km 21,933 000. Konec rekonstrukce žel. svršku je pak v km 22,464 359. Na rekonstruovaný úsek navazují před i za úseky směrové a výškové úpravy koleje v délce 170,000 m, resp. 229,713 m.

Ve stanici se nacházejí 2 dopravní a 3 manipulační koleje. Ve stanici jsou 2 úrovněová nástupiště. Zhlaví se nacházejí ve směrovém oblouku o poloměru $r=199$ m resp. $r=178$ m. Nástupiště jsou pak umístěna v přímé. V úseku před stanicí kolej stoupá ve směru staničení sklony 13,80‰, 7,10‰ resp. 2,50‰. V úseku mezi stávajícími výhybkami č. 1 a 5 je kolej ve vodorovné. Ve směrovém oblouku za stanicí začíná kolej opět stoupat, a to sklonem 10,60‰. 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. Jedná se o poměrové i stupňové výhybky. Materiál svršku v koleji je S49, dřevěné i betonové pražce s tuhým podkladnicovým upevněním.

Ve stanici jsou nově navrženy 2 dopravní koleje (kolej č. 1 a 3). Mezi těmito kolejemi je umístěno poloostrovní nástupiště délky 125 m. Užité délky kolejí jsou 288 resp. 254 m. Pro zajištění dostatečné délky kolejí na odstavování vagonů budou ponechány stávající kusé kolej 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 zarážděním. Užité délky kolejí č. 3a je 146 m a kolej č. 5a 150 m.

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. Snahou při návrhu výškového řešení bylo se co nejvíce přiblížit stávající výškové úrovni kolejí ve stanici. Materiál svršku v nových kolejích je E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. V navrhovaném stavu se ve stanici nacházejí 4 výhybky. Všechny výhybky budou nové. V případě výhybky č. 3 je navrženo vložení přednostně užitých výhybek. Kolej ve stanici bude od konce výhybky č. 4 do konce výhybky č. 1 svařena do bezстыkové koleje. Výhybky č. 1 a 4 budou svařeny jednotlivě. K výhybce č. 1 bude přivařen navazující úsek rekonstruované koleje délky 15,192 m. Úsek koleje od km 21.933 000 do km 22.027 626 bude stykovaný. Od km 21,877 je uvažováno se zřízením zapuštěného kolejového lože.

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 navržená 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 do km 21.933 000 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 zídky.

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 řešení oblouku je navrženo s ohledem na malou šířku násypového tělesa s minimálními posuny koleje. Poloměr oblouku je 237m s převýšením 60mm. Výškově je navržen v převážné části úseku pokles z důvodu zřízení stezek a malé šířce násypu. Staničení je lokálně navázáno na stávající hm 23,600.

Zde bude vložen svršek nového tvaru 49E1 na nových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním o min. hmotnosti 250kg a délce 2,40m. Rozdělení pražců v koleji bude „c“. Kolej bude provedena jako bezстыková. Na každém 2. pražci bude namontována pražcová kotva.

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 S49 na SB8, který byl rekonstruován spolu s blízkým přejezdem.

Vyzískané kolejové lože bude použito pro záspy nástupiště v zastávce Český Krumlov.

Úsek je v přímé. Staničení je lokálně navázáno na stávající hm 25,300. Bude ze zcela nového materiálu 32/63, tl. 0,35m pod pražcem.

BK bude zřízena v obou úsecích svařením kolejnic v rámci upínacích teplot. Ve druhém úseku v km 25,364-25,499 navazuje kolej směrem k přejezdu v km 25,535, která již je svařena.

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

V úseku, kde byly nalezeny v podloží vrstvy štětu, bude tento štět odstraněn.

Navrženy jsou dvě verze sanace spodku. TPP1 je vrstva štěrku 0,20m s geotextilií. TPP2 je sanace podloží mechanickým upravením zemin (MUZ) v tl. 0,40m. Toto bude provedeno tak, že projektovaná zemní plán bude přetěžena o cca 10 cm, navezen vyzískaný drážní štěr (čistý) a zemní frézou bude tento štěr zapraven do podloží, následně urovnání pláně a její zhutnění. MUZ Bude provedena na šířku min. 2,20m od osy koleje a dotažena až k trativodům.

Kromě toho bude pod přejezdem v km 27,248 zesílená konstrukce pražcového podloží. ŠD tl. 0,50m a separační geotextilie.

Odvodnění bude provedeno podpovrchově za pomoci trativodů DN 150 a vsakovacích žeber. Vsakovací podmínky by měly být vyhovující. Trativody jsou ve sklonu 5‰. Vody jsou odvedeny na terén. V případě budějovického to bude částečně do propustku a částečně podél propustku svodným potrubím DN 200. Přechody pod kolejí budou obetonovány. Na volarském zhlaví trativod prochází pod přejezdem a je vyústěn do skluzu na svah vpravo do vodoteče.

Trativody budou jednotně z PE-HD, DN 150 s hladkou vnitřní plochou a profilovanou stěnou. Ve sklonu min. 5‰. 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. Šachty jsou navrženy DN 400 plastové. Svodná potrubí DN 200.

Staniční koleje jsou odvodněny vsakovacími rýhami šířky 0,50m. Dle průzkumu by vsakovací poměry mohly být dostačující. Rýhy jsou navrženy vodorovně a jsou vystlány separační geotextilií a vysypány vyzískaným štěrskem 32/63 čistým.

Na volarském zhlaví poblíž přejezdu km 27,248 se nachází stará vojenská nakládací čelní rampa. Tato rampa bude odstraněna, neboť je již nevyužívána a nevyhovuje nové poloze koleje a překáží i rozhledovým poměrům. Prostor po rampě bude vyplněn vyzískaným materiálem a urovnán. Asfaltová plocha v sousedství vybourané rampy bude zařezána a ukončena silničním obrubníkem do betonu.

Další drobnější věcí je podchycení svahu vlevo koleje č. 1 v zářezu v km 26,750-26,787. Použity budou obkladní betonové tvarovky pro zpevnění svahu, které je možno vysypat zeminou a osít rostlinstvem. Sklon bude 3:1.

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

Stávající stanice Český Krumlov v současné době provozuje celkem 2 hlavní koleje (1,3), kolej odstavné a manipulační (2,4,5). Stávající rychlost je 40 km/hod. U kolejí č. 1 a 3 jsou zřízena úrovnňová nástupiště typu Tischer. Svršek je z převážné části na dřevěných pražcích, většina výhybek stupňových na ocelových pražcích. Výhybky poměrové jsou na pražcích dřevěných. Koleje jsou stykované, rozdělení pražců „c“. Kolejové lože jeví známky znečištění.

Využití bude pro vyzískané čisté štěrkové lože, které bude použito pro zásypy nástupišť, pro mechanickou úpravu zemin (MÚZ) a zásyp odvodňovacích rýh. Koleje, pražce a výhybky vyzískané ve stavbě (pokud nebudou použity) jsou určeny do odpadů.

Směrově je budějovické zhlaví řešeno pro rychlost 40km/hod a je napojeno obloukem $r=172.6\text{m}$ s převýšením 40mm. 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 a je tvořeno obloukem $r=300\text{m}$ složeným s mezilehlou přechodnicí s obloukem $r=190\text{m}$, který je napojen na stávající stav. V tomto oblouku došlo k nejvýraznějšímu posunu koleje.

Obě zhlaví jsou tvořena materiálem 49E1 na dřevěných pražcích vč. nových výhybek. Staniční koleje jsou na pražcích betonových s bezpodkladnicovým pružným upevněním. Koleje v obloucích budou stykované, všechny výhybky budou jednotlivě svařeny, staniční koleje rovněž. Štěrkové lože bude nové tl. 0,50m pod pražcem.

Výhybky, které budou nově vkládány budou všechny na dřevěných. Dvě výhybky budou po regeneraci použity přímo z žst. Český Krumlov a jedna bude přivezena k regeneraci z žst. Křemže (stáv. č. 5). Dvě výhybky pak budou zcela nové. Výhybka č. 8 bude opatřena jazyky a opornicemi z odolnějšího materiálu, než je standard. Kolejová upevňovadla pod přejezdem km 27,248 budou upravena antikorozně.

V km 26,968 a km 26,892 se nachází stávající přechody přes koleje z výdřevy a částečně z betonových dílců. V km 26,968 je zřejmě 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 zářežadlo 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 kolejíště vychází z polohy stávající koleje č.7 (stáv.k.č.9), která zůstává bez úprav. Osové vzdálenosti kolejí 2 a 1, 3 a 5 jsou navrženy na 4,75. Vzdálenost koleje 5 a 7 se pohybuje v rozmezí 4,68-4,95m a kolejí 1 a 3 v rozmezí 7,55-8,84m.

Stávající složený oblouk ($R_1=200, R_2=180$) na $V=40\text{km/h}$ v traťové koleji před budějovickým zhlavím je nahrazen obloukem poloměru 193m navrženým na $V=50\text{km/h}$.

Stávající křižovatková 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).

Stávající výhybka č. 8 tv. JS49-1:9-190 je kvůli usazení nového nástupiště nahrazena přednostně užitou výhybkou č. 6 tv. JS49-1:9-300. Tato vytržená užitá výhybka (st.č.8) nahradí stávající výhybku č.10 (novou 9) tv. JT6°-I, jen bude nutné přehodit polohu stavěcího zařízení.

Výměna stávající výhybky č.10 (nové 9) bude provedena kvůli jejímu špatnému stavu.

V ŽST Kájov bude celé budějovické zhlaví (výh. č.11, 12, 13) včetně oblouku před stanicí svařeno. Bezстыková kolej bude ukončena v k. č. 1 před koncem výhybky č. 6, v k. č. 3 v ZO (R3=300m) před koncem výhybky č. 3 a v k. č. 5 v ZO (R5=190m) před koncem výhybky č. 2.

Dále směrem na volary bude kolej navržena jako stykovaná, provede se pouze svaření jednotlivých výhybek a přípojných polí max. délky 35m.

V oblouku před stanicí (R=193m) budou navrženy pražcové kotvy na každém pražci.

V stanici jsou použity dle obecných zásad a výsledků geotechnických průzkumů celkem 3 druhy konstrukce:

Typ1 ve složení: štěrkové lože fr.32-63mm tl. 0,35m pod pražcem, štěrkodrt' fr.0-32mm tl. min.0,20m a vyzískaný drážní štěr tl. 0,20m a separační geotextilie pro úseky s modulem přetvárnosti zemní pláně $E_0 < 10 \text{ MPa}$,

Typ3 ve složení: štěrkové lože fr.32-63mm tl. 0,35m pod pražcem, štěrkodrt' fr.0-32mm tl. min.0,15m, separační geotextilie pro úseky s modulem přetvárnosti zemní pláně $E_0 > 15 \text{ MPa}$.

Typ4 ve složení: štěrkové lože fr.32-63mm tl. 0,35m pod pražcem $E_0 > 30 \text{ MPa}$.

ZKPP ve složení: štěrkové lože fr.32-63mm tl. 0,35m pod pražcem, štěrkodrt' fr.0-32mm tl. min.0,20m a vyzískaný drážní štěr tl. 0,30m, min.celk. tl. 0,5m. ZKPP je navrženo u žel. mostu v km 31,833 (SO 21-24-01) a pod přejezdem v k 32,294 (SO 21-22-02).

Ve stanici je k odvodnění plání tělesa železničního spodku navržen trativodní systém. Trativod je v celé délce navržen DN 150 až na koncový úsek od km, kde je navržen trativod DN200.

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.

Zapuštěné kolejové lože (ZŠL) bude protaženo na budějovickém zhlaví před stanicí do km 31,613 (začátek sanace žel. spodku), na volarském zhlaví k přejezdu.

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.

V zastávce Mezipotočí bude kolej přivařena ke stávající bezстыkové koleji na volarské straně.

V zastávce je použit dle obecných zásad a výsledků geotechnických průzkumů 1 druh konstrukce :

Typ 2b ve složení: štěrkové lože fr.32-63mm tl. 0,35m pod pražcem, štěrkodrt' fr.0-32mm tl. min.0,25m, výztužné goesyntetikum pro úseky s modulem přetvárnosti zemní pláně $E_0 < 15 \text{ MPa}$.

ZKPP ve složení: štěrkové lože fr.32-63mm tl. 0,35m pod pražcem, štěrkodrt' fr.0-32mm tl. min.0,20m a vyzískaný drážní štěr tl. 0,30, min.celk. tl. 0,5m. ZKPP je navrženo pod přejezdem v k 36,000 (SO 22-22-02).

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 předjízdny 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.

Toto řešení si vyžádalo vložení nové transformované výhybky č. 2. Stávající výh.č.1 bude vytržena a zregenerována a před jejím vrácením zpět se pod ní zřídí sanace žel. spodku.

V ŽST Hořice na Šumavě bude celé volarské zhlaví přivařeno ke stávající beztykové koleji. Beztyková kolej bude ukončena v k. č. 1 i 2 před koncem výhybky č. 2. Výhybka č. 2 bude svařena.

V oblouku na volarském zhlaví ($R_2=240$ m) a do výhybky č.1 budou navrženy pražcové kotvy na každém 2. pražci.

Ve stanici je použit dle obecných zásad a výsledků geotechnických průzkumů 1 druh konstrukce:

Typ1 ve složení: štěrkové lože fr.32-63mm tl. 0,35m pod pražcem, štěrkodrt' fr.0-32mm tl. min.0,20m a vyzískaný drážní štěrkl tl. 0,20m a separační geotextilie pro úseky s modulem přetvárnosti zemní plně $E_0 < 10$ MPa,

Ve stanici je k odvodnění plání tělesa železničního spodku navržen trativodní systém. Trativod je v celé délce navržen DN 150.

Zapuštěné kolejové lože je navrženo od km 41,701 (začátek sanace) do km 42,068 (6m za výhybku č.1).

S ohledem na úzké těleso vpravo je nutné v km 41,700 - 41,723 v dl. 23m pomocí gabionu 0,7x0,7x1,0m, v km 41,951 - 42,005 v dl. 54m pomocí gabionu 1,0x1,0x1,0m a v km 42,035 - 42,096 v dl. 61m pomocí gabionu 0,7x0,7x1,0m rozšířit násep.

S ohledem na posun koleje na volarském zhlaví cca o 1,1 m je nutné provést rozšíření koruny náspu pomocí svahových stupňů za přechodem pro pěší (SO23-22-02) od km 41,107 do km 41,194 v dl. 87m. Kvůli vybudování odvodnění u k.č.2 je nutné v km 41,422 - 41,431 v dl. cca 9m provést 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 úrovnový přejezd asfaltové konstrukce.

Stávající koleje – jejich určení

Kolej č.	Užitečná délka v m	Určení kolejí
1	190	Hlavní, dopravní kolej
3	191	Předjízdna kolej

Směrové řešení V ŽST Polná na Šumavě umožňuje průjezd po hlavní koleji č.1 rychlostmi 50/50 km/h a po předjízdny koleji rychlostí 40km/h. Dle návrhu bude stanice dvojkolejná, hlavní kolej č. 1 a předjízdna kolej č. 3. K.č. 1 má už. délku 181m a k.č.3 pak 182m.

Ve směru ŽST Hořice na Šumavě je stanice zapojena prostřednictvím výhybky č. 2 1:9-300, které je navržena jako regenerovaná stávající výhybka č.2 v ŽST Polná na Šumavě. Zhlaví ve směru ŽST Černá v Pošumaví tvoří regenerovaná výhybka č.1 vyzískaná rovněž v ŽST Polná na Šumavě, která je navržena jako jednostranná transformovaná oblouková výhybka v převýšení $D=50$ mm.

Koleje dopravní

Kolej č.	Užitečná délka v m	Určení kolejí
1	181	Hlavní dopravní kolej
3	182	Předjízdna kolej

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 z tvárnic TZZ4. Pro podpovrchové odvodnění jsou navrženy trativody z plastových trubek PE-HD DN 150 s rozsahem perforace 220°. Podélný sklon trativodních potrubí je navržen min. 3,0‰ - 5‰, jinak dle místních podmínek, případně ve sklonu souběžné koleje. Délka trativodu mezi šachtami se obvykle pohybuje mezi 30 a 50m. V místech, kde je navržen sklon trativodu 3‰ je navrženo podbetonování.

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. Železniční svršek je tvořen kolejnicemi S49 na dřevěných pražcích, nebo kolejnicemi tvaru T na pražcích SB5. Upevnění je tuhé svérkové, nebo rozponové.

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 $D=55\text{mm}$ pro rychlost $V=80\text{km/h}$ a $V_{130}=85\text{km/h}$, následuje mezilehlá přechodnice s napojením na směrový oblouk $R=1225,126\text{m}$ bez převýšení pro $V=80\text{km/h}$ a $V_{130}=85\text{ km/h}$, 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 $R=320\text{m}$ s převýšením $D=140\text{mm}$ pro rychlost $V=80\text{km/h}$ a $V_{130}=85\text{km/h}$. Poté následuje mezipřímá délky 205,21m, za kterou následuje směrový oblouk $R=520\text{m}$ s převýšením $D=55\text{mm}$ pro rychlost $V=80\text{km/h}$ a $V_{130}=85\text{km/h}$.

S ohledem na povodňovou hladinu říčky Olšiny je nově navržen zdvih nivelety koleje v místě ocelového mostu SO 26-24-03 na hodnotu $TK=728,250\text{m}$.

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 pomocí zpevněných příkopů z tvárnic TZZ4.

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. Nástupišťe jsou úrovně, sypaná s hranami zpevněnými tvárnicemi Tischer. Železniční svršek pochází z let 1958-1989. Bezstyková 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. Staničení SO je km 57,855 422 – 58,749 240.

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 kolejíště. Před stanicí je dále navržena rekonstrukce svršku a spodku v délce 162 m v navazujícím oblouku, resp. jeho části o poloměru cca 200 m, kde by ponechání stávajícího roštu neumožnilo zvýšení rychlosti. Za stanicí je v navazujícím úseku délky 406 m rovněž navržena rekonstrukce svršku a spodku, která souvisí se změnou výškového řešení kvůli chystanému zvýšení maximální hladiny VD Lipno I.

Železniční svršek je navržen v hlavní a předjízdě koleji z nového materiálu, v manipulační a vlečkové koleji je navržen užitý a regenerovaný materiál. 3 výhybky budou položeny nové, jedna regenerovaná.

Železniční spodek bude sanován vrstvami šterkodrti, vytěženého šterkového lože a zafrézováním kameniva do podloží. Svahy ve styku s vodní hladinou budou opevněny drátokamennými matracemi a polovegetačními tvárnicemi.

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 je tvořen kolejnicemi tvaru A na dřevěných pražcích s rozponovými podkladnicemi. Svršek 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 2x 20 metrů.

Železniční svršek je navržen z nového materiálu.

Železniční spodek bude sanován vrstvou štěrkodrti a zafrézováním kameniva do podloží.

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

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

Železniční svršek v zastávce je tvořen kolejnicemi tvaru A na dřevěných pražcích s rozponovými podkladnicemi. 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 2x 20 metrů.

Železniční svršek je navržen z nového materiálu.

Železniční spodek bude sanován vrstvou štěrkodrti a výztužným geosyntetikem.

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

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

Železniční svršek v zastávce je tvořen kolejnicemi tvaru T na betonových pražcích SB5 s rozponovými podkladnicemi. Svršek 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 2x 20 metrů.

Železniční svršek je navržen z nového materiálu.

Železniční spodek bude sanován vrstvou štěrkodrti a výztužným geosyntetikem.

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, staničnicků, 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 rychlosti do 90 km/h pro klasické soupravy. Pro tratě s rychlostí od 60 km/h do 100 km/h včetně se návěsti předvěstníků umístí na zábrzdnu vzdálenost 700 m před rychlostník, 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 dl. 2,3m uložených na nástupištních tvárnících Tischer a úložných blocích. Délka nástupní hrany je cca 128m.

Nástupiště se nachází celé v přímé.

Nástupiště bezprostředně přiléhá k chodníku u přejezdu.

Přístup na nástupiště je severně přímo z chodníku u přejezdu nebo východně schodištěm na chodník.

V prostoru mezi příchody na nástupiště je umístěna lavička a vývěska turistické mapy.

K nástupišti přiléhá bývalý drážní objekt, jehož část slouží jako čekárna. Kolem bývalého drážního objektu se nachází oplocení.

V souvislosti se stavbou "Revitalizace trati České Budějovice - Volary" bude v zast. Vrábče zřízeno nástupiště s pevnou nástupní hranou výšky 550mm nad temenem kolejnice. Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje v rovině TK bude 1,67m, 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. Rozšíření pro nástupiště bude přispívávkou na stávající terén.

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 v přispívávce 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 typu „SUDOP“ s výškou nástupní hrany cca 0,2 m nad TK. Povrch nástupiště je ze ztuhluté 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 "Revitalizace trati České Budějovice - Volary" bude v ŽST Křemže zřízeno ostrovní nástupiště s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad temenem kolejnice. Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje v rovině TK bude 1,68 m, 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. Hrna nástupiště je tvořena z nástupištních tvárnících Tischer 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 (nejsou 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 "Revitalizace trati České Budějovice - Volary" bude v zast. Holubov zřízeno nástupiště s pevnou nástupní hranou výšky 550mm nad temenem kolejnice. Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje v rovině TK bude 1,68m, 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 vyrovnání 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 zábory.

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

SO 16-21-03 Zast. Třisov, nástupiště

Stávající nástupiště je vnější úrovňové nástupiště typu „SUDOP“ 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 "Revitalizace trati České Budějovice - Volary" bude v zast. Třisov zřízeno nástupiště s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad temenem kolejnice (měřeno kolmo na osu koleje). Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje v rovině TK bude 1,68 m (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 (D=20 mm).

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 úrovňové nástupiště ve střední části se zpevněnou asfaltovou plochu a v krajích částech s nezpevněným krytem, převážně zarostlým vegetací. Hrna nástupiště je tvořena z nástupištních tvárnících Tischer 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 cca 20m 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 "Revitalizace trati České Budějovice - Volary" bude v zast. Plešovice zřízeno nástupiště s pevnou nástupní hranou výšky 550mm nad temenem kolejnice. Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje v rovině TK bude 1,68m, 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 $R=4000\text{m}$ a v přechodnici a navazujícím oblouku s převýšením $R=300$, $D=60\text{mm}$.

Nástupiště je nově situováno blíže k mostnímu objektu, kde bude provedena přísypávka pro rozšíření tělesa. 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 úrovněová nástupiště typu „SUDOP“ s výškou nástupní hrany cca 0,2 m nad TK. Povrch nástupiště je ze ztuhlité 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 "Revitalizace trati České Budějovice - Volary" bude v ŽST Zlatá Koruna zřízeno ostrovní nástupiště s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad temenem kolejnice. Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje v rovině TK bude 1,68 m, 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 zastavbou 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 pomocí „J“ žlabů po obou stranách.

Místní komunikace je charakteru městského typu vybavena chodníkem pro pěší. Komunikace proběhla v minulosti rekonstrukcí 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 "Revitalizace trati České Budějovice - Volary" bude v km 25,388 – 25,498 zřízena nová zastávka Český Krumlov. Bude zde postaveno nástupiště s pevnou nástupní hranou výšky 550mm nad temenem kolejnice. Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje v rovině TK bude 1,68m, délka nástupiště bude 110m, šířka nástupiště bude 2,5m. Délka nástupiště 110m 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 z „J“ žlabů 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 přispávka, která je v části nástupiště zkrácena gabionovou zdí délky 63m, z důvodu neproveditelnosti 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 šířky 150 mm a vodící linií s funkcí varovného pásu šířky 400 mm 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 2% 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 šířky 150 mm a vodící linií s funkcí varovného pásu šířky 400 mm vzdálenou od hrany nástupiště 800 mm. 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 2% 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 šířky 150 mm a vodící linií s funkcí varovného pásu šířky 400 mm vzdálenou od hrany nástupiště 800 mm. 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 2% směrem od koleje. Na vnější straně nástupiště bude provedena náhrada stávajícího oplocení novým plotem v délce 41 m.

Přístup na nástupiště je řešen chodníkem od přilehlé komunikace. Chodník má šířku 1,8 m, jeho maximální příčný sklon je 2 %, maximální podélný sklon je 7,00 %. Na svém konci je vybaven kontrastním varovným pásem šířky 400 mm vzdáleným 500 mm od hrany 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 šířky 150 mm a vodící linií s funkcí varovného pásu šířky 400 mm 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 2% 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, s maximálním příčným sklonem 2 %. Na svém konci u komunikace je vybaven kontrastním varovným pásem šířky 400 mm vzdáleným 500 mm od hrany komunikace. 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 šířky 150 mm a vodicí linií s funkcí varovného pásu šířky 400 mm vzdálenou od hrany nástupiště 800 mm. 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 2% směrem od koleje.

Přístup na nástupiště je řešen chodníky od přilehlé komunikace. Chodník má šířku 1,5 m, jeho maximální příčný sklon je 2 %, maximální podélný sklon je 7,00 %. Na svém konci je vybaven kontrastním varovným pásem šířky 400 mm vzdáleným 500 mm od hrany 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 šířky 150 mm a vodicí linií s funkcí varovného pásu šířky 400 mm vzdálenou od hrany nástupiště 800 mm. 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 2% směrem od koleje.

Přístup na nástupiště je řešen chodníkem od přilehlé komunikace. Chodník má šířku 1,8 m, jeho maximální příčný sklon je 2 %, maximální podélný sklon je 7,00 %. Na svém konci je vybaven kontrastním varovným pásem šířky 400 mm vzdáleným 500 mm od hrany 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 šířky 150 mm a vodicí linií s funkcí varovného pásu šířky 400 mm vzdálenou od hrany nástupiště 800 mm. 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 2% směrem od koleje.

Přístup na nástupiště je řešen chodníkem od přilehlé komunikace. Chodník má šířku 1,8 m, jeho maximální příčný sklon je 2 %, maximální podélný sklon je 7,00 %. Na svém konci je vybaven kontrastním varovným pásem šířky 400 mm vzdáleným 500 mm od hrany 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 šířky 150 mm a vodicí linií s funkcí varovného pásu šířky 400 mm 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 6,10 m a minimální šířka na jeho konci bude 5,8 m. Odvodnění bude zajištěno příčným sklonem 2% směrem od koleje.

Přístup na nástupiště je řešen bezbariérovým chodníkem od přilehlé komunikace a od výpravní budovy přes centrální přechod. Chodník má minimální šířku 1,5 m, jeho maximální příčný sklon je 2 % a jeho maximální podélný sklon je 8,33 %. Na svém konci u komunikace je vybaven kontrastním varovným pásem šířky 400 mm vzdáleným 500 mm od hrany komunikace. 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 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 šířky 150 mm a vodicí linií s funkcí varovného pásu šířky 400 mm vzdálenou od hrany nástupiště 800 mm. 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 2% směrem od koleje.

Přístup na nástupiště je řešen bezbariérovým chodníkem od přilehlé komunikace. Chodník má šířku 2,150 m, jeho maximální příčný sklon je 2 %, maximální podélný sklon je 7,00 %. Na svém konci je vybaven kontrastním varovným pásem šířky 400 mm vzdáleným 500 mm od hrany 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 šířky 150 mm a vodicí linií s funkcí varovného pásu šířky 400 mm vzdálenou od hrany nástupiště 800 mm. 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 2% směrem od koleje.

Přístup na nástupiště je řešen bezbariérovým chodníkem od přilehlé komunikace. Chodník má šířku 2,0 m, jeho maximální podélný sklon je 6,20 %. Na svém konci je vybaven kontrastním varovným pásem šířky 400 mm vzdáleným 500 mm od hrany 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 šířky 150 mm a vodicí linií s funkcí varovného pásu šířky 400 mm vzdálenou od hrany nástupiště 800 mm. Bude se jednat o nástupiště s pevnou hranou z prefabrikátů tvaru L. Nástupiště bude mít šířku 3,0 m. Odvodnění bude zajištěno příčným sklonem 2% 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 šířky 150 mm a vodicí linií s funkcí varovného pásu šířky 400 mm vzdálenou od hrany nástupiště 800 mm. 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 2% směrem od koleje.

Přístup na nástupiště je řešen bezbariérovým chodníkem od přilehlé komunikace. Chodník má šířku 2,0 m, jeho maximální příčný sklon je 2 %, maximální podélný sklon je 7,00 %. Na svém konci je vybaven kontrastním varovným pásem šířky 400 mm vzdáleným 500 mm od hrany 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 "Revitalizace trati České Budějovice - Volary" bude v úseku odb. Rožnov – Kájov (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.

Pro silnici II. třídy:

Třída dopravního zatížení III (TNV 501 – 1500), návrhová třída porušení D1, celková tl. 470 mm.

- 40 mm asfaltový koberec mastixový ACO 11+
- 60 mm asfaltový beton ACL 16+
- 50 mm obalované kamenivo ACP 16+
- 170 mm mech. zpevněné kamenivo MZK
- 150 mm štěrkodrt' ŠDA

Pro silnici III. třídy:

Třída dopravního zatížení III (TNV 501 – 1500), návrhová třída porušení D1, celková tl. 440 mm.

- 40 mm asfaltový beton ACO 11+
- 60 mm asfaltový beton ACL 16+
- 90 mm obalované kamenivo ACP 22+
- 250 mm štěrkodrt' ŠDA

Pro lesní a polní cesty:

Třída dopravního zatížení V (TNV 15 – 100), návrhová třída porušení D1, celková tl. 310 mm.

- 40 mm asfaltový beton ACO 11
- 70 mm obalované kamenivo ACP 16+
- 200 mm štěrkodrt' ŠDA

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 zídkami. Šířka přejezdu je 7,20 m, délka 5,29 m. Úhel křížení je 70,6°. Kolej je ve směrovém oblouku $R = 819,845$ a $D = 36$ mm. Komunikace bude přestavěna pouze v nezbytně nutném rozsahu. Ten vyplývá z výškových změn a změn převýšení v koleji. Pro návrh napojení komunikace byly použity následující parametry: šířka komunikace 4 m vč. krajnic, v místě napojení na přejezd 6,0 m; minimální poloměr zaoblení $R_v = 20$ m, $R_u = 75$ m (odpovídá komunikaci s provozem autobusů); maximální podélný sklon odpovídá stávajícímu stavu; směrový oblouk v místě přejezdu $R = 60$ m. Celková délka úpravy v ose silnice činí 10,683 m. 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. Nové zábradlí bude mít výšku 1,1 m nad terénem, průchozí pruh mezi zábradlím bude široký 1 m. 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 kolejíště ve stanici. Nový přechod bude mít šířku 2,46 m, délka 6,65 m. Úhel křížení bude 90°. Konstrukce přechodu bude prefabrikovaná železobetonová. Použity budou panely bez nosičů plošně uložené. 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. Šířka přejezdu je 6,60 m, délka 8,56 m. Úhel křížení je 87,9°, resp. 84,6°. V koleji č. 1 je $R = 215$ m a $D = 65$ mm; v koleji č. 3 je $R = 180$ a $D = 65$ mm. Komunikace bude přestavěna pouze v nezbytně nutném rozsahu. Ten vyplývá z výškových změn a změn převýšení v koleji. Pro návrh napojení komunikace byly použity následující parametry: šířka komunikace 6 m vč. krajnic, minimální poloměr zaoblení $R_v = 20$ m, $R_u = 75$ m (odpovídá komunikaci s provozem autobusů); maximální podélný sklon odpovídá stávajícímu stavu. 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 rekonstrukci 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. Šířka přejezdu je 4,92 m, délka 5,10 m. Úhel křížení je 77,97°. Kolej je v přímé. Komunikace bude přestavěna pouze v nezbytně nutném rozsahu. Ten vyplývá z výškových změn v koleji. Pro návrh napojení komunikace byly použity následující parametry: šířka komunikace 4 m vč. krajnic; minimální poloměr zaoblení $R_v = 50$ m, $R_u = 80$ m dle ČSN 73 6109. Maximální podélný sklon 12%. Celková délka úpravy v ose silnice činí 55,235 m. 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. Šířka přejezdu je 3,69 m, délka 5,05 m. Úhel křížení je 82,23°. Kolej je ve směrovém oblouku $R = 510$ m, $D = 55$ mm. Komunikace bude přestavěna pouze v nezbytně nutném rozsahu. Ten vyplývá z výškových změn a změn převýšení v koleji. Pro návrh napojení komunikace byly použity následující parametry: šířka komunikace 3 m vč. krajnic; minimální poloměr zaoblení $R_v = 12$ m, $R_u = 20$ m (komunikace bez provozu autobusů). Maximální podélný sklon 12%. Celková délka úpravy v ose silnice činí 21,687 m. 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 zídками. Šířka přejezdu je 13,80 m, délka 6,49 m. Úhel křížení je 50,2°. Kolej je v přímé. Komunikace bude přestavěna pouze v nezbytně nutném rozsahu. Ten vyplývá ze směrových změn osy koleje. Pro návrh napojení komunikace byly použity následující parametry: šířka komunikace 9,5 m vč. krajnic; maximální podélný sklon odpovídá stávajícímu stavu; směrový oblouk v místě přejezdu $R = 83$ m. Celková délka úpravy v ose silnice činí 16,522 m. 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 zádlažbových 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. Úhel křížení bude $49,32^\circ$, maximální podélný sklon chodníku je 8,33 %, volná šířka chodníku 2,0 m. Šířka přejezdové konstrukce v nejširší části bude 4,92 m. Přechod bude zřízen ve směrovém oblouku $R = 462,1$ m $D = 42$ mm.

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 trémová 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 o rozpětí $2 \times 51,5$ m. 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 trémovou příhradovou svařovanou nosnou konstrukci mostu s dolní ortotropní mostovkou s průběžným kolejovým ložem. Nosná konstrukce je navržena jako spojitý dvoupolový trém vyztužený příhradovinou s horním zakřiveným pásem o rozpětí polí $2 \times 52,08$ m 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. Spodní stavba opěr je zesílena roštem mikropilot a podzákladí je zesíleno pomocí injektážní směsi. Středový pilíř P1 bude zbourán a na jeho místě je navržen nový železobetonový pilíř s hlubinným založením na velkopřůměrových pilotách.

Výstavba mostního objektu bude probíhat ve výluce trati, která bude trvat 3,5 měsíce. Délka trvání stavby bude cca 1 rok.

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

V objektu jsou řešeny přechody nověprojektovaných 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. Při montáži budou nutné vlakové přestávky z důvodu bezpečnosti pracovníků.

Použitá technologie: Kotvení do betonových říms: 2 objekty, délka žlabů celkem 14,07 m

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.

Na nosnou konstrukci budou použity vyzískané OK (pochází z km 52,083 trati Beroun – Zbiroh). 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. Horní pásy hlavních nosníků jsou tvořeny uzavřeným svařovaným průřezem, který v posledních příhradách přechází do otevřeného průřezu tvaru obráceného U. Dolní pás je tvořen otevřeným svařovaným průřezem tvaru písmene II. Vnitřní diafragmata horního a dolního pásu jsou umístěna vždy ve třetinách jednotlivých

příhrad. Diagonály a svislice jsou tvořeny symetrickými svařovanými I profily. Hlavní nosníky jsou ztuženy dolním, horním a příčným ztužením, tvořeným z otevřených válcovaných průřezů. Prvkovou mostovku tvoří příčníky nasazené na horní pás hl. nosníku. Příčníky jsou svařované I průřezy o výšce 700 mm. Svařované podélníky tvaru I, vedené ve vzájemné osové vzdálenosti 1,80 m, mají stejnou výšku jako příčníky.

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. Na ubourané opěry bude provedena monolitická železobetonová deska s římsami, s úložným prahem a závěrnou zídou. 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 nověprojektovaných 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. Při montáži budou nutné vlakové přestávky z důvodu bezpečnosti pracovníků.

Použitá technologie:

Kotvení do betonových říms: 2 objekty, délka žlabů celkem 11,55 m

Kotvení na ocelové zábradlí: 6 objektů, délka žlabů celkem 182,20 m

Betonáž patek pro podepření konců žlabů – celkem 12 patek

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

V objektu jsou řešeny přechody nověprojektovaných 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. Při montáži budou nutné vlakové přestávky z důvodu bezpečnosti pracovníků.

Použitá technologie:

Kotvení na ocelové zábradlí: 5 objekty, délka žlabů celkem 225,10 m

Betonáž patek pro podepření konců žlabů – celkem 10 patek

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 délky 5,0m o rozpětí 4,0 m (prostý nosník – rozepřený) s výškou desky uprostřed rozpětí 500 mm. 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. Nosná deska – část 3 je oproti 2-ma ostatním uložena o 100 mm níže z důvodu nižší nivelety související koleje. V levé části bude deska č. 1 vykonzolována přes stávající kamenné čelo a na obou koncích prodloužena nad rovnoběžnými křídly římsovými prvky tvaru „L“, aby byl v koleji 2 splněn VMP 3,0. Deska č. 3 ze stejného důvodu (aby byl splněn VMP 3,0 pro kolej 9) má rozšířenou římsu. 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. Po jejich částečném vyžrání se nad nimi vybetonují nosné železobetonové desky – uložení bude provedeno prostřednictvím vrubových kloubů.

Povrch nosných desek bude opatřen izolací proti stékající vodě s tvrdou ochranou.

Na římsy nosných desek bude přikotveno 3-madlové zábradlí z úhelníků. Na stávajících šikmých křídlech vpravo trati budou nabetonovány přes trny železobetonové římsy výšky cca 250 mm na které budou rovněž přikotvena úhelníková zábradlí.

Stávající spodní stavba bude očištěna a hloubkově přespárována v rozsahu cca 30%.

Výměna nosné konstrukce se předpokládá ve 2 jednapůl měsíčních výlukách – nejdříve část 1 pod koleji 2 a vlečkou a ve druhé fázi současně desky 2 a 3.

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 šířky 250 mm. 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 nepoškodil protikorozi ochranu stávající ocelové konstrukce. Řešení připevnění je rozpracováno na přílohách v rámci uvedených stavebních objektů.

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; jedná se o hrdlové železobetonové trouby světlého průměru 600 mm. Pro prodloužení budou použity 3 trouby, poslední – vtoková bude šikmo zakončená, aby na ní návázal nový železniční násep. Šikmé čelo bude obloženo lomovým kamenem do betonu. Na vtok do trouby navazuje svahované vývažiště (dno 300 mm pod vtokem) dlážděné z lomového kamene do betonu. Do vývažiště jsou z obou stran svedeny nové drážní příkopy.

Prodloužení propustku je prováděno mimo provozovanou trať a může být prováděno i za provozu trati. S ohledem na okraj výkopové jámy je nutné při stavbě vyloučit část stávajícího nástupiště.

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. Nosná konstrukce mostu je tvořena výziskem ocelové konstrukce mostu v km 47,187 trati Praha – Plzeň. Jedná se o šikmou plnostěnnou trámovou konstrukci s dolní prvkovou mostovkou s centrickým uložením mostnic a kolmým ukončením koleje. Rozpětí hlavních nosníků je 24,0 m, volná šířka na mostě 6,15 m, šikmost levá je ~65,5°. Stavební výška je 1192 mm.

Spodní stavba je tvořena železobetonovými opěrami hlubinně založenými na velkopřůměrových pilotách. Tvar závěrných zdí je přizpůsoben použitému výzisku OK, svahová křídla jsou rovnoběžná. Jako ochrana spodní stavby proti podemletí je navrženo vyplnění pilotového základu nenosnými pilotami na pilotovou stěnu a odláždění svahových kuželů lomovým kamenem se zdvojeným základovým prahem. Kolmá světlost mezi opěrami je 19,85 m, světlost mezi závěrnými zdmi (v ose koleje) je 26,63 m. 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 – tubosiderem o světlem průměru 1,80 m. Nosná konstrukce bude provedena z ocelové flexibilní trouby tl. 3 mm. Trouba bude spirálovitě rýhovaná a bude pozinkovaná. Nový trubní propustek bude vyhovovat pro běžnou hladinu vody a nebude mít zahlcený vtok (výtok) ani při max. hladině 726,0 m.

Stavba propustku bude provedena na místě stávající Českobudějovické opěry, stávající Volarská opěra bude sloužit jako pažení stavební jámy. Stavební jáma bude těsněná štětovnicemi; podél Volarské opěry bude vedena dočasná plastová trouba průměru 500 mm pro převedení vody na druhou stranu trati.

Ocelová trouba musí být rovnoměrně symetricky obsypána po vrstvách max. 150 mm homogenním nenamrzavým nesoudržným materiálem frakce 0-32 mm, hutnění min. 98% PS lehkou technikou.

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 z úhelníků délky 3,80m.

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 Hory a Nová Pec. Rozpětí mostu je 51,5 m.

V rámci stavby „Revitalizace trati České Budějovice - Volary“ 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 protikorozií ochranou; spodní stavba bude sanována, svahové kužely budou zbaveny veškeré vegetace a bude obnoveno jejich odláždění.

Výčet všech činností:

- výměna mostnic a pozednic vč. upevňovadel a podkladnic
- výměna všech dřevěných pražců ve výběžích pojistných úhelníků (i pod KDZ) vč. upevňovadel a podkladnic
- úprava nivelety TK před, na i za mostem – opracování mostnic, lineární vyrovnání a podbití přilehlých úseků kolejového lože v délce cca 60 m před a cca 40 m za mostem
- úprava výběhů pojistných úhelníků
- úprava stávajícího dvojmadlového zábradlí na opěrách na trojmadlové (doplnění dolní příčle)
- otryskání všech ocelových prvků a opatření celé konstrukce novým ochranným nátěrovým systémem – hlavní nosná konstrukce, vedlejší nenosné části i zábradlí na opěrách
- rekonstrukce ocelových podlah – nové podepření a upevnění, úprava vzájemných styků, doplnění chybějících kusů, nahrazení nevyhovujících kusů
- přeložení stávajícího sdělovacího kabelu do nově zřízeného kabelového žlabu umístěného na zábradlí
- sanace spodní stavby – otryskání tlakovou vodou – kamenný obklad i betonové povrchy, přespárování v nutném rozsahu – kamenný obklad, sanace trhlin v betonových prvcích, podinjektování, zalití, očištění a nátěr ložisek
- odstranění vegetace ze svahových kuželů, doplnění a přeskládání kamenné dlažby

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. Protože v dotčené prostoru není vhodná rezerva TKH a délka přeložky je delší než stávající trasa musí se položit nový TKH. 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 v takové hloubce, aby trasa nebyla dotčena při rekonstrukci tratě. Na závěr stavby se TKH přesměruje do nové technologické budovy.

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. Třísov 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. Na metalických kabelech a HDPE trubkách se provedou kabelové vložky a vložky HDPE trubek (z kabelů stejného typu a dimenze), stávající optický kabel (OK) se musí vyfouknout z HDPE trubky v potřebném úseku, provede se nová spojka a zafoukne se nový úsek kabelu potřebné délky. Nový OK bude stejné konstrukce a dimenze (24vl.) jako stávající.

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. Na metalických kabelech a HDPE trubkách se provedou kabelové vložky a vložky HDPE trubek.

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 přenesení 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 Telefónica 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. Na metalických kabelech se provedou kabelové vložky z kabelů stejného typu a dimenze. Stavební objekt bude zrealizován vlastníkem sítě, tj. společností Telefónica.

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 dotýkat stávající trasy. Z těchto důvodů se TKH přeloží do nové trasy, tak, aby těmto stavebním úpravám nepřekážel. Kabelová trasa bude definitivní – šířka pozemku SŽDC to umožňuje. Pro přeložku se využije spojka a rezerva na stávajícím TKH.

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. Dálkový hybridní kabel je v tomto úseku zafouknut v HDPE trubce. Pro přeložku se využije rezerva a spojka v žkm 28,85. Společně s TKH se přeloží výpich optického kabelu k objektům ministerstva vnitra.

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 Telefónica v mezistaničním úseku žst. Zlatá Koruna a žst. Český Krumlov.

Sdělovací kabely O2 budou dotčeny u přejezdu v žkm 23,467. V dotčené trase jsou pouze 2x HDPE trubka – v jedné je zafouknut OK 24vl. Aby nedošlo k přerušení provozu musí se kabel přeložit stranově i hloubkově před zahájením prací. Na HDPE trubkách se provedou vložky, pro přeložku se využije rezerva u spojky SORIII/2. Kabel se od této spojky vyfoukne a znovu se zafoukne do nové trasy. Stavební objekt bude zrealizován vlastníkem sítě, tj. společností Telefónica.

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. Na metalických kabelech se provedou kabelové vložky z kabelů stejného typu a dimenze. 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. Na metalických kabelech a HDPE trubkách se provedou kabelové vložky a vložky HDPE trubek. Na metalických kabelech se provedou kabelové vložky z kabelů stejného typu a dimenze. 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 kolejiště 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 kolejiště, než je současná trasa. Tento způsob je navržen jako provizorní řešení do doby zapojení nové kabelizace. Metalické kabely budou nahrazovány celoplastovými kabely stejného profilu.

U přeložek stávajícího hybridního (kombinovaného) kabelu (optická vlákna a metalické vodiče v jednom kabelu) bude provedeno kontrolní reflektometrické měření před i po provedení prací.

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

Do výkazu výměr jsou zahrnuty zemní práce. Zemní trasy a krytí překládaných kabelů budou splňovat podmínky ČSN. Ve volném terénu budou kabely uloženy s krytím 70cm a v blízkosti kolejiště v pod povrchových trasách. Chráničky pod kolejiemi budou založeny v rámci úprav železničního spodku do hloubky nejméně 1,7m.

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 řádem 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 dešťové 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
km 63,764	Nová přípojka splaškové kanalizace v trubkách PP DN 150

E.1.10 Protihlukové objekty

SO 41-26-02.1 Boršov n.Vlt. - Kájov, 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: DEN 45 dB, NOC 35 dB. IPO se navrhuje pro objekty určené k bydlení, a to pro obytné místnosti a kuchyně.

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: DEN 45 dB, NOC 35 dB. IPO se navrhuje 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. Po zkušenostech z jiných koridorových akcí a rozsahu stavby je rozpočtován odhad 1000 ks alejových stromů obvodu kmene 14-16 cm s následnou údržbou. V případě, že bude požadováno menší množství náhradních výsadeb, mělo by dojít k adekvátním méněpracím.

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 a nově zděné konstrukce budou opatřeny vápennocementovou omítkou s povrchovou úpravou štukem a finální malbou. Budou vyměněny nášlapné vrstvy. Výplně otvorů - okna dotčených prostor budou vyměněna za nová dřevěná okna a budou doplněna ocelovými mřížemi a vnitřními vertikálními textilními žaluziemi. Vchodové dveře budou vyměněny za nové, bezpečnostní.

Stávající příprava TUV v elektrickém zásobníku zůstane zachována (stávající bojler nahrazen novým elektrickým zásobníkem o objemu 5l). 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 vlečkových“ je požadavek na zastřešení části nástupiště v závislosti na špičkové frekvenci cestujících a to 0,5m² na osobu. Špičková denní nástupní frekvence cestujících je dle sčítací kampaně z června 2011 je 5 osob. 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). Objekt je založen na betonových základových pasech, obvodové i vnitřní konstrukce jsou navrženy z keramického zdiva. Konstrukce střechy je tvořena železobetonovými prefabrikovanými panely. Okno do DK bude dřevěné, tepelně izolační doplněné z exteriéru bezpečnostní mříží a z interiéru vertikální textilní žaluzií. Vchodové dveře do jednotlivých místností jsou bezpečnostní, tepelně izolační, opláštěné ocelovým plechem. Vytápění

(temperování) bude zajištěno prostřednictvím elektrických přímotopů. Klimatizační jednotky budou navrženy a řešeny v rámci vlastních technologických PS.

Klempířské prvky jsou navrženy z poplastovaného pozinkovaného plechu. Objekt bude napojen na dešťovou kanalizaci.

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

V tomto úseku trati se jedná o zastávky Holubov, Třísov a Plešovice. Přístřešky pro cestující budou řešeny následujícím způsobem:

- zast. Holubov – bude využita stávající čekárna ve VB
- zast. Třísov – 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 požadavek na zastřešení části nástupiště v závislosti na špičkové frekvenci cestujících a to 0,5m² na osobu. Špičková denní nástupní frekvence cestujících je dle sčítací kampaně z června 2011 je 10 osob. 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. Před započítáním demoličních prací budou prověřeny stávající přípojky na inženýrské sítě. Tato připojení budou následně za účasti správců inženýrských sítí odborně odpojeny. Část stávající rampy, která je v kolizi s nově navrhovaným prostorovým uspořádáním kolejí, bude zdemolována v rámci objektu železničního podniku.

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). Objekt je založen na betonových základových pasech, obvodové i vnitřní konstrukce jsou navrženy z keramického zdiva. Konstrukce střechy je tvořena železobetonovými prefabrikovanými panely. Okno do DK bude dřevěné, tepelně izolační doplněné z exteriéru bezpečnostní mříží a z interiéru vertikální textilní žaluzií. Vchodové dveře do jednotlivých místností jsou bezpečnostní, tepelně izolační, opláštěné ocelovým plechem. Vytápění (temperování) bude zajištěno prostřednictvím elektrických přímotopů. Klimatizační jednotky budou navrženy a řešeny v rámci vlastních technologických PS.

Klempířské prvky jsou navrženy z poplastového plechu. Objekt bude napojen na dešťovou kanalizaci.

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 požadavek na zastřešení části nástupiště v závislosti na špičkové frekvenci cestujících a to 0,5m² na osobu. Jelikož se jedná o nově zřizovanou zastávku, předpokládá se, že minimální plocha přístřešku pro cestující - 6 m² vnitřního prostoru 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. Místnost nouzového ovládání s deskou nouzové obsluhy (2,8x2,55m) je umístěna na severovýchodní straně, směrem ke kolejišti. 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. Objekt bude vyzdíván z keramických tvárnic a bude založen na základových pasech z prostého betonu. Nosná konstrukce zastřešení bude tvořena pomocí ocelových vazníků. 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. Váha oc. prvků (rampa, zastřešení nad rampou, schodiště) – 3242kg.

Kapacitní údaje:

Zastavěná plocha	45,7m ²
Podlahová plocha	35,3m ²
Obestavěný prostor	161,8m ³

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.

Prosklená dopravní kancelář a sociální zázemí jsou přístupny ze zádveří objektu. Odpočinková místnost s čajovou kuchyňkou jsou přístupny z dopravní kanceláře.

Technologické místnosti jsou přístupny samostatnými vchody.

Přízemní nepodsklepená novostavba s plochou střechou o půdorysných rozměrech 17,5x9,5m a světlou výškou 3,15m bude vyzdívána z keramických tvárnic a založena na betonových základových pasech. Nosná konstrukce zastřešení bude tvořena předpjatými betonovými panely. 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. Čtvercový nepodsklepený jednopodlažní objekt je založen na betonových pasech a je zděný z dutinových pálených bloků tl. 400 mm se sedlovou střechou ze skládané pálené krytiny. 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 otkapem 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. Konce nosné dřevěné konstrukce budou ukotveny do ocelových botek s ocelovými trny, které budou zabetonované do základových patek.

Zast. Žlábek

Přístřešek pro cestující bude zachován stávající, repasován a přemístěn v rámci vlakové zastávky. Jde o dřevěnou konstrukci opláštěnou dřevěnými prkny s oplechovanou sedlovou střechou. Z dřevěné konstrukce bude odstraněna poslední řada dřevěného obložení. Obnažené konce nosné dřevěné konstrukce budou ukotveny do ocelových botek s ocelovými trny, které budou zabetonované do základových patek.

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. Čtvercový nepodsklepený jednopodlažní objekt je založen na betonových pasech a je zděný z dutinových pálených bloků tl. 400 mm se sedlovou střechou ze skládané pálené krytiny. 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. 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. Jde o dřevěnou konstrukci opláštěnou dřevěnými prkny s oplechovanou sedlovou střechou. Z dřevěné konstrukce bude odstraněna poslední řada dřevěného obložení. Obnažené konce nosné dřevěné konstrukce budou ukotveny do ocelových botek s ocelovými trny, které budou zabetonované do základových patek.

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. Obdélný nepodsklepený jednopodlažní objekt je založen na betonových pasech, je zděný z dutinových pálených bloků tl. 300 mm a obalen kontaktním zateplovacím systémem. Sedlová střecha je ze skládané pálené krytiny. Každá místnost je přístupná vlastními bezpečnostními dveřmi z exteriéru. Nutnou součástí objektu je zařízení vzduchotechniky. Na zadní stěnu budovy budou umístěny dvě klimatizační jednotky do ochranných klecí. 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. Podlaha bude vzhledem k úpravě nástupiště zvednuta o 400 mm. Vchod bude rozšířen na 1,5 m a zvýšen na podchodnou výšku 2,1 m. Novou podlahu budou tvořit betonové dlaždice uloženy do šterkopískového lože. Vnitřním nikám bude snížen parapet a budou využity jako sedací lavice.

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, budou provedeny nové podlahy. Kabeláž povede zavěšená na lávkách pod klenbou nad 1.PP a k rozvodným skříním bude přivedena třemi průrazy klenbou. 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 32-26-01 Nová Pec - Černý Kříž, přístřešky pro cestující

Zast. Ovesná

Přístřešek pro cestující bude zachován stávající na stávajícím umístění a repasován. Jde o dřevěnou konstrukci opláštěnou dřevěnými prkny s oplechovanou sedlovou střechou. 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.

Zast. Pěkná na Šumavě

Přístřešek pro cestující bude zachován stávající, repasován a přemístěn v rámci vlakové zastávky. Jde o dřevěnou konstrukci opláštěnou dřevěnými prkny s oplechovanou sedlovou střechou. 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 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, 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 41-26-03 Základy pro reléové domky

Jde o základy 12ti technologických prefabrikovaných buněk. Každý reléový domek 3x2m bude osazen na čtyři betonové patky 600x600 mm do nezámrazné hloubky, min. 1,4 m. V místě podmačené 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, EOV

V železniční stanici Boršov nad Vltavou je v současné době již elektrický ohřev zřízen. Ohřev na jednotlivých výhybkách je napájen z rozvaděče EOV, 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 EOV ve stanici do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC.

SO 15-27-01 Žst. Křemže, EOV

V železniční stanici Křemže budou v novém kolejišti vyhřívány výhybky č.1 a 6. Celkový odebíraný výkon elektrického ohřevu na těchto výhybkách bude činit 10 kW. EOV na výhybkách bude napájeno z rozvaděče REOV, který bude umístěn v nové rozvodně nn v technologické budově. Rozvaděč REOV bude napájen z distribuční sítě.

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

V rámci tohoto objektu bude položeno cca 800m silnoproudých kabelů a cca 200m sdělovacích kabelů.

SO 17-27-01 Žst. Zlatá Koruna, EOv

V železniční stanici Zlatá Koruna budou v novém kolejišti vyhřívány výhybky č.1 a 4. Celkový odebíraný výkon elektrického ohřevu na těchto výhybkách bude činit 11,8 kW. EOv na výhybkách bude napájeno z rozvaděče REOV, který bude umístěn v nové rozvodně nn v technologické budově. Rozvaděč REOV bude napájen z distribuční sítě.

Ovládání chodu zařízení EOv 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 EOv. Zařízení EOv bude součástí systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty, což umožní dálkovou správu celého systému EOv z dispečerského pracoviště v Českých Budějovicích.

V rámci tohoto objektu bude položeno cca 1100m silnoproudých kabelů a cca 200m sdělovacích kabelů.

SO 19-27-01 Žst. Český Krumlov, EOv

V železniční stanici Český Krumlov budou po změně konfigurace kolejiště nově ohřívány 2ks nových výhybek. Jedná se o výhybku č. 1 a č. 7. Celkový odebíraný výkon elektrického ohřevu na těchto výhybkách bude činit 10,5 kW. EOv na výhybkách bude napájeno z rozvaděče REOV, který bude umístěn v nové rozvodně nn. Rozvaděč bude napájen z distribuční sítě.

Chod elektrického ohřevu výměn bude ovládán automaticky na základě měření venkovní teploty a srážek pomocí čidla umístěného v kolejišti a měření teploty ohřívané kolejnice pomocí čidla umístěného na kolejnici. EOv bude součástí systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty, což umožní dálkovou správu celého systému EOv z dispečerského pracoviště v Českých Budějovicích.

V rámci tohoto objektu bude položeno cca 860m silnoproudých kabelů a cca 250m sdělovacích kabelů.

SO 21-27-01 Žst. Kájov, EOv

V železniční stanici Kájov budou po změně konfigurace kolejiště nově ohřívány 4ks nových výhybek. Jedná se o výhybky č. 2, 3, 12 a č. 13. Celkový odebíraný výkon elektrického ohřevu na těchto výhybkách bude činit 18,2 kW. EOv na výhybkách bude napájeno z rozvaděče REOV, který bude umístěn v nové rozvodně nn. Rozvaděč bude napájen z distribuční sítě a je součástí tohoto SO.

Chod elektrického ohřevu výměn bude ovládán automaticky na základě měření venkovní teploty a srážek pomocí čidla umístěného v kolejišti a měření teploty ohřívané kolejnice pomocí čidla umístěného na kolejnici. EOv bude součástí systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty, což umožní dálkovou správu celého systému EOv z dispečerského pracoviště v Českých Budějovicích.

V rámci tohoto objektu bude položeno cca 1700m silnoproudých kabelů a cca 200m sdělovacích kabelů.

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

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 EOv napájeného ze sítě 400/230V 50Hz s použitím proudových chráničů v jednotlivých větvích napájení souprav EOv. Napájení EOv bude zajištěno z rozvodny nn v rekonstruované části stávající výpravní budovy. Vývod pro EOv bude odměřen instalovaným elektroměrem.

Napájecí řídicí rozvaděč je vybaven samostatnými čidly pro zajištění vypnutí a zapnutí ohřevu v závislosti na povětrnostních podmínkách.

Ovládání EOv bude zajištěno pomocí řídicí jednotky instalované v rozvaděči R-EOv. 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 rozvaděče. Řídicí jednotka bude pracovat autonomně pomocí výše uvedených čidel bez nutnosti zásahu obsluhy

SO 25-27-01 Žst. Polná na Šumavě, EOV

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 EOV napájeného ze sítě 400/230V 50Hz s použitím proudových chráničů v jednotlivých větvích napájení souprav EOV. Napájení EOV bude zajištěno z rozvodny nn v novém technologickém objektu. Vývod pro EOV bude odměřen instalovaným elektroměrem.

Napájecí řídicí rozvaděč je vybaven samostatnými čidly pro zajištění vypnutí a zapnutí ohřevu v závislosti na povětrnostních podmínkách.

Ovládání EOV bude zajištěno pomocí řídicí jednotky instalované v rozváděči R-EOV. 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. Řídicí jednotka bude pracovat autonomně pomocí výše uvedených čidel bez nutnosti zásahu obsluhy

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

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

Napájecí řídicí rozvaděč je vybaven samostatnými čidly pro zajištění vypnutí a zapnutí ohřevu v závislosti na povětrnostních podmínkách.

Ovládání EOV bude zajištěno pomocí řídicí jednotky instalované v rozváděči R-EOV. 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. Řídicí jednotka bude pracovat autonomně pomocí výše uvedených čidel bez nutnosti zásahu obsluhy

SO 29-27-01 Žst. Horní Planá, EOV

V železniční stanici Horní Planá není uvažováno s úpravami kolejiště, proto bude ponechán stávající EOV na výhybkách č. 1a 5 V rozváděči bude doplněna řídicí jednotka, která bude zapojena do systému DDTSŽDC. Napájení stávajícího rozvaděče EOV osazeného před VB se provede z měřeného vývodu nového rozvaděče RH osazeného v rámci samostatného provozního souboru v rozvodně nn.

SO 31-27-01 Žst. Nová Pec, EOV

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

SO 33-27-01 Žst. Černý Kříž, EOV

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

Nový rozvaděč se osadí na místo stávajícího rozvaděče tak, aby stávající kabely od výhybek č. 3-7 bylo možné zatahnout do nového rozvaděče bez spojování. Napájení rozvaděče EOV bude provedeno z měřeného vývodu rozvaděče RH pole č. V1. Rozvaděče 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 rozvaděč osvětlení. Rozvaděč osvětlení je napájen z místní distribuční sítě E.ON a je umístěn u přístřešku. Rozvaděč obsahuje jistící prvky a spínací hodiny s fotobuňkou pro řízení doby spínání osvětlení.

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.

Stávající kabely osvětlení budou přepojeny do nového rozvaděče. Způsob napájení zastávky se nemění. Z důvodu napojení nového přejezdu bude ve stávajícím rozvaděči RE zvýšena hodnota fakturačního jističe z hodnoty 3x20A na hodnotu 3x25A.

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. Rozvaděč osvětlení je napájen z rozvaděče RE, ve kterém je zakončena přípojka nn z místní distribuční sítě E.ON. Rozvaděč RE i rozvaděč osvětlení jsou umístěny v blízkosti cesty u příchodu na nástupiště. Rozvaděč osvětlení obsahuje jistící prvky a spínací hodiny s fotobuňkou pro řízení doby spínání osvětlení.

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 releový domek přejezdu.

Stávající kabely osvětlení budou přepojeny do nového rozvaděče osvětlení. Způsob napájení zastávky, resp. umístění RE, se nemění. Z důvodu napojení nového přejezdu bude ve stávajícím rozvaděči RE zvýšena hodnota fakturačního jističe z hodnoty 3x16A na hodnotu 3x25A.

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.

Přípojka nn bude vedena z rozvaděče RO a bude zakončena v rozvaděči RE PZS, který je rovněž součástí tohoto SO. V RE PZS bude umístěn hlavní jistič a měření spotřeby el. energie pro přejezd. Součástí tohoto SO je i přípojka nn z RE PZS do RD, resp. rozvaděče R-AC. V rámci tohoto SO bude položen mezi RE a RO sdělovací kabel umožňujícím propojení elektroměru se zařízením pro přenos informací o spotřebě elektrické energie.

Celková délka přípojky nn bude cca 10m.

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, který sestává z elektroměrové skříně ER1 s fakturačním měřením spotřeby elektrické energie E.ON, dále z elektroměrové skříně ER2 s podružným měřením spotřeby elektrické energie pro vlastní PZS a ze skříně HR ČD s elektrovýbavou 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. Dále bude rozvaděč RO vybaven jistícími prvky, stykači atd. a řídicí jednotkou PLC pro dálkové ovládání.

Novým elektroměrem s možností dálkového odečtu bude vybaven i stávající rozvaděč ER2, 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 se zdrojem o výkonu 70W. Součástí osvětlovací soustavy bude také osvětlení přístřešku pro cestující, kde bude instalováno zářivkové svítidlo

v antivandalovém provedení.

Nové osvětlení bude napojeno jedním společným přívodním kabelem a svítidla budou rozdělena do jednotlivých fází, v nichž bude možno také samostatně ovládat vybraná svítidla u přístupové cesty, na vlastním nástupišti a v přístřešku pro cestující.

Ovládání osvětlovacích soustav bude zajištěno pomocí dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty z dispečerského pracoviště v Českých Budějovicích. Řídící jednotka bude instalována v rozvaděči RO a bude napojena na dálkové přenosové cesty. 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.

Součástí tohoto SO je také demontáž stávajícího svítidla na budově soukromého objektu, který byl částečně využíván jako čekárna.

V rámci tohoto objektu bude položeno cca 200m silnoproudých kabelů.

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 RO01 a RO02, z nichž je napájeno osvětlení návěstních znaků na výhybkách budou v rámci SO 15-27-03 demontovány. Takto dojde k uvolnění stávajících kabelových skříní KS01 a KS03. Ve stávajícím stavu jsou již volné KS02 a KS05.

Nová osvětlovací soustava dopravní cesty bude tvořena 9ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 12m osazených 1ks výbojkového svítidla se zdrojem o výkonu 150W.

Nová osvětlovací soustava ostrovního nástupiště bude tvořena 7ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 6m, které budou osazeny 1ks výbojkového svítidla se zdrojem o výkonu 70W.

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.

Venkovní osvětlovací soustavy v železniční stanici budou napájeny z rozvaděče RO, který bude umístěn v nové rozvodně nn v nové technologické budově. Rozvaděč RO je součástí tohoto SO.

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

V rámci tohoto objektu bude položeno cca 950m silnoproudých kabelů.

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 skříně 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 demontáží 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.

Součástí tohoto objektu je pak nové napojení stávající přípojkové skříně KS pod rozvaděčem RE03 instalované v pilířku u objektu garáž MUV. Nový kabelový přívod bude napojen v rozvaděči RH v

rozvodně nn v nové technologické budově.

Dále bude v rámci tohoto SO napojena nová kabelová skříň KS instalovaná v blízkosti nové jímky pro umístění ponorného čerpadla (z boční strany stavědla). Tato kabelová skříň bude napojena novým kabelem vedeným od stávající kabelové skříně KS04. Aby nebyla poškozena dlažba před výpravní budovou, nebude tento nový kabel zaveden až do KS04, ale bude pomocí kabelové spojky napojen na stávající kabel mimo stávající dlažbu. Z nové kabelové skříně pak bude vyveden nový kabel ukončený krabicovou rozvodkou v krytí IP65, která bude instalována v kanalizační jímce, kam bude přemístěno stávající ponorné čerpadlo.

Novým přívodem bude také napojen stávající rozvaděč R03, který je instalován v objektu stavědla. Nový přívodní kabel bude napojen z rozvaděče RH v rozvodně nn a bude na budově stavědla ukončen v nové pojistkové skříně, z níž bude rozvaděč R03 napojen samostatným kabelovým přívodem.

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.

V rámci tohoto objektu bude položeno cca 250m silnoproudých kabelů.

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, který sestává z elektroměrové skříně ER PZS s podružným měřením spotřeby elektrické energie a kabelové skříně. Toto zařízení PZS bylo napojeno z nového rozvaděče R01 instalovaného ve služební místnosti zastávky.

Pro potřeby napojení nového osvětlení bude vedle stávajícího rozvaděče R01 uvnitř služební instalován nový nástěnný rozvaděč RO. Tento nový rozvaděč RO bude napojen na stávající přívodní kabel vedený do rozvaděče R01 přes vloženou krabicovou rozvodku. Nový rozvaděč RO bude vybaven podružným měřením spotřeby elektrické energie s možností dálkového odečtu. Dále bude rozvaděč RO vybaven jisticími prvky, stykači atd. a řídicí jednotkou PLC pro dálkové ovládání.

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 se zdrojem o výkonu 70W. Součástí osvětlovací soustavy bude také stávající osvětlení instalované na budově zastávky a v místnosti čekárny.

Nové osvětlení bude napojeno jedním společným přívodním kabelem a svítidla budou rozdělena do jednotlivých fází, v nichž bude možno také samostatně ovládat vybraná svítidla u přístupové cesty, na vlastním nástupišti, na budově i v čekárně.

Ovládání osvětlovacích soustav bude zajištěno pomocí dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty z dispečerského pracoviště v Českých Budějovicích. Řídicí jednotka bude instalována v rozvaděči RO a bude napojena na dálkové přenosové cesty. Pro toto napojení bude v rámci PS 41-12-01.1 položen sdělovací kabel mezi výpichem traťového kabelu v domku PZS a rozvaděčem RO a druhý sdělovací kabel bude položen mezi stávajícím rozvaděčem ER PZS a rozvaděčem RO.

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

V rámci tohoto objektu bude položeno cca 150m silnoproudých kabelů.

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

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

Nová osvětlovací soustava zastávky bude realizována 6ks 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, kde bude instalováno zářivkové svítidlo v antivandalovém provedení.

Nové osvětlení bude napojeno jedním společným přívodním kabelem a svítidla budou rozdělena do jednotlivých fází, v nichž bude možno také samostatně ovládat vybraná svítidla u přístupové cesty, na

vlastním nástupišti a v přístřešku pro cestující.

Pro potřeby napojení nového osvětlení bude vedle nového přístřešku pro cestující instalován nový pilířový rozvaděč RO. Tento nový rozvaděč RO bude napojen kabelovou přípojkou z vedlejšího rozvaděče RE, který je řešen v rámci SO 16-27-04. Nový rozvaděč RO bude vybaven podružným měřením spotřeby elektrické energie s možností dálkového odečtu. Dále bude rozvaděč RO vybaven jisticími prvky, stykači atd. a řídicí jednotkou PLC pro dálkové ovládání.

Jednotlivé nové osvětlovací soustavy budou napojeny dle prostorového uspořádání společnými nebo samostatnými kabelovými přívody a jednotlivé soustavy budou rozděleny do jednotlivých fází, v nichž bude možno také jednotlivé soustavy ovládat.

Ovládání osvětlovacích soustav bude zajištěno pomocí dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty z dispečerského pracoviště v Českých Budějovicích. Řídicí jednotka bude instalována v rozvaděči RO a bude napojena na dálkové přenosové cesty. 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.

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

V rámci tohoto objektu bude položeno cca 130m silnoproudých kabelů.

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 kolejí než je stávající přístřešek pro cestující, kde bude instalován nový přístřešek, u něhož bude nainstalován nový pilířový elektroměrový rozvaděč RE. Z nové pojistkové skříně na stožáru nn bude pak položen nový kabel, který bude ukončen v rozvaděči RE, kde bude instalováno fakturační měření. Z rozvaděče RE pak bude v rámci SO 16-27-02 napojen kabelovým přívodem nový rozvaděč RO.

V rámci tohoto objektu bude položeno cca 60m silnoproudých kabelů.

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. Novým napájecím bodem bude nový pilířový rozvaděč RE PZS, který bude instalován vedle rozvaděčů RE (součást SO 16-27-03) a RO (součást SO 16-27-02). Tento nový rozvaděč bude vybaven podružným měřením spotřeby elektrické energie s možností dálkového odečtu a hlavním jističem. Rozvaděč RE PZS bude napojen z rozvaděče RO a s rozvaděčem RO bude propojen (v rámci SO 16-27-02) i spojovacím kabelem umožňujícím propojení elektroměru se zařízením pro přenos informací o spotřebě elektrické energie. Z rozvaděče RE PZS je pak samostatným kabelem napojen technologický domek PZS, kde bude kabel přípojky nn ukončen v rozvaděči R-AC.

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.

V rámci tohoto objektu bude položeno cca 10m silnoproudých kabelů.

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 se zdrojem o výkonu 70W. Součástí osvětlovací

soustavy bude také osvětlení přístřešku pro cestující, kde bude instalováno zářivkové svítidlo v antivandalovém provedení.

Nové osvětlení bude napojeno jedním společným přívodním kabelem a svítidla budou rozdělena do jednotlivých fází, v nichž bude možno také samostatně ovládat vybraná svítidla u přístupové cesty, na vlastním nástupišti a v přístřešku pro cestující.

Pro potřeby napojení nového osvětlení bude vedle nového přístřešku pro cestující instalován nový pilířový rozvaděč RO. Tento nový rozvaděč RO bude napojen kabelovou přípojkou z vedlejšího rozvaděče RE, který je řešen v rámci SO 16-27-06. Nový rozvaděč RO bude vybaven podružným měřením spotřeby elektrické energie s možností dálkového odečtu. Dále bude rozvaděč RO vybaven jistíci prvky, stykači atd. a řídicí jednotkou PLC pro dálkové ovládání.

Jednotlivé nové osvětlovací soustavy budou napojeny dle prostorového uspořádání společnými nebo samostatnými kabelovými přívody a jednotlivé soustavy budou rozděleny do jednotlivých fází, v nichž bude možno také jednotlivé soustavy ovládat.

Ovládání osvětlovacích soustav bude zajištěno pomocí dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty z dispečerského pracoviště v Českých Budějovicích. Řídicí jednotka bude instalována v rozvaděči RO a bude napojena na dálkové přenosové cesty. Pro toto napojení bude v rámci PS 41-12-01.1 položen sdělovací kabel mezi výpichem traťového kabelu v samostatné skříni a rozvaděčem RO.

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

V rámci tohoto objektu bude položeno cca 120m silnoproudých kabelů.

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 připojovací bod – pojistková skříň na stávajícím dvojitém betonovém stožáru venkovního vedení nn, který je situován u příjezdové cesty k zastávce na stejné straně kolejíste jako stávající přístřešek pro cestující. U tohoto přístřešku bude nainstalován nový pilířový elektroměrový rozvaděč RE. Z nové pojistkové skříně na stožáru nn bude pak položen nový kabel, který bude ukončen v rozvaděči RE, kde bude instalováno fakturační měření. Z rozvaděče RE pak bude v rámci SO 16-27-05 napojen kabelovým přívodem nový rozvaděč RO.

V rámci tohoto objektu bude položeno cca 80m silnoproudých kabelů.

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. Takto dojde k uvolnění stávající kabelové skříně KS05 na budově WC. 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 se zdrojem o výkonu 150W.

Nová osvětlovací soustava ostrovního nástupiště bude tvořena 7ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 6m, které budou osazeny 1ks výbojkového svítidla se zdrojem o výkonu 70W.

Nová osvětlovací soustava přístupové cesty k nástupišti bude tvořena 2ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 6m, které budou osazeny 1ks výbojkového svítidla se zdrojem o výkonu 70W.

Venkovní osvětlovací soustavy v železniční stanici budou napájeny z rozvaděče RO, který bude umístěn v nové rozvodně nn v nové technologické budově. Rozvaděč RO je součástí tohoto SO.

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

V rámci tohoto objektu bude položeno cca 800m silnoproudých kabelů.

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. V rámci demontáží bude také zrušen stávající kabelový přívod k rozvaděči ER PZS, který je situován u stávajícího domku PZS za objektem WC. Tento kabelový přívod bude nahrazen novým kabelovým přívodem řešeným v rámci PS 17-11-01, který řeší staniční zabezpečovací zařízení.

Součástí tohoto objektu je také úprava stávajícího kabelového přívodu pro napojení kabelové skříň KS08 u budovy skladiště. Přívodní kabel je veden přes stávající osvětlovací stožár OS5, který bude demontován. V tomto případě bude stávající kabel ponechán v provozu, místo vyvedení v rozvodnici OS5 bude kabel spojen kabelovou spojkou v zemi a bude ukončen v KS8. Vývodový kabel z KS8 k OS6 bude zrušen a zdemontován.

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.

V rámci tohoto objektu bude položeno cca 60m silnoproudých kabelů.

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 pilřový rozvaděč RO. Tento nový rozvaděč RO bude napojen kabelovou přípojkou ze stávajícího elektroměrového rozvaděče RE 01 s fakturačním měřením, z něhož je napojen stávající domek PZS.

Nová osvětlovací soustava zastávky bude realizována 8ks 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, kde bude instalováno zářivkové svítidlo v antivandalovém provedení.

Nové osvětlení bude napojeno jedním společným přívodním kabelem a svítidla budou rozdělena do jednotlivých fází, v nichž bude možno také samostatně ovládat vybraná svítidla u přístupové cesty, na vlastním nástupišti a v přístřešku pro cestující.

Nový rozvaděč RO bude vybaven podružným měřením spotřeby elektrické energie s možností dálkového odečtu. Dále bude rozvaděč RO vybaven jisticími prvky, stykači atd. a řídicí jednotkou PLC pro dálkové ovládání.

Jednotlivé nové osvětlovací soustavy budou napojeny dle prostorového uspořádání společnými nebo samostatnými kabelovými přívody a jednotlivé soustavy budou rozděleny do jednotlivých fází, v nichž bude možno také jednotlivé soustavy ovládat.

Ovládání osvětlovacích soustav bude zajištěno pomocí dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty z dispečerského pracoviště v Českých Budějovicích. Řídicí jednotka bude instalována v rozvaděči RO a bude napojena na dálkové přenosové cesty. 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.

Pro napojení stávajícího domku PZS bude vedle nového rozvaděče RO instalován nový rozvaděč RE PZS, který bude napojen z nového rozvaděče RO a bude vybaven podružným měřením spotřeby elektrické energie s možností dálkového odečtu. Z tohoto rozvaděče pak bude do domku PZS zaveden nový kabelový přívod ukončený ve stávajícím elektro rozvaděči R-AC. Rozvaděč RE PZS bude s rozvaděčem RO bude propojen i spojovacím kabelem umožňujícím propojení elektroměru se zařízením pro přenos informací o spotřebě elektrické energie.

V rámci tohoto objektu bude položeno cca 200m silnoproudých kabelů.

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 se zdrojem o výkonu 150W.

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 svítidel se zdrojem o výkonu 70W a zbylé 3ks těchto stožárů osvětlující přístupovou cestu k nástupišti bude osazeno 1ks výbojkového svítidla se zdrojem o výkonu 70W. Další 3ks těchto výbojkových svítidel osvětlující přístupovou cestu budou umístěné na fasádě reléového domku. Celkem tedy bude ve stanici instalováno 18ks výbojkových svítidel se zdrojem o výkonu 70W.

Dále bude pro osvětlení přístupové cesty na nástupiště instalováno 5ks zářivkových svítidel 1x42W, která budou zavěšena na zastřešení před výpravní budovu.

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.

V rámci tohoto objektu bude položeno cca 975m silnoproudých kabelů.

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. Kabelovod se bude sestávat ze dvou kabelových šachet, z čehož jedna bude v nástupišti a druhá, která je součástí jiného SO bude u technologické budovy. Šachty budou propojeny jedním multikanálem 9W-42.

Součástí tohoto objektu je i instalace nové přípojkové skříně KS04 na fasádě obytného domu včetně jejího napojení novým kabelem AYKY-J 4x16mm² a instalace nové kabelové skříně KS02 na fasádě reléového domku včetně jejího napojení novým kabelem AYKY-J 4x16mm². Tyto dvě skříně budou napojeny z rozvaděče RH.

V rámci tohoto objektu bude položeno cca 250m silnoproudých kabelů.

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 se zdrojem o výkonu 150W 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 se zdrojem o výkonu 70W a zbylé 4ks těchto stožárů osvětlující přístupovou cestu k nástupišti bude osazeno 1ks výbojkového svítidla se zdrojem o výkonu 70W. Osvětlení zastřešení u VB ČD, a.s. bude provedeno pomocí 5ks zářivkových svítidel 1x24W. Svítidla budou napojena samostatným kabelem z rozvaděče osvětlení – RO.

Veškeré nové osvětlení v železniční stanici bude napájeno z rozvaděče RO, který bude umístěn v nové rozvodně nn. Rozvaděč RO je součástí tohoto SO.

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.

V rámci tohoto objektu bude položeno cca 1350m silnoproudých kabelů.

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. Kabelovod bude sestávat ze dvou kabelových šachet, které budou propojeny jedním multikanálem 9W-42.

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.

V rámci tohoto objektu bude položeno cca 400m silnoproudých kabelů.

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 přístřešku, zářivkové těleso 1x 36W

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, ČSN 12 464-2 a předpisu E11. Nástupiště bude dle uvedených předpisů osvětleno na průměrnou hodnotu $E_m \geq 15$ lx. Ze zastávky budou rovněž napájeny nově instalované přejezdové zabezpečovací zařízení.

Pro ovládání VO je navržen nový ovládací rozvaděč R-O s přístrojovou náplní vč. signalizace pro ovládání osvětlení. Rozvaděč RO bude umístěn u nového přístřešku zastávky. Osvětlení bude ovládáno jak místně, tak i dálkově pomocí instalovaného přijímacího zařízení z vlakového dispečinku v Českých Budějovicích přes datové rozhraní RJ-45. Přenos signálů bude pomocí dálkových metalických kabelů (viz. PS sděl. zař.). Rozvaděč bude obsahovat diagnostiku poruch ze signálů proudových relé osazených v rozvaděči 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 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. Přípojka bude provedena kabelem typu AYKY z rozvaděče osvětlení zast. Mezipotočí do reléového domku u přejezdu v délce cca 30m. Odběr bude odměřen v rámci SO 22-27-01. Přejezdové zařízení PZS v km 34,432 bude napájeno z PZS km 35,998 kabelem osazeným v rámci PS 22-11-01.

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.

Nové osvětlení kolejiště a nástupišť bylo navrženo dle ČSN EN 12464-2, protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy a předpisu E11. Osvětlení kolejiště bude provedeno na hodnotu udržované osvětlenosti $E_m = 10 \text{ lx}$ (prostor s ref. č. 5.12.1), osvětlení nástupišť na hodnotu $E_m = 15 \text{ lx}$ (prostory s ref. č. 5.12.5) a přechodu pro cestující na hodnotu $E_m = 20 \text{ lx}$ (prostory s ref. č. 5.12.6).

Prostor kolejiště bude osvětlen 12m sklopnými stožáry osazených výbojkovými svítidly s SHC výbojkami 150W. Nástupiště bude osvětleno pomocí sklopných stožárů výšky 6 m osazených 2 svítidly s SHC výbojkami 50W. Přechod pro chodce a příchozí komunikace u výpravní budovy budou osvětleny pomocí sklopných stožárů 6m osazených svítidly s SHC výbojkami 70W.

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 Ethernet

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

Napájení železniční stanice Hořice je provedeno z kabelového vedení E.ON. Z přípojkové skříně E.ON je napojena stávající elektroměrová rozvodnice RE01 zapuštěná ve vstupní chodbě u schodiště výpravní budovy. Z elektroměrové rozvodnice RE01 je napojena podružná rozvodnice R01. Z důvodu instalace nového sděl. a zabezpečovacího zařízení dojde k navýšení odběru. Ve stávající elektroměrové rozvodnici RE01 se vymění jištění před elektroměrem z hodnoty $3 \times 16 \text{ A}$ na hodnotu $3 \times 80 \text{ A}$. Dále dojde k výměně kabelového vedení mezi přípojkovou skříní PS a RE01 a k výměně pojistek v přípojkové skříní na hodnotu $3 \times 100 \text{ A}$.

Z elektroměrové rozvodnice RE01 se dále připojí kabelem nový hlavní rozvaděč RH (součást PS 23-13-01) osazený v rozvodně nn ve VB.

V současné době je v Žst. Hořice napájení stávajícího osvětlení nástupiště a kolejiště 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 $v=12\text{m}$ na zhlavích v prostoru výhybek ze stykačových vývodů nového rozvaděče R-VO.

Ze stykačových vývodů rozvaděče R-VO se položí kabely pro napojení nových osvětlovacích stožárů na nástupištích. Pro sklopné stožáry Z1a Z2 na obou zhlavích se položí z rozvaděče RH napájecí kabel, stožáry na nástupišti č. 1-7 budou napojeny samostatným napáj. kabelem. Stožár č. 8 u výpravní budovou (osvětlení příchozí cesty) se napojí samostatným.

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 s SHC výbojkami 150W. Nástupiště a chodníky budou osvětleny pomocí sklopných stožárů výšky 5,5 m osazených svítidly s SHC výbojkami 70W. Přejezd ve stanici bude osvětlen pomocí sklopného stožáru výšky 12m osazeného svítidlem s SHC výbojkou 250W.

Nové osvětlení kolejiště a nástupišť bylo navrženo dle ČSN EN 12464-2, protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy a předpisu E11. Osvětlení kolejiště bude provedeno na hodnotu udržované osvětlenosti $E_m = 10 \text{ lx}$ (prostor s ref. č. 5.12.1), osvětlení nástupišť na hodnotu $E_m = 15 \text{ lx}$ (prostory s ref. č. 5.12.5) a přejezdu na hodnotu $E_m = 20 \text{ lx}$ (prostory s ref. č. 5.12.6).

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 Ethernet

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

Napájení železniční stanice Polná je provedeno z kabelového vedení E. ON. Z přípojkové skříně E.ON je napojena stávající elektroměrová rozvodnice RE01 zapuštěná ve vnější stěně výpravní budovy. Z elektroměrové rozvodnice RE01 je napojena podružná rozvodnice R01. Z důvodu instalace nového sděl. a zabezpečovacího zařízení dojde k navýšení odběru. Ve stávající elektroměrové rozvodnici RE01 se vymění jistič před elektroměrem z hodnoty 3x21A na hodnotu 3x80A. Dále dojde k výměně kabelového vedení mezi přípojkovou skříní PS a RE01 a k výměně pojistek v přípojkové skříní na hodnotu 3x100Avčetně pojistkových spodků.

Z elektroměrové rozvodnice RE01 se dále připojí kabelem nový hlavní rozvaděč RH (součást PS 25-13-01) osazený v rozvodně nn v novém technologickém objektu.

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 nástupiště a nových sklopných stožárů v=12m na zhlavích v prostoru výhybek ze stykačových vývodů nového rozvaděče R-VO.

Ze stykačových vývodů rozvaděče R-VO se položí kabely pro napojení nových osvětlovacích stožárů na nástupištích. Pro sklopné stožáry Z1a Z2 na obou zhlavích se položí z rozvaděče RH kabel CYKY, stožáry na nástupištích se napojí kabely typu CYKY-O 4x6mm². Stožár č. 6 u technologické budovy (osvětlení příchozí cesty) se napojí samostatným kabelem WL106 CYKY –O 4x2,5mm².

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 1x 36W

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, ČSN 12 464-2 a předpisu E11. Nástupiště bude dle uvedených předpisů osvětleno na průměrnou hodnotu $E_m \geq 15 \text{ lx}$. Ze zastávky budou rovněž napájeny nově instalované přejezdové zabezpečovací zařízení.

Pro ovládání VO je navržen nový ovládací rozvaděč R-O s přístrojovou náplní vč. signalizace pro ovládání osvětlení. Rozvaděč RO bude umístěn u nového přístřešku zastávky. Osvětlení bude ovládáno jak místně, tak i dálkově pomocí instalovaného přijímacího zařízení z vlakového dispečinku v Českých Budějovicích přes datové rozhraní RJ-45. Přenos signálů bude pomocí dálkových metalických kabelů (viz. PS sděl. zař.). Rozvaděč bude obsahovat diagnostiku poruch ze signálů proudových relé osazených v rozvaděči 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 dispečinku 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. Přípojka bude provedena kabelem typu AYKY z rozvaděče osvětlení zast. Žlábek do rozvaděče osvětlení RO zast. Hodňov. v délce cca 2040m. Odběr PZS km 53,549 bude odměřen v rámci SO 26-27-01. Spotřeba el. energie bude při vyúčtování odečtena od spotřeby osvětlení zast. Žlábek.

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 1x 36W

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, ČSN 12 464-2 a předpisu E11. Nástupiště bude dle uvedených předpisů osvětleno na průměrnou hodnotu $E_m \geq 15 \text{ lx}$. Ze zastávky budou rovněž napájeny nově instalované přejezdové zabezpečovací zařízení.

Pro ovládání VO je navržen nový ovládací rozváděč R-O s přístrojovou náplní vč. signalizace pro ovládání osvětlení. Rozváděč RO bude umístěn u nového přístřešku zastávky. Osvětlení bude ovládáno jak místně, tak i dálkově pomocí instalovaného přijímacího zařízení z vlakového dispečinku v Českých Budějovicích přes datové rozhraní RJ-45. 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. 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 s požadovanou hodnotou jistiště 3x25A zajistí provozovatel DS firma E.ON úpravu stáv. rozváděče pro napojení nového odběrného místa. Od rozváděče RST bude položen kabel typu AYKY do elektroměrového rozváděče situovaného u přístřešku zastávky. V elektroměrovém rozváděči RE bude osazen jistič 3x25A, char. B a měření provozovatele DS.

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. Přípojka se provede z nové kabelové skříně KS04, která se osadí na místo stávající kabelové skříně na VB. Do nové kabelové skříně KS04 se přepojí stávající vývod z elektroměrové rozvodnice osazené na VB. Do KS 04 se dále přepojí stávající vývod pro stáv. rozváděč RH ve VB.

Pro napájení objektu TRS se z KS04 položí kabel 1 CYKY-J 4x10mm², který se ukončí v rozváděči R01 (součást tohoto projektu) osazeném u nového objektu TRS. Rozváděč R01 bude osazen podružným elektroměrem SŽE. V rozváděči je ponechána prostorová rezerva 400x200 pro osazení DDTS - bude osazeno v rámci „Dálkové ovládání železniční infrastruktury“. 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 kolejiště bude osvětlen 12m sklopnými stožáry osazených výbojkovými svítidly s SHC výbojkami 150W. Nástupiště a chodníky budou osvětleny pomocí sklopných stožárů výšky 5,5 m osazených svítidly s SHC výbojkami 70W. Přejezd ve stanici bude osvětlen pomocí sklopného stožáru výšky 12m osazeného svítidlem s SHC výbojkou 250W.

Nové osvětlení kolejiště a nástupišť bylo navrženo dle ČSN EN 12464-2, protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy a předpisu E11. Osvětlení kolejiště bude provedeno na hodnotu udržované osvětlenosti $E_m = 10 \text{ lx}$ (prostor s ref. č. 5.12.1), osvětlení nástupišť na hodnotu $E_m = 15 \text{ lx}$ (prostory s ref. č. 5.12.5) a přejezdu na hodnotu $E_m = 20 \text{ lx}$ (prostory s ref. č. 5.12.6).

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 Ethernet

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

Napájení železniční stanice Černá v Pošumaví je provedeno z kabelového vedení E. ON. Z přípojkové skříně E.ON je napojena stávající elektroměrová rozvodnice RE01 zapuštěná ve zděném pilíři u výpravní budovy. Z elektroměrové rozvodnice RE01 je napojena podružná rozvodnice KS2, z které je připojena výpravní budova a kabelová přípojka pro přejezd na volarském zhlaví a EOv výhybky č. 1. Z důvodu instalace nového sděl. a zabezpečovacího zařízení a EOv dojde k navýšení odběru. Ve stávající elektroměrové rozvodnici RE01 se vymění jištění před elektroměrem z hodnoty 3x63A na hodnotu 3x80A. Dále dojde k výměně kabelového vedení mezi přípojkovou skříní KS1 a RE01. Z elektroměrové rozvodnice RE01 se dále připojí kabelem WL100 nový hlavní rozvaděč RH (součást PS 27-13-01) osazený v rozvodně nn v novém technologickém objektu. Výpravní budova bude nově kabelem WL101 napojena z rozvodny nn v novém technologickém objektu, kde bude zřízeno i její podružné měření.

V současné době je v Žst. Černá v Pošumaví napájení stávajícího osvětlení nástupiště a kolejiště provedeno z rozvaděče R01, který je osazen ve výpravní budově. Z důvodu přesunu technologie do nového technologického objektu (dále TO) bude provedeno napájení osvětlení z rozvaděče R-VO v rozvodně NN nového TO.

Předmětem tohoto stavebního objektu je také instalace napájecích kabelů pro osvětlení chodníku, nástupišť a osvětlení kolejiště. Ze stykačových vývodů rozvaděče R-VO se položí kabely pro napojení nových osvětlovacích stožárů na nástupištích. Pro sklopné stožáry Z1 až Z5 na obou zhlavích se položí z rozvaděče R-VO kabel typu CYKY. Stožáry na nástupišti a u příchozího chodníku se napojí kabely typu CYKY-O 4x6mm². Stožár č. 7B u výpravní budovy se napojí samostatným kabelem CYKY –O 4x2,5mm².

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 přístřešku, zářivkové těleso 1x 36W

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, ČSN 12 464-2 a předpisu E11. Nástupiště bude dle uvedených předpisů osvětleno na průměrnou hodnotu $E_m \geq 15 \text{ lx}$. Ze zastávek budou rovněž napájeny nově instalované přejezdové zabezpečovací zařízení.

Pro ovládání VO je navržen nový ovládací rozvaděč R-O s přístrojovou náplní vč. signalizace pro ovládání osvětlení. Rozvaděč RO bude umístěn u nového přístřešku zastávky. Osvětlení bude ovládáno jak místně, tak i dálkově pomocí instalovaného přijímacího zařízení z vlakového dispečinku v Českých Budějovicích přes datové rozhraní RJ-45. Přenos signálů bude pomocí dálkových metalických kabelů (viz. PS sděl. zař.). Rozvaděč bude obsahovat diagnostiku poruch ze signálů proudových relé osazených v rozvaděči 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 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 s požadovanou hodnotou jištění 3x25A zajistí provozovatel DS, firma E.ON, úpravu stáv. kabelové skříně osazenou vývody pro napojení nového odběrného místa. Od kabelové skříně bude položen kabel typu

AYKY do elektroměrového rozváděče situovaného u přístřešku zastávky. V elektroměrovém rozváděči RE bude osazen jistič 3x25A, char. B a měření provozovatele DS. Celková délka kabelové přípojky bude cca 180m.

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. Přípojka bude provedena kabelem typu AYKY z PZS v km 61,827 do reléového domku u přejezdu v délce cca 942m. Odběr bude odměřen v rámci SO 28-27-01 spolu s PZS 61,827.

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 z nově instalovaného rozváděče VO (součást SO 30-27-01). Součástí tohoto rozváděče bude samostatný měřený vývod z kterého se napojí nový kabel 1CYKY-J 4x10mm². Kabelová trasa od rozváděče VO je vedena v souběhu s kabelem VO. V km 67, 635 podejde trať v chrániče a trasa napáj. Kabelu bude situována na pravé straně kolejiště (směr Český Krumlov). V km 67,265 se ukončí ve vstupním rozváděči zab. zař..

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. Osvětlení kolejiště dále nesplňuje podmínky předepsané normou ČSN EN 12464-2 a směrnici SŽDC č.j. S 14840/11-OAE. Z těchto důvodů se stávající osvětlovací stožáry Ž12 demontují a nahradí se novými sklopnými stožáry v=12m s výbojkovými svítilny 150W.

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 s výbojkovými 150W). 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 70W.

V Žst. Horní Planá bylo vybudováno nové v r. 2009 nové ostrovní nástupiště, vč. osvětlení, které vyhovuje požadavkům ČSN EN 12464-2 a směrnici SŽDC č.j. S 14840/11-OAE, 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 Ethernet

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 s pojistkami 63A je osazena v obvodové zdi výpravní budovy vedle vstupních dveří směrem z ulice. 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. Nová elektroměrová rozvodnice RE01 bude osazena v pilíři v prostoru před výpravní budovou. (byla zvážena i možnost osazení RE01 do obvodové zdi nového technol. objektu, z důvodu zeslabení izolace to technicky není možné a osazení do obvodové zdi VB není možné z důvodu případného budoucího odprodeje). Elektroměrová rozvodnice RE01 se napojí ze stávající KS E.ON kabelem WL203 CYKY-J 4x70mm². Úpravu popř. výměnu kabelové skříně řeší E.ON v rámci řešení E.ON v rámci posílení přípojky

nn. Z RE01 se napojí kabelem CYKY-J 4x50mm² rozvaděč RH (součást PS 29-13-01) v novém technologickém objektu a podružná elektroměrová rozvodnice RE02, kabelem CYKY-J 4x25mm², která je osazena chodbě VB.

Napojení stávajících stožárů na nástupišti do nového rozvaděče RH. Pro stáv. stožáry na nástupišti PS01 –PS08 se rozvaděče RH položí kabel CYKY –O 4x6mm² a pro stožáry PS07-PS08 kabel CYKY –O 4x6mm². Kabel se položí do prostoru před výpravní budovu, kde se provede spojkování na stávající kabely. Z rozvaděče RH se provede ještě pokládka kabelů pro nové osvětlovací stožáry osazené v rámci SO 29-27-02 na zhlavích v prostoru výhybek a pro osvětlovací stožáry v prostoru před výpravní budovou vč. osvětlovacího tělesa na výložníku VB.

Pro sklopné stožáry SS01- SS02 na zhlaví Český Krumlov se položí kabel WL207 CYKY-O 4x10mm², pro osvětlovací těleso na výložníku CYKY-O 4x2,5mm², pro osvětlovací stožáry v prostoru před VB SS03 –SS04 kabel CYKY-O 4x10mm², na zhlaví Volary se položí kabely CYKY-O 4x10mm² (osvětl. stožáry SS05-SS09).

RZN kabelem WL215 CYKY-O 2x1,5mm². Rozvaděč RO1 je součástí SO 29-27-02 a rozvaděč zajištěné sítě el. instalace technologického objektu.

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 1x 36W

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, ČSN 12 464-2 a předpisu E11. Nástupiště bude dle uvedených předpisů osvětleno na průměrnou hodnotu $E_m \geq 15 \text{ lx}$. Ze zastávky budou rovněž napájeny nově instalované přejezdové zabezpečovací zařízení.

Pro ovládání VO je navržen nový ovládací rozvaděč R-O s přístrojovou náplní vč. signalizace pro ovládání osvětlení. Rozvaděč RO bude umístěn u nového přístřešku zastávky. Osvětlení bude ovládáno jak místně, tak i dálkově pomocí instalovaného přijímacího zařízení z vlakového dispečinku v Českých Budějovicích přes datové rozhraní RJ-45. Přenos signálů bude pomocí dálkových metalických kabelů (viz. PS sděl. zař.). Rozvaděč bude obsahovat diagnostiku poruch ze signálů proudových relé osazených v rozvaděči 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 s požadovanou hodnotou jističe 3x25A zajistí provozovatel DS, firma E.ON, úpravu stáv. kabelové skříň osazenou vývody pro napojení nového odběrného místa. Od kabelové skříň bude položen kabel typu AYKY do elektroměrového rozvaděče situovaného u přístřešku zastávky. V elektroměrovém rozvaděči RE bude osazen jistič 3x25A, char. B a měření provozovatele DS. Celková délka kabelové přípojky bude cca 320m.

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. Z nově instalovaného rozvaděče VO (součást SO 32-27-01). Součástí tohoto rozvaděče bude samostatný měřený vývod z kterého se napojí nový kabel CYKY-J 4x25mm². Kabelová trasa od rozvaděče VO je vedena v souběhu s kabelem VO. V km 74,220 v chrániče podejde

komunikaci a v km 74,226 podejde pod tratí a kabelová trasa bude situována na pravé straně žel. tělesa (směr Volary.)

V km 74, 700 podejde trať v chráničce a trasa napáj. kabelu bude situována na levé straně kolejiště . Od km 75,092 je kabelová trasa situována na pravé straně žel. tělesa (směr Volary).

U přejezdu v 75,445 trasa napájecího kabelu podejde kolejiště na levou stranu a ukončí se ve vstupním rozvaděči zab. zař.

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. Z nově instalovaného rozvaděče VO (součást SO SO 32-27-04). Součástí tohoto rozvaděče bude samostatný měřený vývod z kterého se napojí nový kabel CYKY-J 4x35mm². V obvodu zastávky je kabel. trasa situována v souběhu s kabelem VO. Dále v souběhu s kabely zab.zař. podél žel. tělesa viz situce.

U přejezdu v 78,300 se kabel a ukončí se ve vstupním rozvaděči zab. zař.

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

Napájení železniční stanice Nová Pec je provedeno z distribučního rozvodu E.ON kabelovou přípojkou, která je ukončena v kabelové skříni na VB směrem z ulice. Z kabelové skříně je napojena stávající elektroměrová rozvodnice na chodbě výpravní budovy. V rámci předmětné stavby je uvažováno snovou 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. Elektroměrová rozvodnice RE01 se ponechá stávající a do stáv. RE01 se položí nový kabel CYKY-J 4x35 ze stávající vstupní KS E.ON na osazené VB. V současné době je v Nová Pec napájení stávajících odběrů zajištěno ze stávajícího rozvaděče RH01, který je situován ve výpravní budově. Z RH01 je položen kabel YKY-J 4x10mm² 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 EOV 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 RVO vyzbrojen stykačovými vývody 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 RVO. Ze stykačových vývodů rozvaděče RVO se položí kabely pro napojení stávajících osvětlovacích stožárů. Spojkování na stávající kabely se provede v prostoru před výpravní budovou. Stožáry PS04-PS08 se napojí kabelem (spojkováním na stáv. kabel) CYKY-J 4x6mm² Pro stožáry PS01-PS03 se do spojovacího položí z rozvaděče RVO kabel CYKY-J 4x6mm². Osvětlovací stožáry pro osvětlení kolejiště Ž14 č. 1 - 6 a č. 7 - 11 jsou napojeny přes kabelovou skříň KS02, která je osazena VB. Z nového rozvaděče RVO se položí do KS02 2ks kabelů CYKY-O 4x10mm². Kabely položené z KS02 k osvětlovacím stožárům Ž14 se ponechají stávající.

Nový rozvaděč RH (součást PS 31-13-01) se napojí z elektroměrové rozvodnice CYKY-J 4x35mm².

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 Ethernet

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. Osvětlení kolejiště dále nesplňuje podmínky předepsané normou ČSN EN 12464-2 a směrnici SŽDC č.j. S 14840/11-OAE . Z těchto důvodů se stávající osvětlovací stožáry Ž12 demontují a nahradí se novými sklopnými stožáry v=12m s výbojkovými svítidly 150W.

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 $v=12m$ s výbojkovým svítidlem 150W).

V Žst. Černý Kříž byly již vybudovány 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 Ethernet

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

Napájení železniční stanice Černý Kříž je provedeno z venkovní distribuční linky E.ON. Svod z venkovního vedení do kabelové skříně E.ON je proveden z konzoly, která je vetknuta v obvodové zdi výpravní budovy. Z kabelové skříně E.ON je napojena stávající elektroměrová rozvodnice RE01 zapuštěná v obvodové zdi vně výpravní budovy. Z elektroměrové rozvodnice RE01 jsou napojeny podružné elektroměrové rozvodnice RE04 RE03. Z důvodu instalace nového sděl. a zabezpečovacího zařízení dojde k navýšení odběru. Stávající elektroměrová rozvodnice RE01 se demontuje a na její místo se osadí nová elektroměrová rozvodnice RE03 (odběr SŽDC) s nepřímým měřením se vstupním jističem před elektroměrem 160A. Úpravu přípojky nn řeší E.ON vč. nové vstupní kabelové skříně. Z nové vstupní kabelové skříně se do nové elektroměrové rozvodnice RE03 položí kabel CYKY-J 4x95mm².

Z nové elektroměrové rozvodnice SŽDC RE01 se dále připojí kabelem WL204 CYKY-J 4x70mm² nový hlavní rozvaděč RH (součást PS 33-13-01) osazený v rozvodně nn ve VB. Stávající elektroměrová rozvodnice se RE03 se napojí z KS E.ON novým kabelem WL202 CYKY-J 4x16mm². Napájení podružných elektroměrových rozvodnic RE04 a RE02 se ponechá stávající. Z RE03 se dále připojí kabelem WL216 CYKY-J 4x16 stávající rozvaděč R0.

V současné době v Žst. Černý Kříž napájení stávajícího osvětlení nástupišť provedeno z rozvaděče R04, který je osazen ve výpravní budově. Osvětlení kolejíště (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 RVO vybaven stykačovými 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 ze stykačových vývodů nového rozvaděče RH

Ze stykačových vývodů rozvaděče RH se položí kabely pro napojení stávajících osvětlovacích stožárů na nástupištích stožárů do prostoru před výpravní budovou, kde neprovede spojování na stávající kabely. Jedná se stožáry č. 5, 7, 9 a 11. (kabel CYKY-J 5x6mm²) a stožáry č. 4, 6, 8, 10 (napáj. Kabel CYKY-J 5x6mm²).

Pro sklopné stožáry SS01-SS05 na zhlaví Český Krumlov se položí z rozvaděče RH kabel WL207-O CYKY 4x10mm², stožáry SS07-SS08 se napojí kabelem CYKY-O 4x16mm². Stožár SS06 před výpravní budovou (osvětlení přechodu na nástupiště) se napojí samostatným kabelem CYKY –O 4x6mm².

E.3.8 Vnější uzemnění

SO 15-27-05 Žst. Křemže, 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.

Vybudování uzemňovací soustavy s níže uvedeným zemním odporem vyplynulo z požadavků technologie a výše uvedených norem a předpisů.

Pro připojení hromosvodu je předepsána hodnota uzemnění dle ČSN EN 62305-3 hodnota max. 10 Ω. Dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2, příloha NB má být odpor uzemnění na konci odbočky vedení nejvýše 5Ω.

Zemnicí síť nové technologické budovy je tedy navržena na hodnotu max. 5 Ω.

Zemnicí soustava je složena z uzemnění založeného v základech budovy a dále z venkovního uzemnění.

Do zemnicí soustavy, která je navržena z pásku FeZn 30x4mm jsou vřazeny zemnicí jímky, ve které je možno v případě nutnosti soustavu proměřit a zjistit tak její případné zkorodování.

SO 17-27-05 Žst. Zlatá Koruna, 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 počítací náprav. Do budoucna se navíc neuvažuje s elektrifikací této trati. Uzemňovací soustava se tedy může přiblížit ke kolejím i pod 5m.

Vybudování uzemňovací soustavy s níže uvedeným zemním odporem vyplynulo z požadavků technologie a výše uvedených norem a předpisů.

Pro připojení hromosvodu je předepsána hodnota uzemnění dle ČSN EN 62305-3 hodnota max. 10 Ω.

Dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2, příloha NB má být odpor uzemnění na konci odbočky vedení nejvýše 5Ω.

Zemnicí síť nové technologické budovy je tedy navržena na hodnotu max. 5 Ω.

Zemnicí soustava je složena z uzemnění založeného v základech budovy a dále z venkovního uzemnění.

Do zemnicí soustavy, která je navržena z pásku FeZn 30x4mm jsou vřazeny zemnicí jímky, ve které je možno v případě nutnosti soustavu proměřit a zjistit tak její případné zkorodování.

SO 19-27-05 Žst. Český Krumlov, 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 počítací náprav. Do budoucna se navíc neuvažuje s elektrifikací této trati. Uzemňovací soustava se tedy může přiblížit ke kolejím i pod 5m.

Vybudování uzemňovací soustavy s níže uvedeným zemním odporem vyplynulo z požadavků technologie a výše uvedených norem a předpisů.

Pro připojení hromosvodu je předepsána hodnota uzemnění dle ČSN EN 62305-3 hodnota max. 10 Ω.

Dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2, příloha NB má být odpor uzemnění na konci odbočky vedení nejvýše 5Ω.

Zemnicí síť nové technologické budovy je tedy navržena na hodnotu max. 5 Ω.

Zemnicí soustava je složena z uzemnění založeného v základech budovy a dále z venkovního uzemnění.

Do zemnicí soustavy, která je navržena z pásku FeZn 30x4mm jsou vřazeny krabice se zkušební svorkou, ve které je možno v případě nutnosti soustavu proměřit a zjistit tak její případné zkorodování.

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 počítací náprav. Do budoucna se navíc neuvažuje s elektrifikací této trati. Uzemňovací soustava se tedy může přiblížit ke kolejím i pod 5m.

Vybudování uzemňovací soustavy s níže uvedeným zemním odporem vyplynulo z požadavků technologie a výše uvedených norem a předpisů.

Pro připojení hromosvodu je předepsána hodnota uzemnění dle ČSN EN 62305-3 hodnota max. 10 Ω.

Dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2, příloha NB má být odpor uzemnění na konci odbočky vedení nejvýše

5Ω.

Zemnicí síť nové technologické budovy je tedy navržena na hodnotu max. 5 Ω.

Zemnicí soustava je složena z uzemnění založeného v základech budovy a dále z venkovního uzemnění.

Do zemnicí soustavy, která je navržena z pásku FeZn 30x4mm jsou vřazeny zemnicí jímky, ve které je možno v případě nutnosti soustavu proměřit a zjistit tak její případné zkorodování.

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

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

Nová zemnicí síť je navržena tak, aby splňovala požadavky uvedených v , ČSN 33 2000-54, ČSN 33 2000-4-41 ed.2. Zemnicí síť je tvořena zemnicím páskem FeZn 30/4 mm. Uvnitř obvodu bude položena mřížová zemnicí síť tvořena zemnicím páskem FeZn 30/4mm s oky 4x4m. Spojování zemnicího pásku může být provedeno jedním ze způsobu svařováním, šroubováním nebo nýtováním. Spoje budou opatřeny ochranným antikoročním nátěrem.

K obvodovému zemniči budou připojeny zemnicí tyče délky 2m, průměru 28mm zaražené kolmo do země s horním okrajem pod terénem 0,7m.

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. V rozpočtu je pamatováno na kontrolní sondy k přesné lokalizaci stáv. zemnění.

Zemnicí síť rozvodny nn je doplněna potenciálovým prahem před vstupem do objektu. Potenciálový práh je tvořen 3ks zemnicích pásků ve vzdálenosti 0,5m od sebe a od hrany budovy v hloubkách 0,2, 0,5 a 0,7m ve směru od budovy.

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

V ŽST. Polná na Šumavě je v rámci předmětné stavby uvažováno s výstavbou nové technologické budovy. Ve smyslu schválené přípravné dokumentaci se pro technologickou budovu vybuduje nová společná zemnicí síť, která bude sloužit pro ochranu před nebezpečným dotykem ve všech použitých napěťových soustavách a pro uzemnění hromosvodu.

Nová zemnicí síť je navržena tak, aby splňovala požadavky uvedených v , ČSN 33 2000-54, ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Zemnicí síť je tvořena zemnicím páskem FeZn 30/4 mm. Uvnitř obvodu bude položena mřížová zemnicí síť tvořena zemnicím páskem FeZn 30/4mm s oky 4x4m. Spojování zemnicího pásku může být provedeno jedním ze způsobu svařováním, šroubováním nebo nýtováním. Spoje budou opatřeny ochranným antikoročním nátěrem.

K obvodovému zemniči budou připojeny zemnicí tyče délky 2m, průměru 28mm zaražené kolmo do země s horním okrajem pod terénem 0,7m.

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. V rozpočtu je pamatováno na kontrolní sondy k přesné lokalizaci stáv. zemnění.

Zemnicí síť rozvodny nn je doplněna potenciálovým prahem před vstupem do objektu. Potenciálový práh je tvořen 3ks zemnicích pásků ve vzdálenosti 0,5m od sebe a od hrany budovy v hloubkách 0,2, 0,5 a 0,7m ve směru od budovy.

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

V ŽST Černá v Pošumaví je v rámci předmětné stavby uvažováno s výstavbou nové technologické budovy. Ve smyslu schválené přípravné dokumentaci se pro technologickou budovu vybuduje nová společná zemnicí síť, která bude sloužit pro ochranu před nebezpečným dotykem ve všech použitých napěťových soustavách a pro uzemnění hromosvodu.

Nová zemnicí síť je navržena tak, aby splňovala požadavky uvedených v , ČSN 33 2000-54, ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Zemnicí síť je tvořena zemnicím páskem FeZn 30/4 mm. Uvnitř obvodu bude položena mřížová zemnicí síť tvořena zemnicím páskem FeZn 30/4mm s oky 4x4m. Spojování zemnicího pásku může být provedeno jedním ze způsobu svařováním, šroubováním nebo nýtováním. Spoje budou opatřeny

ochranným antikoročním nátěrem.

K obvodovému zemniči budou připojeny zemnicí tyče délky 2m, průměru 28mm zaražené kolmo do země s horním okrajem pod terénem 0,7m.

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. V rozpočtu je pamatováno na kontrolní sondy k přesné lokalizaci stáv. zemnění.

Zemnicí síť rozvodny nn je doplněna potenciálovým prahem před vstupem do objektu. Potenciálový práh je tvořen 3ks zemnicích pásků ve vzdálenosti 0,5m od sebe a od hrany budovy v hloubkách 0,2, 0,5 a 0,7m ve směru od budovy.

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

V ŽST. Horní Planá je v rámci předmětné stavby uvažováno s výstavbou nové technologické budovy. Ve smyslu schválené přípravné dokumentaci se pro technologickou budovu vybuduje nová společná zemnicí síť, která bude sloužit pro ochranu před nebezpečným dotykem ve všech použitých napěťových soustavách a pro uzemnění hromosvodu.

Nová zemnicí síť je navržena tak, aby splňovala požadavky uvedených v , ČSN 33 2000-54, ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Zemnicí síť je tvořena zemnicím páskem FeZn 30/4 mm. Uvnitř obvodu bude položena mřížová zemnicí síť tvořena zemnicím páskem FeZn 30/4mm s oky 4x4m. Spojování zemnicího pásku může být provedeno jedním ze způsobu svařováním, šroubováním nebo nýtováním. Spoje budou opatřeny ochranným antikoročním nátěrem.

K obvodovému zemniči budou připojeny zemnicí tyče délky 2m, průměru 28mm zaražené kolmo do země s horním okrajem pod terénem 0,7m.

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. V rozpočtu je pamatováno na kontrolní sondy k přesné lokalizaci stáv. zemnění.

Zemnicí síť rozvodny nn je doplněna potenciálovým prahem před vstupem do objektu. Potenciálový práh je tvořen 3ks zemnicích pásků ve vzdálenosti 0,5m od sebe a od hrany budovy v hloubkách 0,2, 0,5 a 0,7m ve směru od budovy.

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

V Žst. Nová Pec 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.

Nová zemnicí síť je navržena tak, aby splňovala požadavky uvedených v , ČSN 33 2000-54, ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Zemnicí síť je tvořena zemnicím páskem FeZn 30/4 mm. Uvnitř obvodu bude položena mřížová zemnicí síť tvořena zemnicím páskem FeZn 30/4mm s oky 4x4m. Spojování zemnicího pásku může být provedeno jedním ze způsobu svařováním, šroubováním nebo nýtováním. Spoje budou opatřeny ochranným antikoročním nátěrem.

K obvodovému zemniči budou připojeny zemnicí tyče délky 2m, průměru 28mm zaražené kolmo do země s horním okrajem pod terénem 0,7m.

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. V rozpočtu je pamatováno na kontrolní sondy k přesné lokalizaci stáv. zemnění.

Zemnicí síť rozvodny nn je doplněna potenciálovým prahem před vstupem do objektu. Potenciálový práh je tvořen 3ks zemnicích pásků ve vzdálenosti 0,5m od sebe a od hrany budovy v hloubkách 0,2, 0,5 a 0,7m ve směru od budovy.

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

V Žst. Černý Kříž 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.

Nová zemnicí síť je navržena tak, aby splňovala požadavky uvedených v , ČSN 33 2000-54, ČSN 33

2000-4-41 ed.2 Zemní síť je tvořena zemnicím páskem FeZn 30/4 mm. Uvnitř obvodu bude položena mřížová zemní síť tvořena zemnicím páskem FeZn 30/4mm s oky 4x4m. Spojování zemnicího pásku může být provedeno jedním ze způsobu svařováním, šroubováním nebo nýtováním. Spoje budou opatřeny ochranným antikoročním nátěrem.

K obvodomému zemniči budou připojeny zemnicí tyče délky 2m, průměru 28mm zaražené kolmo do země s horním okrajem pod terénem 0,7m.

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. V rozpočtu je pamatováno na kontrolní sondy k přesné lokalizaci stáv. zemnění.

Zemnicí síť rozvodny nn je doplněna potenciálovým prahem před vstupem do objektu. Potenciálový práh je tvořen 3ks zemnicích pásků ve vzdálenosti 0,5m od sebe a od hrany budovy v hloubkách 0,2, 0,5 a 0,7m ve směru od budovy.

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.

Přeložka bude zhotovena ještě před začátkem stavebních prací na rekonstruovaném železničním tělese. Z tohoto důvodu bude přechod přes kolejiště zhotoven pomocí technologie Flow-Tex jedním horizontálním řízeným vrtem s průměrem DN250. Do tohoto protlaku budou zataženy 2ks chrániček o průměru 110mm. Horní hrana protlačovaných chrániček bude mít krytí 2m od dolní hrany pražce tak, aby při následné rekonstrukci železničního tělesa nemohlo dojít k poškození kabelu.

Celková délka přeložky činí cca 30m.