

Paré:


Orientační schéma:

Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	27.10.2025	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Pavel Langer

Stavebník / investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8	

Zhotovitel díla:	SP + SEU_Velenice – Veselí_DSP	
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3	
Kontakt:	T: +420 605 229 020 E: praha@sudop.cz	
Zhotovitel částí / objektu:	SUDOP PRAHA a.s.	
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3	
Kontakt:	T: +420 605 229 020 E: praha@sudop.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Michal Mečl	Specialista: -

Název stavby / akce:	Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)	Označení (S-kód): S631500664
		Zakázka: 24-026.201
Název části:	Souhrnná technická zpráva	Označení části: B
Název objektu:	Souhrnná technická zpráva	Číslo objektu / komplexu: -
Název přílohy:	-	Číslo přílohy: 1 . 001
Název dílčí části přílohy:	-	
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítka: -
Ing. Michal Mečl	Ing. Michal Mečl	Formáty: -xA4
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:
Jihočeský	viz textová část	1701
		Stupeň dokumentace: PDPS
		Smluvní datum zpracování: 27.10.2025
S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:
S 6 3 1 5 0 0 6 6 4	P D P S	B X X X X
		Objekt:
		- X X X X X X X X
		Podoblast:
		X X
		Příloha:
		1 0 0 1
		Revize:
		0 0 0

***Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí
nad Lužnicí (mimo)***

Souhrnná technická zpráva

Říjen 2025

Stupeň dokumentace: PDPS

Zhotovitel: SUDOP PRAHA a.s.

Ing. Michal Mečl

Obsah

B.1.	Popis území stavby	5
a)	charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu	5
b)	údaje o souladu s územně plánovací dokumentací	5
c)	informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území	6
d)	informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	6
e)	geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika	6
f)	výčet a závěry provedených průzkumů a měření	11
g)	ochrana území podle jiných právních předpisů	13
h)	poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území	17
i)	vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	17
j)	požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	18
k)	požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	20
l)	územně technické podmínky	21
m)	seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí	22
n)	seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	22
o)	věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	22
B.2.	Celkový popis stavby	24
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	24
a)	nová stavba nebo změna dokončené stavby	24
b)	účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě	24
c)	trvalá nebo dočasná stavba	24
d)	celkový popis koncepce řešení stavby	24
e)	údaje o souladu s územně plánovací dokumentací	27
f)	informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky	27
g)	informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	27
h)	ochrana stavby podle jiných právních předpisů	28
i)	základní bilance stavby	28
j)	základní předpoklady výstavby	29
k)	základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu	29
l)	orientační náklad stavby	30
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	30
a)	urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení	30
b)	architektonické řešení – tvarové řešení, materiállové a barevné řešení	30
B.2.3	Celkové technické řešení	33
a)	popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech ³⁴	
b)	celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody	39
c)	celková spotřeba vody	40
d)	celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	40
e)	požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	42
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	42
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	44
a)	popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení	44

b)	řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.....	45
c)	opatření zabráňující nežádoucímu vstupu do uzavřeného prostoru dráhy, jeho monitoring	46
d)	zabezpečení a dohled nad kříženími dráhy s pozemními komunikacemi.....	47
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení	47
a)	popis stávajícího stavu.....	47
b)	popis navrženého řešení	47
c)	Energetické výpočty	69
B.2.7	Základní technický popis stavebních objektů.....	69
a)	popis stávajícího stavu.....	69
b)	popis navrženého řešení	69
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	222
c)	Stručný popis stavby, koncepce návrhu ve vztahu k použité legislativě požární bezpečnosti staveb, seznam použitých podkladů pro zpracování.....	222
d)	Posouzení celé stavby z hlediska požární ochrany ve vztahu k přístupovým komunikacím, zabezpečení požární vody, spojení a signalizace pro požární účely, odstupové vzdálenosti a ochranná pásma	223
e)	Posouzení požární bezpečnosti inženýrských a pozemních stavebních objektů v rozsahu vyhlášky č. 246/2001 Sb. o požární prevenci.....	223
f)	Posouzení požadavků na zabezpečení stavby požárně bezpečnostními zařízeními, následně stanovení podmínek a návrh způsobu jejich umístění a instalace do stavby	224
g)	Stanovení zvláštních požadavků na zvýšení požární bezpečnosti stavby	224
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana.....	224
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	225
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	225
h)	ochrana před pronikáním radonu z podloží	225
i)	ochrana před bludnými proudy.....	226
j)	ochrana před technickou seizmicitou	226
k)	ochrana před hlukem a vibracemi.....	226
l)	protipovodňová opatření.....	226
m)	ostatní účinky	227
B.3.	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu.....	227
a)	nápojevací místa technické infrastruktury.....	227
b)	připojevací rozměry, výkonové kapacity a délky.....	228
c)	popis dopravního řešení.....	228
B.4.	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	230
B.5.	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav.....	234
a)	terénní úpravy	234
b)	použité vegetační prvky.....	234
c)	biotechnická, protierozní opatření	235
B.6.	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	235
a)	vliv na životní prostředí.....	235
b)	vliv na přírodu a krajinu	248
c)	vliv na soustavu chráněných území NATURA 2000	251
d)	návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem.....	251
e)	v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno.....	251
f)	navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	251

B.7.	Ochrana obyvatelstva	252
B.8.	Zásady organizace výstavby	252
a)	Vliv provádění stavby na okolí.....	252
b)	Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu	253
c)	Přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy.....	255
d)	Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin 255	
e)	Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště.....	256
f)	Požadavky na bezbariérové obchozí trasy.....	257
g)	Základní bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin.....	257
h)	Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby.....	257
i)	Rozhodující dopravní omezení.....	259
B.9.	Celkové vodohospodářské řešení	259

B.1. Popis území stavby

a) charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu

(zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území)

Stavba „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“ nacházející se převážně v nezastavěném územím, v lokálních místech železničních zastávek a stanic prochází obytnou zástavbou okrajových částí měst a obcí, je vedena na stávajícím tělese dráhy na náspech, v zářezech nebo v úrovni okolního terénu, příp. na umělých stavbách, ležících na území, resp. pozemcích určených, dle platných územních plánů dotčených VÚC pro umístění dráhy, kde je v současnosti situována stávající železniční trať.

Stavba se nachází na území Jihočeského kraje, resp. území měst a obcí České Velenice, Nová Ves nad Lužnicí, Dvory nad Lužnicí, Suchdol nad Lužnicí, Cep, Majdalena, Třeboň, Lužnice, Lomnice nad Lužnicí, Frahelž, Val, Vlkov a Veselí nad Lužnicí. Rozhodující stavební činnost bude probíhat na pozemcích dráhy, které leží v katastrálním území (řazeno dle staničení trati):

▪ České Velenice	kód katastrální území: 622711
▪ Nová Ves nad Lužnicí	kód katastrální území: 705756
▪ Dvory nad Lužnicí	kód katastrální území: 633925
▪ Hrdlořezy u Suchdola nad Lužnicí	kód katastrální území: 648060
▪ Suchdol nad Lužnicí	kód katastrální území: 759147
▪ Cep	kód katastrální území: 617466
▪ Majdalena	kód katastrální území: 689904
▪ Holičky u Staré Hlíny	kód katastrální území: 753742
▪ Třeboň	kód katastrální území: 770230
▪ Břilice	kód katastrální území: 615021
▪ Stará Hlína	kód katastrální území: 753726
▪ Přesecka	kód katastrální území: 735060
▪ Lužnice	kód katastrální území: 689459
▪ Lomnice nad Lužnicí	kód katastrální území: 686697
▪ Frahelž	kód katastrální území: 686689
▪ Val u Veselí nad Lužnicí	kód katastrální území: 776131
▪ Vlkov nad Lužnicí	kód katastrální území: 784061
▪ Veselí nad Lužnicí	kód katastrální území: 780685

Územně stavba spadá do kompetence OÚ Třeboň, Soběslav, jako obcí s rozšířenou působností a nijak nezmění dosavadní využití a zastavěnost území.

b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

(s cíli a úkoly územního plánování)

Pro stavbu byly využity aktuální znění územně plánovacích dokumentací:

- Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje po vydání 13. aktualizace, která nabyla účinnosti dne 18. 7. 2024, tedy se zahrnutými aktualizacemi číslo 1, 2, 3, 4a, 5, 6, 7, 8, 9, 11 a 13 a po vydání rozsudku Nejvyššího správního soudu v Brně, který nabyl právní moci dne 18. 9. 2017. Úplné znění ZÚR, vč. aktualizací,
- územní plány dotčených obcí v působnosti ORP Třeboň <https://www.mesto-trebon.cz/uzemni-plany/uzemni-plany-a-studie-3.html>
- územní plány dotčených obcí v působnosti ORP Soběslav <https://www.musobeslav.cz/urad/uzemni-planovani/upd-orp-sobeslav/>

Výše uvedený územní plány a zásady územního rozvoje jsou platné a navržená stavba „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“, vedena jako stavba veřejně prospěšná s označením D15 Železnice Veselí nad Lužnicí – Třeboň – České Velenice, je s nimi v souladu.

Dalšími veřejně prospěšnými stavbami v zájmovém území stavby „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“ uvedených v textové části, kap. d) ZÚR JČK jsou:

- D10 Silnice I/24, dělicí se na 4 úseky:
 - D10/1, východní obchvat Lomnice nad Lužnicí
 - D10/2, železniční přejezd Lužnice
 - D10/3, úsek u areálu Gigant
 - D10/4, úsek Suchdol nad Lužnicí – Tuš
- D84 Propojení silnic I/24 a B41 Jižní Čechy – Dolní Rakousko, dělicí se na 2 na sebe kontinuálně navazující úseky:
 - D84/1, úsek hranice ČR – České Velenice
 - D84/2, na úseku České Velenice – Halámky
 - D84/3, krátká přeložka na silnici II/103 před Dvory nad Lužnicí
- D85 Propojení silnice II/154 a I/24 (resp. II/103)
- Ee40 ZVN 400kV Kočín – Slavětice
- Ee4 VVN 110kV Suchdol nad Lužnicí – České Velenice, včetně elektrické stanice 110/22kV

Z hlediska územního plánu je stavba umístěna převážně na území určeném pro umístění dráhy, kde je v současnosti situována stávající železniční trať.

Údaje o dodržení obecných požadavků na využití území

Plochy drážní dopravy zahrnují obvod dráhy, dále pozemky zařízení pro drážní dopravu, například stanice, zastávky, nástupiště a přístupové cesty, provozní budovy a pozemky dep, opraven, vozoven, překladišť a správních budov. Stavba „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“ se, jak je popsáno v předešlém odstavci, nachází v území určeném pro dopravní infrastrukturu, nemění charakter využití území, a tak není potřeba samostatně vymezovat v území, potažmo územně plánovacích dokumentech, nové plochy dopravní infrastruktury.

c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Doposud nebyla vydána žádná rozhodnutí o povolení výjimky.

d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Doposud nebyla uplatněna žádná závazná stanoviska dotčených orgánů.

Požadavky dotčených orgánů státní správy budou přehledně dokladované v části dokumentace N.1.1 Závazná stanoviska, stanoviska, rozhodnutí a vyjádření dotčených orgánů.

Výčet jednotlivých podmínek ze závazných stanovisek dotčených orgánů, vč. informace o tom jakým způsobem a v jaké byly zohledněny, je součástí v samostatné příloze Souhrnné technické zprávy, a to jako část dokumentace B.2.1.f Informace o zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů – **bude doplněno po projednání s DO.**

e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

(včetně zdrojů nerostů a podzemních vod)

Zájmové území leží v jižní části Českého masívu. Je součástí Třeboňské pánve, která je východním okrajem vyššího celku Jihočeské pánve. Jedná se o tektonicky podmíněnou pánev převážně v povodí Lužnice na svrchnokřídových a neogenních sedimentech. Střední část pánve je rovinná, se strukturně denudačními plošinami a plochými hřbety, s pleistocenními terasami Lužnice a Stropnice a

rašeliništi. Ojedinele se vyskytují přesypy váťých písků a hojnějšími antropogenními rybníky a jámami po těžbě terasových písků. Na východě má pánev plochý pahorkatinný reliéf, se slabě rozčleněným erozně denudačním povrchem se strukturně denudačními plošinami a nevýraznými strukturními hřbety a suky. Údolí jsou mělká a vyplněná pleistocenními říčními terasami Lužnice a Nežárky. Na západě je ohraničena asymetrickou hrástí Lišovského hřbetu s členitým pahorkatinným reliéfem.

Podle geomorfologického členění ČR na portálu veřejné správy (datum zpracování 02/2003) náleží území do:

Provincie – Česká vysočina

Subprovincie – Česko-moravská subprovincie

Oblast – Jihočeské pánve

Celek – Třeboňská pánev

Podcelek – Lomnická pánev

Okrsek – Borkovická pánev

– Českovelenická pánev

Podcelek – Kardašovořečická pahorkatina

Okrsek – Veselská pahorkatina

Území se nachází v plochem území v povodí Lužnice a pohybuje se v nadmořské výšce cca 500 m n. m. v okolí Českých Velenic až po cca 420 m n. m. u Veselí nad Lužnicí.

Geologie

Stávající železniční trať prochází územím Třeboňské pánve a převážně kopíruje směr přehloubeného koryta řeky Lužnice. Třeboňská pánev je součástí jihočeských křídových pánví. Podloží pánevních sedimentů tvoří horniny moldanubika. V celé délce tvoří západní okraj oblasti metamorfní jednotky moldanubika a na jihu u státní hranice s Rakouskem horniny moldanubického plutonu. Vlastní horniny třeboňské pánve jsou sedimentárního původu, svrchnokřídového (senon) a terciárního (neogén) stáří. Kvartérní sedimenty jsou zastoupeny fluvialními, převážně písčítými a štěrkovitými sedimenty řeky Lužnice a jejich přítoků, které bývají překryty povodňovými hlínami hlinitopísčitého charakteru. Dále se zde vyskytují významné vrstvy organogenních sedimentů (rašelin) v okolí města Třeboně, místy také deluviální a eolické sedimenty.

Proterozoikum

Metamorfní jednotky moldanubika – jedná se o podloží pánevních sedimentů. V severní části to jsou převážně metamorfované krystalické břidlice, tj. cordieritové a ruly a migmatity. Jižně od Třeboně je podloží tvořeno migmatity a biotitickými a biotiticko-silimanitickými pararulami postiženými ve svrchních partiích silným kaolinickým zvětráváním.

Paleozoikum

Moldanubický pluton – v severní části trasy se jedná o západní okraj moldanubického plutonu, který je budován středně až drobně zrnitým místy i mírně porfyrickým granitem. V prostoru u státní hranice s Rakouskou republikou je centrální pluton zastoupen výchozy středně až hrubě zrnitých, porfyrických, dvojslídnych žul až granodioritů eisgarnského typu. Tyto horniny jsou těženy v místních lomech.

Křída

Je reprezentována tzv. klikovským souvrstvím (senon). Jedná se o rudohnědé, šedě a okrově smouhované, případně nazelenalé jílovce, písčité jílovce a prachovce, které jsou vlivem zvětrávacích pochodů rozložené na jily převážně tuhé až pevné konzistence. Průběh povrchu sedimentárního komplexu není rovnoměrný a na mnoha místech se patrně vlivem nízkého stupně zpevnění hornin vytvořily protáhlé deprese a erozní rýhy s několikametrovou hloubkou. V nejsvrchnější poloze

křídového souvrství bývá občas vyvinuta cca 10 cm mocná poloha pevného, křemito-železitého křídového pískovce (železivec).

Neogén

Jedná se o mydlovarské vrstvy dosahující místy mocnosti až 70 m. Převážně je tvoří jílovité frakce, různě zelené barvy, s prolohami zahliněných diatomitových sedimentů. Vrstvy jílu střídají různě mocné vrstvy středně až hrubě zrnitých štěrkopísků. Častý je i výskyt převážně jílovitě tmelených pískovců s občasnými prolohami železitých pískovců. Vrstvy jílu jsou i částečně kaolinizované a ojedinělý je i výskyt lignitu. Dále pak jde o domanínské souvrství tvořené proměnlivě světle zelenými diatomovými jíly až jílovitými diatomity. Nejvýše se vyskytují šedozelené, olivově zelené a modrozelené jemné písčité jíly, většinou bez příměsi diatomu. Mocnost domanínského souvrství je odhadováno na 30 m a jeho součástí jsou písčitojílovité nebo kaolinickopísčité sedimenty.

Kvartérní pokryv

Kvartérní sedimenty lze z genetického hlediska rozdělit na sedimenty eolické, deluviální (svahoviny) a fluvialní. Ve svrchní části pak povrch dotváří humózní horizonty a antropogenní navážky.

Eolické sedimenty – tyto sedimenty jsou spjaté s fluvialními uloženinami Lužnice, z nichž byly vyváté v době nižších vodních stavů v pleistocenních stádiích. Tomuto původu nasvědčuje i lokální vázanost větších sedimentů na blízké okolí říčního koryta. Jedná se o jemnozrnný jílovitoprachovitý, lokálně jemně písčité materiál, který byl transportován a ukládaný větrem na morfologicky příhodných místech. V námi vyhodnocovaném prostoru byly eolické sedimenty zastiženy v blízkosti města Lomnice nad Lužnicí.

Deluviální sedimenty – se vyskytují ve formě kamenitých svahových hlín uložených při patách svahů. Jedná se o zvětraliny hornin skalního podkladu, které byly pomalými svahovými pohyby redeponovány ve směru působení gravitace, často za součinnosti vodního ronů. Jejich výskyt je v zájmovém území výjimečný.

Fluvialní sedimenty – dělíme podle stáří na sedimenty holocenní až recentní a sedimenty pleistocenní. Holocenní až recentní sedimenty tvoří povodňové hlíny, uložené v nivách, hnilokaly vyplňující odškracené meandry Lužnice a jejich přítoků, a přechodné slatino-rašelinné sedimenty. Pro tyto sedimenty je charakteristická zvýšená jílovitost. Pleistocenní sedimenty jsou tvořené psamiticko-psefitickými sedimenty uloženými v terasových stupních Lužnice a v podložních holocenních sedimentech. Jednotlivé terasové stupně jsou stratigraficky zařazeny do údolní terasy – würm, spodní terasy – riss a denudačního reliktu dalšího vyššího stupně – mindel.

Terasa risská se od würmské liší menší různorodostí mineralogicko-petrografického obsahu štěrkové frakce. Převládá zde vysoko křemen nad ostatním obsahem. Celkově lze sledovat zvýšení odplavitelných součástí a tendenci k vytváření slabších jílových poloh, což svědčí o relativně klidnějším sedimentačním prostředí než u terasy würmské.

Navážky – se vyskytují především jako konstrukční vrstvy a zemního tělesa stávající železniční tratě, v železničních stanicích a v oblasti stavebních objektů železničního podniku, a dále také v místech rybníků a stokové soustavy.

Hydrogeologie

Hydrogeologické podmínky zájmového území závisí na morfologii dané oblasti, vhodnosti horninového podloží k infiltraci a akumulaci podzemní vody, srážkovém režimu území, antropogenních vlivech a dalších faktorech prostředí.

Podle Vyhlášky MZe č. 292/2002 Sb. o oblastech povodí ve znění pozdějších předpisů spadá posuzovaná lokalita do oblasti povodí Labe, povodí 3. řádu č. 1-07-02 Rybná a Lužnice od Rybné po Nežárku. Území je regionálně odvodňováno směrem k erozní bázi Vltavy. Trasa prochází plochou třeboňskou pánví s četnými rybníky.

Zájmové území spadá na svém začátku až po rybník Rožmberk do hydrogeologického rajónu ID 2140 „Třeboňská pánev – jižní část“, ve své druhé části až po obec Dehetník (km 51,5) do rajónu č. 2152 „Třeboňská pánev – střední část“ a na svém úplném konci částečně zasahuje také do rajónu č. 6510 „Krystalinikum v povodí Lužnice“.

Zvodněný systém je tvořen *křídovými sedimenty* především spodního, v menší míře též svrchního oddílu klikovského souvrství.

Terciérní sedimenty se nacházejí zejména v šalmanovicko-soběslavském příkopu severojižního směru a ve stropnickém příkopu nacházejícím se při jižním okraji systému. Stavba jižní části třeboňské pánve je asymetrická, s největší mocností křídových a terciérních sedimentů přesahujících 370 m.

Podél východního okraje zvodněného systému se podél Lužnice vyskytují *kvarterní fluvialní štěrkopísky*, dosahující mocnosti až několika desítek metrů.

Podloží a okolí pánevních sedimentů tvoří většinou moldanunubické metamorfity a granitoidy moldanubického centrálního plutonu. Horninový komplex má puklinovou, případně průlinovou propustnost jeho zvětralinového pláště.

Svrchnokřídové uloženiny se vyznačují značnou faciální rozmanitostí ve vertikálním i horizontálním směru a charakteristickým střídáním kolektorů a izolátorů. Jedná se o prostředí mírně propustné $k=1.10^{-5} \text{ m.s}^{-1}$ a středně transmisivní $T=4,2.10^{-4} \text{ m}^2.\text{s}^{-1}$). Jedná se o kolektor s puklinovou až průlinovo-puklinovou propustností, mírně napjatou až napjatou hladinou podzemní vody.

Terciérní uloženiny se vyznačují faciální pestrostí a člení se na řadu dílčích kolektorů a izolátorů s různou mocností. Propustnost lze označit jako slabou $k=9,6.10^{-6} \text{ m.s}^{-1}$.

Velký vodohospodářský význam mají fluvialní štěrkopískové a pískové terasy Lužnice a Nežárky. Jedná se o dosti silně propustné kolektory se střední až velmi vysokou transmisivitou. Jedná se o svrchní kolektor vázaný na fluvialní štěrkopísky říčních teras s volnou hladinou a vysokou transmisivitou (koeficient transmisivity v řádu $T=1.10^{-3}$ až $1.10^{-2} \text{ m}^2.\text{s}^{-1}$). Propustnost kolektoru je průlinová s převážně volnou až mírně napjatou hladinou podzemní vody. Propustnost průlinového kolektoru tvořeného štěrkopísky lze charakterizovat koeficientem hydraulické vodivosti v rozmezí řádu $k=10^{-2}$ až 10^{-4} m.s^{-1} .

Proudění podzemní vody je v třeboňském zvodnělém systému regionálně souvislé, s infiltrací na rozsáhlých plochách pánevních sedimentů a s možným přítokem vod z přípovrchových zón okolního krystalinika. K drenáži lokálního proudění dochází v úseku Lužnice mezi Českými Velenicemi a Suchdolem nad Lužnicí a podél dalších vodních toků, a v úvalech vyplněných rašelinami. Oblasti regionální drenáže je údolí Lužnice mezi Suchdolem nad Lužnicí a Majdalénou, dále k severu se tok Lužnice přesouvá mimo zvodnělý systém (od Majdalény po rybník Rožmberk), takže zde Lužnice drénuje pouze kvarterní kolektor. Funkci regionální drenáže přebírají úvaly vyplněné rašeliníšti. Dále na sever od Rožmberka se znovu uplatňuje drenážní účinek Lužnice. Celkový průtok podzemní vody kolektory třeboňského zvodněného systému je odhadován kolem 1000 l.s^{-1} . Směr proudění podzemní vody je ve svrchním kvarterním kolektoru převážně konformně s morfologií terénu a směrem k povrchovým tokům.

Chemismus podzemních vod křídových sedimentů v jižní a střední části Třeboňské pánve je převážně Ca-Mg-HCO₃ typu, v různých územích s převahou vápníku nebo hořčíku. Vyšší obsahy síranů mívají mělké podzemní vody. Časté jsou vysoké obsahy železa běžně až několik mg.l⁻¹. Podzemní vody terciérních a kvarterních sedimentů se od vod klikovského souvrství podstatně neliší, častěji však bývá typu Ca-SO₄. Chemismus podzemní vody kolektoru v krystalinikum v povodí Lužnice obecně odpovídá velmi slabě mineralizovaným vodám typu Ca-Na-HCO₃.

Podzemní vody vykazují zpravidla agresivitu ve stupni XA1 a XA2 ve smyslu ČSN EN 206 z důvodu zvýšené koncentrace agr. CO₂. Ojedinele bylo zjištěno i nižší pH.

Lokalita projektované stavby leží ve staničení km 1,700 – 46,793 v chráněné oblasti přirozené akumulace vod č. 218 – Třeboňská pánev.

Poddolovaná území, ložiska nerostných surovin a sesuvy

Vliv poddolování

Na základě studia archivních mapových podkladů (Geofond Praha), lze konstatovat, že se v zájmovém území nevyskytuje žádné poddolované území, které by se nacházelo v blízkosti plánované stavby.

Sesuvná území

Dle aktuálně získaných údajů z archivu Geofondy Praha – registr sesuvů, nejsou v zájmovém území evidovány žádné svahové nestability ani sesuvy, které by nepříznivě ovlivňovaly rekonstrukci stávající železniční trati.

Ložiska nerostných surovin

Podle získaných archivních materiálů a mapových podkladů (Geofond Praha) trasa prochází v blízkosti četných chráněných ložiskových území, výhradních ložisek, ložisek nevyhrazených nerostů a také těžených dobývacích prostorů. Chráněná ložisková území jsou zřízena pro surovinu šterkopísek a sklářské slévarenské a maltěrské písky a šterkopísky.

Tektonika a seismická aktivita

Tektonika

Třeboňská pánev vznikla při procesech spojených se saxonskou zlomovou tektonikou během křídy jako reakce na procesy alpského vrásnění. Hlavní směr zlomových pásem je ve směru SSV-JJZ, tedy paralelně s Blanickou brázdou procházející dále na východ, a ve směru SZ-JV, vymezující pánev z obou stran. Osa pánve kopíruje průběh zlomů. V její jihozápadní části je pánev omezena mohutným stropnickým zlomem, oddělujícím mocné sedimenty klikovského souvrství od mělkých okrajových terciérních sedimentů.

Mimo výše uvedených hlavních zlomových pásem v území probíhají také kolmé zlomy, které se však v tektonické stavbě pánve uplatňují méně nápadně.

Seismická aktivita

Podle ČSN EN 1998-1 (73 0036) náleží zájmové území do oblastí s malou seizmicitou, hodnoty referenčního zrychlení základové půdy a_{gR} se v dané oblasti pohybují do 0,02 až 0,04 g. Podle normy ČSN EN 1998-1:2004 doporučujeme v dané lokalitě postupovat podle tabulky 3.3 (magnitudo povrchových vln M_s lze očekávat vyšší než 5,5°) s hodnotami parametrů popisující spektrum pružné odezvy typu 2. Lokalita spadá do typu základové půdy D – (sedimenty z kyprých až středně ulehklých nesoudržných zemin (případně s nebo bez vrstev soudržných zemin) nebo převážně měkkých až pevných soudržných zemin) a v severní části v blízkosti obce Frahelž a v blízkosti Veselí nad Lužnicí se jedná o základový typ E – (profil sestávající z povrchových aluviálních vrstev s hodnotami v_s podle typu C nebo D, o mocnosti 5 až 20 m, na tužším podkladě s $v_s > 800$ m/s). Doporučujeme na základě mapy seizmických oblastí uvažovat s referenčním zrychlením základové půdy a_{gR} do 0,03 g.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že v dané oblasti není nutné dodržovat zásady a ustanovení podle ČSN EN 1998-1.

(pozn.: podle NA 2.8. článku 3.2.1. výše uvedené normy se za případy velmi malé seismicity, kdy není třeba dodržovat ustanovení ČSN EN 1998-1, se v ČR považují takové oblasti, kdy hodnota a_{gs} použitého pro výpočet seismického zatížení, není větší než 0,05g).

Klimatické poměry

Z hlediska klimatické klasifikace dle Atlasu podnebí Česka (2007) leží zájmové území v okrsku B2 (mírně teplý, mírně suchý, převážně s mírnou zimou).

Klimatické údaje jsou převzaty z Atlasu podnebí Česka (2007):

Průměrná roční teplota vzduchu	7–8 °C
Průměrný počet ledových dnů v roce	30–40
Průměrný počet mrazových dnů v roce	120–140
Průměrné datum prvního mrazového dne	30. 9. – 20. 10.
Průměrné datum posledního mrazového dne	20. 4. – 10. 5.
Průměrný roční úhrn srážek	600–700 mm
Průměrný počet dnů se sněhovou pokrývkou	50–60
Průměrné maximum sněhové pokrývky	15–20 cm
Průměrné datum prvního dne se sněhovou pokrývkou	20. 11. – 30. 11.
Průměrné datum posledního dne se sněhovou pokrývkou	20. 3. – 10. 4.

Ve srovnání s dlouhodobým normálem měsíčních úhrnů srážek za období 1991–2020 byl rok 2023 srážkově průměrný až mírně nadprůměrný.

f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření

(geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.)

Zpracovaný geotechnický a stavebnětechnický průzkum pro projekt stavby obsahuje komplexní výsledky ze všech provedených průzkumů, tj. geotechnický a stavebnětechnický průzkum pro přípravnou dokumentaci.

Průzkum železničního spodku – vyhodnocení průzkumu pražcového podloží

Rozsah průzkumu pražcového podloží byl určen odpovědným projektantem.

Průzkumné práce byly provedeny v souladu s následujícími předpisy:

- předpisy SŽDC S3 a SŽDC S4
- „Technické kvalitatívni podmínky staveb Českých drah“ (kapitoly 3, 6, 7 a 18)
- příslušnými ČSN, na které se výše uvedené předpisy odvolávají
- příslušnými ČSN, souvisejícími s prováděnými průzkumnými pracemi

Práce při provádění průzkumu pražcového podloží spočívaly v:

- provedení ručně kopaných sond mezi hlavami pražců nebo v ose koleje do úrovně zemní pláně včetně jejich dokumentace
- provedení dynamických penetračních zkoušek ze dna sond lehkou dynamickou penetrační soupravou, typ zařízení DPL (hmotnost beranu 10 kg, úhel špičky hrotu 90°, průřezová plocha hrotu 10 cm²)
- provedení statických zatěžovacích zkoušek deskou (SZZ) v souladu s ČSN 72 1006, příloha B (resp. metodikou podle přílohy 5, předpisu SŽDC S4)
- odběr porušených vzorků zeminy z úrovně zemní pláně, resp. ze dna sond a jejich laboratorní rozbor (základní klasifikační rozbor
- likvidace sond záhozem.

Průzkum byl proveden pomocí průzkumných inženýrskogeologických vrtů. Jednotlivé vrty byly využity jak pro posouzení založení nového tělesa železniční trati v přeložkách, tak zároveň v některých případech pro založení upravovaných nebo nových objektů mostů a propustků. V případě nepřístupnosti terénu pro vrtné soupravy byly jako náhrada provedeny dynamické penetrační zkoušky pomocí střední dynamické penetrační soupravy. Zkoušky podávají informaci o penetračním odporu zastižených vrstev a o geomechanických vlastnostech zemin.

Výsledky geotechnického průzkumu železničního spodku jsou uvedeny v samostatné části dokumentace N.3.1.1.2. V části N.3.1.1.2.1 jsou shrnuty výsledky geotechnického průzkumu pražcového podloží, který byl proveden v rámci této etapy průzkumu, v části N.3.1.1.2.2 jsou shrnuty výsledky geotechnického průzkumu v místech plánované železniční trati.

Mosty, zdi a pozemní objekty

Pro jednotlivé stavební objekty byly zpracovány samostatné pasporyty, ve kterých jsou použity výsledky získané z aktuálního průzkumu a také z archivních podkladů. Aktuální průzkum byl zaměřen na ověření vlastností základových půd a získání informací o vlastnostech podzemních vod. Rozsah průzkumných prací byl pro jednotlivé objekty stanoven příslušnými odpovědnými projektanty.

Každý pasport obsahuje souhrnně všechny skutečnosti zjištěné během průzkumných prací a obsahují zároveň doporučení pro případné založení nových objektů. Pro posouzení geologické a hydrogeologické stavby v místě jednotlivých objektů byly prováděny průzkumné vrty. V případě, že stavební objekt nebyl dostupný pro vrtnou soupravu, byly prováděny náhradní dynamické penetrační zkoušky. Sondy zároveň sloužily pro posouzení založení tělesa zdvoukolejňované trati.

U vybraných mostů a propustků byl prováděn stavebnětechnický průzkum formou maloprofilových vrtů provedených do konstrukce objektů. Ve vrtech byly prováděny vodní tlakové zkoušky a byly z nich odebírány vzorky zdiva.

Průzkum byl prováděn v předstihu před projekčními pracemi bez znalosti koncepce jejich přestavby nebo výstavby a vycházel z obecného zákresu modernizované trasy. Rozsah průzkumu proto nemusí plně odpovídat stavebnímu záměru u některých stavebních objektů. U nich bude třeba doplnit průzkum v další etapě projekčních prací.

Výsledky geotechnického průzkumu umělých staveb jsou uvedeny v samostatné části dokumentace N.3.1.1.3 až N.3.1.1.5.

Kontaminace štěrkového lože

Z navržených míst byly v rámci stanovení zrnitosti kameniva (dle OTP “Kamenivo pro kolejové lože železničních drah“, platných od 1.1.2021) odebrány vzorky, na kterých byl proveden síťový rozbor a byla vyseparována podsítná frakce.

Dále byly stanoveny parametry pro posouzení vhodnosti stávajícího štěrkového lože k recyklaci, a to jak dle tabulky 3.1, článku 3.3.5 (zjištění obsahu vápence a dolomitu, obsahu cizorodých částic a vysokopecní strusky, míry znečištění a vlhkosti), tak i dle přílohy F předmětných OTP (zjištění zaoblenosti hran zrn). Výsledky jsou uvedeny v samostatné části dokumentace N.3.1.1.6 Průzkum kameniva kolejového lože.

Vyhodnocení výsledků zkoušek vzorků ověřovaných pro posouzení vhodnosti kameniva stávajícího kolejového lože k recyklaci dle platných OTP (tabulka 3.1 – Kritéria pro posouzení) je pro jednotlivé parametry následující:

- obsah jednotlivých zrn vápence či dolomitu byl prokázán cca ve 2/3 zkoumaných vzorků (konkrétně na 35 místech z celkových 50), ale ve všech případech splňuje limitní množství stanovených v OTP. Z hlediska obsahu zrn vápence či dolomitu lze kamenivo doporučit jako vhodné k recyklaci. **Výjimkou z recyklace je kamenivo v 1. a 2. staniční koleji v ŽST Lomnice nad Lužnicí**, kde byl ve vzorcích zjištěn nadlimitní obsah zrn vápence a dolomitu (11,7, resp. 15,0 %). Podmínkou recyklace kameniva z ostatních míst je vzhledem ke zjištěné přítomnosti zrn vápence a dolomitu provedení zkoušky odolnosti proti drcení (stanovení součinitele Los Angeles) u recyklovaného kameniva (dle technických požadavků kap. 3.4, článku 3.4.9 předmětných OTP),
- obsah cizorodých částic byl prokázán pouze u 13 vzorků z celkového počtu 50 vzorků, a to ve všech případech v podlimitním množství (hodnota se pohybovala mezi 0,1 a 0,7 %). Z hlediska obsahu cizorodých částic lze kamenivo doporučit jako vhodné k recyklaci,
- obsah vysokopecní strusky byl prokázán ve 23 vzorcích z celkového počtu 50 vzorků, ve všech prokázaných případech v podlimitním množství dle OTP (hodnota se pohybovala mezi 0,1 a 3,3 %). Z hlediska obsahu vysokopecní strusky lze kamenivo doporučit jako vhodné k recyklaci,
- znečištění kameniva bylo prokázáno ve všech zkoumaných vzorcích, a to v podlimitním množství stanoveném OTP. Z hlediska znečištění lze kamenivo doporučit jako vhodné k recyklaci,

- mez vlhkosti stanovená OTP vyhověla u všech vzorků limitní hodnotě stanovené OTP. Z hlediska vlhkosti lze kamenivo doporučit jako vhodné k recyklaci bez nutnosti provedení opatření k jejímu snížení,
- zaoblenost hran jednotlivých zrn byla ověřována dle OTP (příloha F) u všech odebraných vzorků. Zjištěné výsledky prokázaly, že ani jeden vzorek nevyhovuje přípustným hodnotám uvedeným v OTP, tab. 3.2, článek 3.4.4, kdy zaoblenost hran zrn u recyklovaného kameniva musí být menší či rovna max. 20 % (třída kameniva B I) nebo max. 25 % (třída kameniva B II). **Vzhledem k výsledkům laboratorních zkoušek posuzovaných vzorků bude nezbytné, aby kamenivo z kolejového lože prošlo recyklací zahrnující nové ohranění zrn. Bez ohranění zrn není možné kamenivo do kolejového lože železničních drah opětovně použít.** Pokud nebude možné recyklaci s náležitým ohraněním zrn provést, kamenivo bude možné využít jiným vhodným způsobem.

Předkládaná zpráva shrnuje výsledky petrografického průzkumu šterkového lože v rámci akce Optimalizace a elektrizace trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí. Zjištěné výsledky budou zapracovány do podkladů o možné recyklaci šterku kolejového lože, resp. o jeho využití jiným vhodným způsobem.

S ohledem na bodový charakter průzkumných prací jsou zjištěné parametry platné vždy pouze pro blízké okolí míst odběru vzorků. Upozorňujeme také, že průzkum popisuje stav kameniva šterkového lože s parametry zjištěnými v době průzkumu, a v žádném případě nezohledňuje případné změny těchto parametrů vlivem stavebních technologií či postupů.

g) ochrana území podle jiných právních předpisů

archeologické posouzení

Zájmové území stavby „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“, resp. stávající žel. trať, se nezasahuje do prvků ÚAN s pozitivně prokázanými archeologickými nálezy, které je jako celek dominantně lokalizováno v ÚAN III – území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě. S výjimkou lokálních ploch s ÚAN I a II (Nová Ves nad Lužnicí, Suchdol nad Lužnicí, Lomnice nad Lužnicí a Frahelž) a vzhledem ke skutečnosti, že je studované území převážně lokalizováno v extravilánu, je zde však oproti jiným lokalitám stejné kategorie na našem území méně pravděpodobný výskyt archeologických nálezů. Zároveň je záměr situován mimo archeologické památkové rezervace.

památková rezervace, památková zóna

Zájmové území stavby „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“, resp. stávající žel. trať, se nachází v ochranném pásmu Městské památkové rezervace Třeboň, vyhlášené Rozhodnutím ONV Jindřichův Hradec, č.j. 108-404/5-90 kult., 20. 2. 1990.

Samotná žel. trať není v územní kolizi s městskou památkovou rezervací, která prochází cca 200 m od nejbližší hranice městské památkové rezervace Třeboň, která byla vyhlášena Výnosem MK ČSR č.j. 14266/76-VI/1 ze dne 12. 8. 1976. Zároveň žel. trať není v kolizi z žádnou městskou a venkovskou památkovou zónou, nacházejících se na území Jihočeského kraje, ani jejich ochrannými pásmy.

zvláště chráněné území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava chráněných území NATURA 2000, ÚSES, VKP

Stavba „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“ se v téměř v celé délce, z hlediska tzv. velkoplošně chráněných ZCHÚ, nachází v CHKO Třeboňsko (a to cca od staničení km 5,8 až po km 54,3), nejbližší NP Šumava je vzdálen více než 70 km západním směrem. V CHKO Třeboňsko prochází trať v jižní části dominantně III. zónou, mezi Majdalenou a Třeboní II. zónou, v okolí rybníků Velký a Malý Tisý I. zónou, mezi Frahelží a Veselím nad Lužnicí pak převážně II. zónou.

Zájmové území stavby se přibližně mezi Suchdolem nad Lužnicí a Vlkovem nachází v Ptačí oblasti Třeboňsko (CZ0311033), v blízkosti stávající žel. trati je rovněž lokalizována řada EVL:

- EVL Třeboňsko – střed (1) – kód CZ0314023;
- EVL Třeboň (2) – kód CZ0313131;
- EVL Velký a Malý Tisý (3) – kód CZ0314019;
- EVL Nadějská soustava (4) – kód CZ0313128;
- EVL Lomnický velký rybník (5) – kód CZ0312038;
- EVL Ruda (6) – kód CZ0314109;
- EVL Lužnice a Nežárka (7) – kód CZ0313106.

Nadregionální prvky ÚSES navržená stavba kříží ve dvou úsecích – a to v km 36,5 – km 36,9 (NBC 12) a km 25,3 – km 29,6 (NBC 38 – Stará řeka), cca v km 26,5 – 33,5 drážní těleso přibližně kopíruje hranici NBC 12. Nejvýznamnějšími nadregionálními prvky dotčeného traťového úseku jsou dle ZÚR NBC 38 Stará řeka (NBC 12 dle ÚP) mezi Lomnicí nad Lužnicí a Majdalenou a NBK 168 Stará řeka-Červené bláto-hranice ČR (NBK 78 dle ÚP) u Suchdola nad Lužnicí.

Regionální prvky ÚSES jsou s navrženou stavbou v územní kolizi. Dle ZÚR tvoří RBC 554 Halámky rozsáhlé území cca v km 11,2 – km 15,2 mezi Suchdolem nad Lužnicí a Novou Vsí nad Lužnicí, s tratí není v územní kolizi, ale západní hranice RBC je vzdálena cca 50 m od zastávky Dvory nad Lužnicí.

Navržená stavba kříží **místní prvky ÚSES** prakticky po celé své délce:

- LBK 19 Lískovec, km 4,4 (<https://gisportal.kraj-jihocesky.cz>)
- LBK 2296, km 14,35 (<https://gisportal.kraj-jihocesky.cz>)
- LBK 2425, km 18,0 (<https://gisportal.kraj-jihocesky.cz>)
- Lokální ÚSES v km 18,0 – km 19,9 (<https://gisportal.kraj-jihocesky.cz>)
- LBK 9a Zlatá Stoka, km 22,7 (<https://gisportal.kraj-jihocesky.cz>)
- Lokální ÚSES v km 32,6 – km 32,9 (<https://gisportal.kraj-jihocesky.cz>)
- LBK9, km 40,9 (<https://gisportal.kraj-jihocesky.cz>)
- Lokální ÚSES v km 42,4 – km 44,1 (<https://gisportal.kraj-jihocesky.cz>)
- LBC Veselí nad Lužnicí, km 53,2 – km 53,6 (<https://gisportal.kraj-jihocesky.cz>)

V zájmovém území stavby (všech záměrem dotčených katastrálních územích) se nenachází **žádný registrovaný VKP**. To je patrné mj. i z výkresu 4. Aktualizace Územně analytických podkladů Jihočeského kraje z února 2017 – P.4 Ochrana přírody a krajiny; Významné krajinné prvky - registrované.

Stavbou **dojde ke střetu s několika VKP taxativně vymezených dle §3 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o územní kolizi se všemi vodním toky a údolními nivami**. Vzhledem ke skutečnosti, že záměr je v převážné části situován v nivě řeky Lužnice a CHKO Třeboňsko, dojde rovněž k potenciálnímu ovlivnění **mokřadů, rybníků a jezer**, které jsou jí dotovány. Záměr především ve své jižní polovině (úseky České Velenice – Dvory nad Lužnicí a Suchdol nad Lužnicí - Třeboň) rozsáhlými **lesními celky**.

Přehled dotčených VKP ve smyslu § 3 zákona č. 114/1992 Sb.

č.	přibližná kilometráž	identifikace VKP	katastrální území
1	1,99	potok Rybná	České Velenice
2	zač. stavby – 5,1	Obecní les	České Velenice, Nová Ves nad Lužnicí
3	3,08 + 3,35 + 4,83	pravostranné přítoky Jeleního potoka	Nová Ves nad Lužnicí
4	5,75	Jelení potok	Nová Ves nad Lužnicí
5	6,4 + 6,6 + 7,1 + 7,2	levostranné přítoky Lužnice	Nová Ves nad Lužnicí
6	7,5 – 9,25	Žofín les	Dvory nad Lužnicí
7	10,88	levostranný přítok Lužnice	Dvory nad Lužnicí
8	13,0	Černý (Hrdlořežský) potok	Hrdlořezy u Suchdola n. L.
9	13,2	levostranný přítok Černého potoka	Hrdlořezy u Suchdola n. L.

č.	přibližná kilometráž	identifikace VKP	katastrální území
10	13,4 – 13,7	les	Hrdlořezy u Suchdola n. L.
11	13,8 – 13,9	les	Suchdol nad Lužnicí
12	14,38	Hadačský potok	Suchdol nad Lužnicí
13	15,4	Suchdolský potok	Suchdol nad Lužnicí
14	18,06	levostranný přítok Lužnice	Suchdol nad Lužnicí
15	17,9 – 19,0	les	Suchdol nad Lužnicí
16	19,0 – 21,4	les	Cep
17	22,74	Zlatá stoka	Majdalena
18	23,9 + 24,38 + 25,35 + 25,6	Odlehčovač a jeho přítoky	Majdalena
19	24,4 – 25,2	les Kazatelna	Majdalena
20	25,2 – 27	Vysoký les	Majdalena
21	29,56 + 31,31 + 31,6	Mlýnská stoka	Třeboň
22	27 – 30,2	les	Třeboň
23	31,98	Černá stoka	Třeboň
24	32,66	Prostřední stoka	Třeboň
25	32,95	Spolský potok (Světská stoka)	Třeboň
26	33,21	Zlatá stoka	Třeboň
27	36,0 – 36,2	les	Brilice
28	36,5	Zlatá Stoka	Stará Hlína
29	36,96	Káňovský potok	Stará Hlína
30	36,5 – 36,7	rybník Rožmberk	Stará Hlína
31	38,75	přítok rybníku Malý Tisý	Přesecka
32	39,45	přítok rybníka Šatlavy	Lomnice nad Lužnicí
33	40,5 – 40,6	les u Velkého Panenského rybníka	Lužnice Lomnice nad Lužnicí
34	40,6 + 40,94 + 41,29	Tisý potok	Lomnice nad Lužnicí
35	41,76 + 42,46	Miletínský (Služebný) potok	Lomnice nad Lužnicí
36	42,5 – 42,6	Rybník Peřinka	Lomnice nad Lužnicí
37	42,89	levostranný přítok Miletínského potoka	Lomnice nad Lužnicí
38	45 – 46,1	les	Frahelž
39	46,793	Lužnice	Frahelž
40	46,7 – 47,3	les	Val u Veselí nad Lužnicí
41	47,203 + 47,370 + 47,541 + 47,701	pravostranné přítoky Lužnice	Val u Veselí nad Lužnicí
42	47,7 – 48,7	les „Bory“	Val u Veselí nad Lužnicí
43	48,551	vodoteč dotující Nový rybník a rybník Překvapil	Val u Veselí nad Lužnicí
44	48,7 – 49,5	les	Vlkov nad Lužnicí
45	49,535	vodoteče mezi Vlkovským rybníkem a Krajínou	Vlkov nad Lužnicí
46	50,3 – 52,3	les u Vlkova	Vlkov nad Lužnicí
47	52,3 – 53,2	les	Veselí nad Lužnicí
48	53,208	Nežárka	Veselí nad Lužnicí
49	53,65	les	Veselí nad Lužnicí

chráněné ložiskové území

V zájmovém území stavby „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“, resp. stávající žel. trať se dle archivních materiálů a mapových podkladů (Geofond Praha) nachází v blízkosti četných chráněných ložiskových území, výhradních ložisek, ložisek nevyhrazených nerostů a také těžených dobývacích prostorů. Jejich staničení, ID a druh surovin jsou uvedeny v následující tabulce. Chráněná ložisková území jsou zřízena pro surovinu štěrkopísek a sklářské slévarenské a maltéřské písky a štěrkopísky.

Tabulka se seznamem ložisek nerostných surovin

Staničení (km)	ID	Název	Typ	Nerosty
8,650 – 10,500	14230000	Krabonoš	CHLÚ	Sklářské, maltéřské slévarenské písky, štěrkopísky
8,650 – 10,500	3142300	Halámky	Výhradní ložisko	Sklářské, maltéřské slévarenské písky, štěrkopísky
10,500 – 12,100	322550000	Dvory n Luž. - Tušť	Výhradní ložisko	Živcové suroviny - štěrkopísky
13,000 – 14,800	322550001	Dvory n Luž. - Tušť	Výhradní ložisko	Živcové suroviny - štěrkopísky
16,100 – 17,200	3010700	Tušť -Suchdol n. Luž.	Výhradní ložisko	Štěrkopísek
16,100 – 17,250	01070000	Tušť	CHLÚ	Štěrkopísek
17,650 – 22,100	25502247	Cep, Cep I, Cep II	Dobývací prostor	Štěrkopísek
17,650 – 22,100	3010500	Suchdol n. Luž	Výhradní ložisko	Štěrkopísek
17,650 – 22,100	3010800	Cep II	Výhradní ložisko	Štěrkopísek
17,650 – 22,100	15380001	Suchdol n. Luž	CHLÚ	Štěrkopísek
17,650 – 22,100	15380002	Cep I	CHLÚ	Štěrkopísek
17,650 – 22,100	01050000	Cep II	CHLÚ	Štěrkopísek
22,300 – 27,000	3225300	Majdaléna	Výhradní ložisko	Štěrkopísek
22,300 – 27,000	3225301	Majdaléna	Výhradní ložisko	Štěrkopísek
43,300 – 44,500	3010100	Lomnice n Lužnicí	Ložisko nevyhr. nerostu	Štěrkopísek
47,200 – 50,000	3010000	Val	Výhradní ložisko	Štěrkopísek
47,200 – 50,000	00990000	Ponědražka	CHLÚ	Štěrkopísek
52,200 – 53,600	15230000	Veselí n Lužnicí	CHLÚ	Štěrkopísek
53,000 – 54,000	3152300	Veselí n Luž – Vlkov	Výhradní ložisko	Štěrkopísek, písek

stávající ochranná a bezpečnostní pásma

Stavba je navržena v ochranném pásmu celostátní dráhy dle zákona č. 266/1994 Sb, které je v daném případě vymezeno ve vzdálenosti 60 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy. **Navrhovanou dokumentací nedojde k dotčení hranice ochranného pásma dráhy, oproti vydanému rozhodnutí o umístění stavby.**

Výše uvedená ochranná pásma jsou zakreslena v koordinační situaci stavby, část C.3.

Silniční ochranné pásmo není v souvisle zastavěném území, na němž se stavba nachází, vymezeno.

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 485/2000 Sb. svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

- 7 m pro venkovní vedení 1 – 35 kV
- 12 m u venkovních vedení 35 – 110 kV

- 15 m u venkovních vedení o napětí 110 – 220 kV
- 1 m u podzemních kabelových vedení

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

Ochranným pásmem plynovodů je dle zákona č. 458/2000 Sb. prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

- 1 m u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území,
- 4 m u ostatních plynovodů a zařízení.

Bezpečnostní pásma plynovodů jsou stanovena:

- 65 m u vysokotlakých plynovodů nad DN700
- 160 m u velmi vysokotlakých plynovodů nad DN500

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací vymezuje zákon č. 274/2001 Sb. od vnějšího líce stěny potrubí takto:

- 1,5 m u vodovodů do průměru 500 mm včetně
- 2,5 m u vodovodů o průměru nad 500 mm

Stavba zasahuje do městské památkové rezervace Třeboň, blíže viz výše písmeno g), odstavec archeologické posouzení, památková rezervace, památková zóna.

Stavba zasahuje do ochranného pásma povrchového vodního zdroje, blíže viz výše písmeno g), odstavec zvláště chráněné území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava chráněných území NATURA 2000.

h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území

Záplavové území

Zájmové území stavby zasahuje do úředně stanoveného záplavového území vodních toků Rybná, Suchdolský potok, Lužnice a Nežárka.

- Záplavové území pro Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny vodního toku Rybná stanovil Krajský úřad Jihočeského kraje pod č.j. KUJCK 17900/2008 OZZL/4 Wo v roce 2008,
- Záplavové území pro Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny vodního toku Suchdolský potok stanovil Městský úřad Třeboň, odbor životního prostředí pod č.j. METR 6911/2017 PrRo v roce 2017,
- Záplavové území pro Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny vodního toku Lužnice v úseku ř. km 0,000 – 109,568 od soutoku s Vltavou po Novořecké splavy stanovil Krajský úřad Jihočeského kraje pod č.j. KUJCK 67697/2015/OZZL/54 v roce 2015,
- Záplavové území pro Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny vodního toku Lužnice v úseku ř. km 109,57 – 160,20 v úseku od Novořeckých splavů po České Velenice stanovil Krajský úřad Jihočeského kraje pod č.j. KUJCK 6543/2007/OZZL/4 Wo v roce 2008,
- Záplavové území pro Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny vodního toku Nežárka ř. km 0,000 – 2,380 od ústí po železniční most „Vídeňský“ ve Veselí nad Lužnicí stanovil Krajský úřad Jihočeského kraje pod č.j. KUJCK 67997/2015/OZZL/54 v roce 2015.

Poddolovaná území

Navržená stavba „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“, resp. stávající žel. trať se dle archivních mapových podkladů (Geofond Praha) nenachází v blízkosti žádného poddolovaného území.

i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Vliv prováděné stavby na okolí

Samotná realizace stavby bude mít vliv na okolí stavby, a to především:

- lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace

- zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky
- omezení veřejnosti jak výlukami v železniční dopravě, tak nutností využívání např.
- objízdných tras při uzavírací mostních objektů, silniční omezení (zúžení atp.) a pod.
- zvýšením četnosti jízdy nákladních automobilů v místě stavby a navazujících tras.

Eliminace těchto vlivů je částečně možná, závisí především na zodpovědnosti dodavatele stavby, který by měl dbát na dodržování základních požadavků, stanovených legislativou (bezpečnostními předpisy, protipožárními předpisy, havarijním řádem a pod). Pro minimalizaci negativních dopadů realizace stavby na životní prostředí je nutno:

- snižovat prašnost klopením, uložený sypký materiál musí být zakryt plachtami dle §52 zák. č. 361/2000Sb.
- udržovat příjezdné komunikace v čistotě a dobrém technickém stavu
- zhotovitel stavby je odpovědný za náležitý technický stav svého strojového parku
- náklady na vozidlech ukládat tak, aby nedocházelo k uvolňování materiálu
- hlukově náročné práce provádět jen v nejnutnějším rozsahu a dodržovat hygienické limity
- organizací práce minimalizovat počty jízdy nákladních aut, minimalizovat omezení silniční dopravy v oblasti výstavby
- vyloučit možnost znečištění zemin či vod únikem ropných látek ze stavební mechanizace
- zabezpečit ochranná pásma a ochranu objektů a zeleně
- zhotovitel stavby bude vybaven soupravou pro asanaci případného úniku ropných látek

Během realizace jsou závazné hygienické limity akustického tlaku pro hluk ze stavební činnosti stanovené v Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které jsou uvedeny v akustické studii zpracované pro celou stavbu, viz samostatná příloha N.1.2.9 Hluková studie a hodnocení vibrací.

V období výstavby bude zhotovitel stavby nakládat se závadnými látkami ve větším rozsahu v rámci stavebních činností. Pokud se bude stavební činnost provádět v blízkosti vpustí nebo perforovaných poklopů šachet veřejné kanalizace, bude zacházení s těmito látkami spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody a podzemní vody. Zhotovitel stavby je dle zákona č. 254/2001 Sb. povinen učinit odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky nevnikly do povrchových nebo podzemních vod.

Pro potřeby samotné realizace byl vypracován Havarijní plán, viz samostatná příloha N.2.8.

Vliv dokončené stavby na okolí

S ohledem na charakter stavby – elektrizace a modernizace/rekonstrukce stávajících staveb a zařízení převážně v původní poloze – stavba neovlivní okolní stavby a pozemky. Stavba též nezmění podmínky ochrany okolí. Z výsledků zpracované hlukové studie (příloha N.1.2.9) je patrné, že ve výhledovém stavu dochází oproti roku 2000 k nárůstu počtu projíždějících vlaků, které je kompenzováno využitím modernějších vozů vybavených kotoučovými brzdami a v případě nákladních vlaků nekovovými brzdovými špalíky, které mají rovněž vliv na snížení hlučnosti vlaku. Z provedených výpočtů vyplývá, že pro fázi výstavby nejsou navrhována realizace protihlukových opatření a ve většině výpočtových bodů lze uplatnit korekce staré hlukové zátěže, v ostatních bodech jsou dodrženy základní hygienické limity pro hluk z dopravy na drahách.

Navržená stavba nemá vliv ani na výšku stavby.

Vliv stavby na odtokové poměry v území

Navržená stavba nemá vliv na stávající odtokové poměry v území.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Asanace

V rámci stavby není požadováno.

Bourací práce

K demolicím jsou navrženy tyto objekty:

- které jsou v kolizi s novým kolejovým řešením
- které jsou svým technickým stavem již překonané
- které nemají technické opodstatnění - funkční náplň
- které jsou ve špatném stavu
- které nevyhovují nové technologii

Demolované stavby budou ovzorkovány na látky škodlivé ŽP s důrazem na azbest. Před demolicí je nutné zjistit napojení objektů na inženýrské sítě a vedení IS, které je v dosahu demolice. Objekt bude odpojen od IS, odstraněno jeho vybavení a provedena vlastní demolice. Demolice se provede včetně základových konstrukcí většinou do hloubky cca 0,5 m pod terén, pokud okolnosti nepožadují odstranění konstrukcí až na rostlou zeminu nebo jiné řešení. V případě podsklepení nebo odkrytí jímky, šachty apod. se provede zasypání zeminou a zhutnění. Následně se provede kontrola zhutněných zásypů. Studny nejsou předmětem demolice. Terén okolo objektu se uvede do stavu, který odpovídá okolnímu povrchu.

Přehledná tabulka demolice		
<i>Staničení (km)</i>	<i>SO</i>	<i>Popis</i>
5,800 – 6,500	SO 03-78-01	demolice staveb ST1 a ST2, vč. přístavků, stavební buňky a dřevěné kůlny v ŽST Nová Ves n. L.
11,320	SO 04-78-01	demolice objektu zastávky, bývalého závorářského stanoviště a přístřešků na kola v zast. Dvory n. L.
11,675	SO 04-78-01	demolice objektu zastávky a přístřešku na kola v zast. Hrdlořezy
15,100	SO 04-78-01	demolice objektu č.p. 127, včetně kůlny
15,850	SO 04-78-01	demolice přístřešku na kola v Suchdole n. L. zastávka
16,700 – 17,300	SO 05-78-01	demolice staveb ST1 a ST2, vč. přístavků, objektu č.p. 129, vč. přístavku, bývalých WC a objektu k bydlení bez č.p. v ŽST Suchdol n. L.
20,350	SO 06-78-01	demolice plechové kůlny
20,035 – 20,725	SO 07-78-01	demolice staveb ST1 a ST2, vč. přístavků, stavební a technologické buňky, objektu č.p. 129, vč. přístavku, objektu nákladové rampy a skladu a objektu č.p. 33 v ŽST Majdalena
24,300 – 24,325	SO 08-78-01	demolice objektu zastávky a objektu č.p. 34, včetně kolny v zast. Majdalena zastávka
30,550 – 34,350	SO 09-78-01	demolice staveb ST1 a ST2, vč. přístavků, strážního domku č.33, vč. přístavku a objektu nákladové rampy a skladu v ŽST Třeboň
37,540	SO 10-78-01	demolice objektu bývalého strážního domku bez č.p.
38,500	SO 10-78-01	demolice strážního domku č.p. 68, objektu zastávky č.p. 115 a přístřešků na kola a v zast. Lužnice
41,130 – 43,850	SO 11-78-01	demolice staveb ST2, vč. přístavku, objektu nákladové rampy a bývalých WC v ŽST Lomnice n. L.

Podrobné údaje o rozsahu demolice jednotlivých objektů jsou uvedeny v kap. B.1.1., d) Zásady technického řešení, část D.2.2 Pozemní stavební objekty, této souhrnné technické zprávy.

Kácení porostů

Před zahájením výkopových prací v rámci přípravné etapy se odstraní v pásu stavební činnosti pro rekonstrukci železničního spodku, svahování svahů a řešení vyústění povrchového odvodnění, výkopů pro trakční stožáry, výkopů pro kabelová vedení a docílení normových vzdáleností porostů od elektrických vedení, zejména trakčního vedení veškeré náletové porosty a též se odstraní části stromů zasahující do prostoru nad trakčním vedením. Další odstranění porostů je nutné v místech nedostatečných vzdáleností živých částí při rekonstrukci TV. Stromy v blízkosti staveniště budou

chráněny proti možnému poškození stavebním provozem v souladu s ČSN 83 9061. Stromy je nutné chránit před mechanickým poškozením vozidly a stavebními stroji do vzdálenosti alespoň 1,5 m linie koruny stromů. Pokud to není možné, je nutné kmeny stromů obednit alespoň do výšky 2 m.

Kácení mimolesní zeleně je nutné provést z těchto důvodů:

- zachování rozhledových poměrů a zajištění stability drážního tělesa
- zajištění odstupu od živých a neživých částí TV ve smyslu TKP a odpovídajících normativů (cca do 8,0m od osy koleje a ořezání stromů do výšky cca 9,5 m od temene kolejnice pro zajištění vzdálenosti porostů od elektrického zařízení VN
- obnovení stávajícího tělesa dráhy v souladu se vzorovými listy žel. spodku, se základní šířkou pláňe tělesa žel. spodku je 6,20 m, včetně systému povrchového odvodnění
- úpravy v místech mostů a propustků, výstavby nových mostních objektů
- úpravy stávajících komunikací v místě křížení s žel. tratí, výstavby nových komunikací v místě rušených přejezdů k sousedním zachovávaným a rekonstruovaným přejezdům

Před zahájením stavby bude nutné odstranit celkem **9 136 kusů stromů**, přičemž za strom je považována každá dřevina o \varnothing přesahující 10 cm měřená u kořene stromu, (po skácení na pařezu), smýceno bude **26 200 m² keřů**, přičemž za keře jsou považovány dřeviny s \varnothing nižším než 10 cm měřeny u kořene stromu, (po skácení na pařezu). Podrobný přehled je uveden v části dokumentace N.1.2.4 Dendrologický průzkum, příloha č.1 Soupis veškeré kácené mimolesní zeleně.

V předchozím stupni projektové přípravy (DÚR) bylo vydáno příslušným orgánem ochrany přírody – Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR, Regionálním pracovištěm Jižní Čechy, oddělení Správa CHKO Třeboňsko (dále jen „Agentura“) dne 25. 10. 2023 souborné stanovisko pod č.j.: 05265/JC/23 se souhlasem s kácením v celkovém počtu **27 252 m²** zapojených porostů keřů (o obvodu kmene do 30 cm), **9 931 ks** dřevin s obvodem kmene větším než cca 30 cm a zároveň menším než 80 cm a **872 ks** dřevin nad obvod kmene 80 cm.

Dále bylo vydáno:

- závazné stanovisko Městského úřadu České Velenice č.j. 4689/23/S0 ze dne 21.11.2023 se souhlasem s kácením v celkovém počtu **290 m²** zapojených porostů keřů (o obvodu kmene do 30 cm) a **18 ks** dřevin nad obvod kmene 80 cm
- závazné stanovisko Obecního úřadu Nová nad Lužnicí č.j. ONVL-0575/2023 ze dne 9.11.2023 se souhlasem s kácením v celkovém počtu **2780 m²** zapojených porostů keřů (o obvodu kmene do 30 cm), **655 ks** dřevin s obvodem kmene větším než cca 30 cm a zároveň menším než 80 cm a **59 ks** dřevin nad obvod kmene 80 cm

Na dřeviny kácené v režimu povolení ke kácení dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (obvod kmene ve výčetní výšce nad 80 cm, plocha zapojených keřových porostů nad 40 m²) bude nutné požádat o dodatečné závazné stanovisko se souhlasem s kácením stromů nad obvod kmene 80 cm v celkovém počtu **97 kusů** a smýcení souvislých keřových porostů o celkové ploše převyšující 40 m² v množství **1 823 m²** a dřevin s obvodem kmene větším než cca 30 cm a zároveň menším než 80 cm v množství **131 ks**.

Pro kácení a ořezy dřevin budou dále respektovány podmínky č. 4 a 5 z Rozhodnutí AOPK č.j. SR/0135/JC/2023-4 ze dne 26. 9. 2023.

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné části dokumentace N.1.2.4 Dendrologický průzkum.

k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba si dle aktuálních podkladů, informace z katastru nemovitostí, vyžádá jak zábory zemědělského půdního fondu (ZPF) - trvalý a dočasný dlouhodobý (nad 1 rok), tak pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL), a to včetně zásahu do ochranného pásma lesních porostů (§ 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů).

ZPF

Vyhodnocení navrhované stavby na zemědělský půdní fond v rozsahu požadovaném platnou legislativou – zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění pozdějších předpisů a vyhláška č. 271/2019 Sb., o stanovení postupů k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu bude na základě zpracování Záborového elaborátu doloženo v části N.1.2.1.6 – Zemědělská příloha.

PUPFL

Vyhodnocení záborů na pozemcích určených k plnění funkce je obsahem části dokumentace N.1.2.1.7 – Lesní příloha. Je nezbytné dodržet legislativní podmínky ochrany PUPFL dle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů.

Celková bilance stavbou dotčených ploch ZPF a PUPFL, které v současné době vyjadřuje stav ze zpracování DÚR ke dni 21.7.2023 zpracovaný na podkladě údajů katastru nemovitostí ke dni 1.7.2023, je uvedena v následující tabulce:

Katastrální území dle KN	Trvalý zábor (m ²)		Dočasný zábor DO 1 roku (m ²)	
	ZPF	PUPFL	ZPF	PUPFL
Břilice	581	1 264	636	11
Cep	0	19 740	0	5 815
České Velenice	0	1 838	0	214
Dvory nad Lužnicí	12 275	783	2 233	2 562
Frahelž	804	0	3 718	91
Holičky u Staré Hlíny	0	0	0	0
Hrdlořezy u Suchdola nad Lužnicí	1 145	0	2 006	0
Klec	0	0	0	0
Lomnice nad Lužnicí	5 803	0	4 321	0
Lužnice	6 196	0	4 900	0
Majdalena	3 988	11 054	1 278	4 293
Nová Ves nad Lužnicí	2 749	6 675	48	1 775
Přesecka	7 559	0	799	0
Stará Hlína	0	0	0	0
Suchdol n. Lužnicí	778	0	942	200
Třeboň	6 542	1 699	2 578	1 228
Val u Veselí nad Lužnicí	78	3 955	1 227	2 119
Veselí nad Lužnicí	4 400	1 057	3 888	0
Vlkov nad Lužnicí	167	494	165	9
Celkem	53 065	48 559	28 739	18 117

I) územně technické podmínky

Stavba má charakter liniové stavby. V zastavěném území se v souběhu se stavbou nachází nebo jí křížuje síť stávajících komunikací a technické infrastruktury.

možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území

V prostoru novostavby, kde se odehrává rozhodující stavební činnost, bude stavba napojená na stávající síť technické infrastruktury – vodovod, kanalizace a energetika nebo budou řešeny nové přípojky k již stávajícím sítím.

přeložky inženýrských sítí

V rámci realizace stavby budou provedeny stavební úpravy na nevyhovujících křížení a souběhů drážních inženýrských sítí i sítí cizích majitelů a správců. Jedná o přeložky nebo ochranu sítí ve správě či majetku jak drážních, tak mimodrážních organizací:

možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Podrobně je tato problematika popsána v kap. B.2.4 této zprávy.

m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí

Samotné stavební úpravy budou probíhat vesměs na pozemcích dráhy, ve vlastnictví Správy železnic, s.o., příp. ČD, a.s., a ve výjimečných případech, kdy bude hranice dráhy překročena (či už samotnou stavební činností nebo např. plochami pro zařízení stavenišť) budou tyto dotčené pozemky vykoupeny, příp. pronajaty.

Vzhledem k rozsahu a charakteru stavby nacházející se na více katastrálních územích, je přehled druhů a parcelních čísel dotčených pozemků detailně zpracován v části N.1.4 Geodetický podklad pro projektovou činnost.

n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Přehled druhů a parcelních čísel pozemků, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo, je detailně zpracován v části N.1.4 Geodetický podklad pro projektovou činnost.

o) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

V zájmovém území stavby a jeho okolí jsou připravovány další investice a stavby jak Správy železnic, s.o., ČD, a.s., tak cizích investorů na pozemcích Správy železnic, s.o. a ČD, a.s. a v ochranném pásmu dráhy a stavby na stavbou dotčeném území, které bezprostředně souvisí nebo navazují na stavbu „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“ a jsou v různém stadiu připravenosti. Dále pak stavby souběžné, které nemají na tuto stavbu bezprostřední návaznost.

Z hlediska souběžných a navazujících staveb, které je nutné se stavbou „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“ koordinovat, se jedná o stavby železniční, dopravní a ostatní.

V dotčeném území se jedná zejména o následující stavby:

Železniční stavby:

- „GSM-R České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště“ (Zhotovitel dokumentace Kapsch CarrierCom s.r.o., stavba SŽ dokončeno)
- „GSM-R Votice – České Budějovice“ (Zhotovitel dokumentace SUDOP Praha a.s., stavba SŽ dokončeno)
- „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. České Budějovice hl. n.“ (stavba SŽ dokončeno)
- „ETCS+DOZ Votice – České Budějovice“; (stavba SŽ v dokončeno)
- „ETCS České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště (stavba SŽ v realizaci)
- „Nová Ves nad Lužnicí ON – oprava výpravní budovy – projektová dokumentace“ (SŽ OŘ, předpoklad realizace současně se stavbou „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“ v období 08 – 11/2026)

Dopravní stavby:

- „I/24 Lomnice nad Lužnicí, obchvat“ (stavba ŘSD v přípravě, předpoklad realizace po r. 2028)
- „Studie alternativ připojení prostoru ulice Za Nádražím v Třeboni“ (stavba města Třeboň, předpoklad realizace po r. 2028)
- „Dopravní terminál Lomnice nad Lužnicí“ (stavba města Lomnice n. L. v přípravě, předpoklad realizace po r. 2028)
- „Stavební úpravy komunikace v Jateční ulici v Třeboni“ (stavba města Třeboň, předpoklad realizace současně se stavbou „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“ v r. 2026)

Ostatní stavby:

- „**CETIN, přeložky sdělovacích kabelů**“ (stavba CETIN v přípravě, předpoklad realizace v r. 2026 resp. před zahájením stavby optimalizace a elektrizace žel. trati)
- „Suchdol nad Lužnicí – České Velenice, vedení 2x110 kW“ (stavba E.GD. v přípravě s předpokladem realizace 2026 – 2028)
- „**Majdalena, ČDkm22_739, Správa žel. - přel. NN**“ (stavba E.GD. v přípravě, předpoklad realizace v r. 2026 resp. před zahájením stavby optimalizace a elektrizace žel. trati)
- „**Suchdol, km15_763_15_780-Správa žel.-př.NN**“, „**Suchdol n.L, ČDkm16_707, Správa žel.-př.NN**“, „**Suchdol n.L, ČDkm17_303, Správa žel.-př.NN**“ (stavba E.GD. v přípravě, předpoklad realizace v r. 2026 resp. před zahájením stavby optimalizace a elektrizace žel. trati)
- „**Frahelž, Správa železnic – přeložka NN**“ – Frahelž vlaková zastávka, Obecní Mlýn (stavba E.GD. v přípravě, předpoklad realizace v r. 2027, a to současně se stavbou optimalizace a elektrizace žel. trati – **po snesení kolejového roštu a odtěžení šterkového lože v úseku Lomnice n. L. – Veselí n. L. ve staničení km 45,698 a km 46,337**)
- „**Lomnice n. L., Správa železnic, přeložka – VN**“ (stavba E.GD. v přípravě, předpoklad realizace v r. 2026 resp. před zahájením stavby optimalizace a elektrizace žel. trati)
- „**Vlkov nad Luž: přel.kNN elektrifikace SŽ**“ (stavba E.GD. v přípravě, předpoklad realizace v r. 2026 resp. před zahájením stavby optimalizace a elektrizace žel. trati)
- „**Třeboň, Správa železnic, přeložka – VN**“ (stavba E.GD. v přípravě, předpoklad realizace v r. 2026 resp. před zahájením stavby optimalizace a elektrizace žel. trati)
- „**Majdalena, Správa železnic, přeložka-VN**“ (stavba E.GD. v přípravě, předpoklad realizace v r. 2026 resp. před zahájením stavby optimalizace a elektrizace žel. trati)
- „**Nová Ves nad Lužnicí, ČD-kabel NN**“ (stavba E.GD. v přípravě, předpoklad realizace v r. 2026 a současně se stavbou optimalizace a elektrizace žel. trati – **po provedení stavebních úprav VB**)
- „**Hrdlořezy směr Dvory-kabel NN**“ (stavba E.GD. v přípravě, předpoklad realizace v r. 2026 a současně se stavbou optimalizace a elektrizace žel. trati – **po vybudování nového přístřešku**)
- „Odkanalizování místní části Hrdlořezy“ (stavba města Suchdol n. L. v přípravě, předpoklad realizace po r. 2028)
- „**Suchdol n.L., Pražská, U Nádraží, ČD-kab.NN**“ (stavba E.GD. v přípravě, předpoklad realizace v r. 2026 resp. před zahájením stavby optimalizace a elektrizace žel. trati)
- „**Lužnice, Správa železnic - kabel NN**“ (stavba E.GD. v přípravě, předpoklad realizace v r. 2026 a současně se stavbou optimalizace a elektrizace žel. trati – **po vybudování nového přístřešku**)
- „**Třeboň, nádraží, SŽ LDS – VN**“ (stavba E.GD. v přípravě, předpoklad realizace v r. 2026 resp. před zahájením stavby optimalizace a elektrizace žel. trati)
- „**Dvory nad Luž., zastávka ČD-SNK**“ (stavba E.GD. v přípravě, předpoklad realizace v r. 2026 resp. před zahájením stavby optimalizace a elektrizace žel. trati)
- „Lomnice nad Lužnicí, Rybářství - kabel NN“ (stavba E.GD. v přípravě, předpoklad realizace v r. 2026)
- „Dvory nad Lužnicí - doplnění osvětlovacích bodů“ (stavba obce Dvory nad Lužnicí, předpoklad realizace v r. 2026)
- „V433/833 – zdvojení vedení“ (stavba ČEPS Invest, a.s. v přípravě, předpoklad realizace 2032 – 2034)

Veškeré výše uvedené souběžné a navazující stavby a záměry jsou zakresleny v situačních výkresech širších vztahů stavby, část C.1 a v koordinačních situačních výkresech stavby, část C.3.

B.2. Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

(u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze - kategorie dráhy, traťový úsek, definiční úsek, staničení apod.)

Uvedený záměr „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“, který má charakter liniové železniční stavby – optimalizace a elektrizace železniční trati, je stavbou dráhy, a to v návaznosti na definice v příslušných ustanoveních zákona č. 266/1994 Sb. o drahách, zejména pak ustanovení v § 5. V souladu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona č. 283/2021 Sb. a jeho prováděcích vyhlášek se jedná o změnu dokončené stavby.

Místo stavby:

- železniční trať 0401 Gmünd NÖ – Plzeň hl. n.-os.n.
- železniční trať 1701 České Velenice – Benešov u Prahy

Trať dle Prohlášení o dráze 2025¹:

- České Velenice státní hranice – České Budějovice (dle KJŘ 199 České Budějovice – Gmünd NÖ)
 - České Velenice – Veselí nad Lužnicí (dle KJŘ 226 Veselí nad Lužnicí – České Velenice)
- výše uvedené tratě jsou součástí dráhy celostátní (C)*

Ve stávajícím stavu se za ŽST České Velenice, v traťovém úseku do Nově Vsi, nachází abnormální hektometr délky 69 m mezi hektometry 1,8 a 1,9.

Staničení nové osy koleje č. 1 je navrženo s plynulým navázáním na staničení předchozího úseku v místě začátku výhybky č. 29 v km 1,157.189 železniční stanice České Velenice („Optimalizace trati České Velenice – Veselí n/L, 1. stavba“ zrealizovaná v r. 2009). Od tohoto hektometru je kolej prostaničena v celé délce stavby k výhybce č. 1 železniční stanice Veselí nad Lužnicí („Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí II. část, úsek Horusice – Veselí nad Lužnicí“, realizace 2014). V tomto místě bude zřízen skok ve staničení:

- v koleji č. 1 ve výhybce č. 1 km 54.507 523 nového staničení = 54,506 247 stávajícího staničení 1,642 808 mezi hektometrem 54,5 a 54,6 s nadměrnou délkou 101,276 m

b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě

Stavba „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“ má charakter liniové železniční stavby, určené pro provoz vlaků osobní a nákladní dopravy. Stavba je kombinací optimalizace a elektrizace stávající dopravní infrastruktury (železniční), jejíž účel užívání se stavbou nezmění a budou nadále užívány jako dopravní stavby.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Stavba „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“ má charakter trvalé stavby.

d) celkový popis koncepce řešení stavby

(včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby, vliv na dopravní obslužnost území, navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby)

¹ Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2025 ve znění změny č. 1 a 2, účinné od 14. 12 2023

jako navržené traťové rychlosti, zatížitelnost a prostorová průchodnost, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních)

V úseku železniční stanice je navržena modernizace dle směrnice č.16/2005 SŽDC s.o. „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“. Jedná se prakticky o modernizaci všech zařízení dráhy – železniční svršek, železniční spodek, objekty na železničním spodku, železniční mosty, propustky, trakční a napájecí vedení, zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, zařízení silnoproudé technologie, zařízení silnoproudá, pozemní objekty využívané pro technologii, provoz a cestující veřejnost a další.

Stavební činnost zahrnuje zejména:

- rekonstrukci železničního spodku a svršku v rozsahu celé stavby
- rekonstrukci stávajících a výstavbu nových vnějších nástupišť, výstavba nových poloostrovních nástupišť, přístřešků/zastřešení a přístupů na nástupiště
- rekonstrukci žel. přejezdů, výstavbu centrálních přechodů pro přístup na nástupiště v žel. stanicích
- rekonstrukci/ novostavbu mostů, podchodů a propustků
- výstavbu nového trakčního vedení
- pokládku energetických, sdělovacích, zabezpečovacích a optických kabelů podél tratě
- výstavbu zabezpečovacího zařízení, vč. instalace systému ETCS L2
- výstavbu sdělovacího zařízení pro cestující – rozhlasový, informační a kamerový systém
- přeložky a úpravy dotčených inženýrských sítí a zařízení
- stavební úpravy ve stávajících výpravních budov v žel. stanicích, zejména pro umístění technologií zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a silnoproudou, výstavbu SpS Třeboň
- úpravy stávajících komunikací v místě křížení s žel. tratí, výstavby nových komunikací v místě rušených přejezdů k sousedním zachovávaným a rekonstruovaným přejezdům, náhrada 1 přejezdu s komunikací I. tř. mimoúrovňovým křížením

Začátek stavby:

- pro železniční trať 1701 České Velenice – Benešov u Prahy v km 1,812, s přesahem technologických profesí do ŽST České Velenice

Konec stavby:

- pro železniční trať 1701 České Velenice – Benešov u Prahy v km 54,151, s přesahem technologických profesí do ŽST Veselí nad Lužnicí

Délka stavby:**52,339 km****Prostorová průchodnost pro ložnou míru:****UIC GC****Přechodnost pro mostní objekty:****D4/traťová rychlost****Třída zatížení:****D4****Tabulka návrhových rychlostí v hlavní koleji:**

Staničení [km]	Rychlost [km.h ⁻¹]			
	Stávající	I≤100mm	I≤130mm	I≤150mm
0,000 – 1,813		100	100	100
1,813 – 15,214		120	120	120
15,214 – 15,757		110		
15,757 – 21,677		120		
21,677 – 21,962		110		
21,962 – 32,898		120	120	
32,898 – 33,703		90	90	90
33,703 – 36,774		120	120	120
36,774 – 38,808		110		
38.808 – 54,508		120		

Staniční zabezpečovací zařízení:		3. kategorie typu elektronické stavědlo
Počet výhybek zabezpečených SZZ (bez výkolejek):		33 ks
Železniční svršek:		
49 E1	nový	57 193 m
Počet nově vložených výhybek:		
tvar 49 E1	nové	33 ks
tvar 49 E1	užité	1 ks
tvar S49	nové	3 ks
Sanace žel. spodku:		
staniční koleje		14 637 m
traťové koleje		47 862 m
Trakční vedení:		
stavební část (podpěry vč. základů)		61,4 km
montážní část (vodiče, závěsy, kotvení, propojky)		74,1 km
zesilovací vedení (vodiče vč. závěsů)		9,9 km
Elektrický ohřev výměn:		32 ks
Nástupiště:		
poloostrovní – nové:		
ŽST Nová Ves n. L.		170 m
ŽST Majdalena		240 m
ŽST Třeboň, obvod Třeboň		240 m
ŽST Lomnice n. L.*		170 m
vnější – nové:		
zast. Suchdol n. L.		2 x 170 m
vnější – rekonstrukce:		
zast. Dvory n. L.		170 m
zast. Hrdlořezy		170 m
zast. Suchdol n. L. zastávka		240 m
zast. Majdalena zastávka		170 m
ŽST Třeboň, obvod Třeboň lázně		170 m
zast. Lužnice		170 m
zast. Frahelž		170 m
zast. Vlkov n. L.		170 m
*s prostorovou rezervou 70 m pro možnost následného prodloužení		
Žel. mosty, propustky, zdi:		
žel. mosty, podchody	rekonstrukce	22 ks
	nové	1 ks
sil. mosty	nové	1 ks
propustky	rekonstrukce	70 ks
	přestavba na most	1 ks
	demolice (bez náhrady)	6 ks
Komunikace:		
silnice I. třídy*	úpravy/přeložky	1 416 m
silnice II. třídy	úpravy	165 m
silnice III. třídy*	úpravy/přeložky	1 609 m
místní a účelové komunikace*	úpravy/přeložky	2 496 m
	nové	1 847 m
polní/lesní cesty	úpravy/přeložky	333 m

	nové	1 143 m
zpevněné plochy*	rekonstrukce	21 337 m ²
	nové	3 080 m ²
z toho retenční dlažba zpevněných ploch		1 701 m ²
*bez délky a plochy upravovaných/nových chodníků		

Demolice:

objekty budov	11 462 m ³
stávající oplocení	1 829 m

Pozemní objekty:

nové technologické objekty	zastavěná plocha	137 m ²
	obestavěný prostor	935 m ³
rekonstruované objekty	zastavěná plocha	2 094 m ²
	obestavěný prostor	21 605 m ³
nové oplocení		1 829 m
z toho betonové s cihlovými pilíři		392 m

Požadavky na zábery cizích pozemků:

trvalé celkem	108 600 m ²
trvalé zábery ZPF	53 065 m ²
trvalé zábery PUPFL	48 559 m ²
trvalé ostatní	0 m ²
dočasné celkem	19 700 m ²
dočasné zábery PUPFL	18 117 m ²
dočasné ostatní	0 m ²

Kácení mimolesní zeleně:

odstranění křovin	26 200 m ²
kácení s odstraněním pařezů do průměru 0,5 [m]	8 977 ks
kácení s odstraněním pařezů do průměru 0,9 [m]	157 ks
kácení s odstraněním pařezů přes průměr 0,9 [m]	2 ks

e) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací**(s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci)**

Uvedená problematika je popsána v části B.1, kapitola c) této zprávy.

f) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky

(z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení)

Doposud nebyla vydána žádná rozhodnutí o povolení výjimky.

g) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Požadavky dotčených orgánů státní správy jsou přehledně dokladované v části dokumentace N.1.1 Závazná stanoviska, stanoviska, rozhodnutí, vyjádření dotčených orgánů.

Výčet jednotlivých podmínek ze závazných stanovisek dotčených orgánů, vč. informace o tom jakým způsobem a v jaké byly zohledněny, je součástí v samostatné příloze Souhrnné technické zprávy, a to jako část dokumentace B.2.1.f Informace o zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů.

V průběhu přípravy byl záměr průběžně projednáván. Požadavky vzešlé z těchto jednání a z následných stanovisek byly, v případě, že to bylo technicky možné, do dokumentace zapracovány.

Dále bylo projednáváno řešení vyvolaných přeložek dotčených inženýrských sítí s jejich majiteli, příp. správci. Jejich vyjádření jsou přehledně dokladované v části dokumentace E.1.3 Stanoviska

vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury, dále pak jednotlivě v příslušných stavebních objektech řešících přeložky jednotlivých inženýrských sítí.

h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

(zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území)

Z pohledu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči není navržená stavba kulturní památkou.

Z pohledu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny se na stavbu jeho definice nevztahuje, jelikož se jedná o stavbu dráhy.

Stavbou nebude dotčeno ochranné pásmo dráhy, oproti vydanému rozhodnutí o umístění stavby. Naopak budou dotčena ochranná a bezpečnostní pásma přeložených inženýrských sítí, stejně jako vzniknou ochranná pásma nově zřizovaných přípojek. Žádná chráněná území nebudou navrženou stavbou měněna, stavba do nich však zasahuje.

Podrobněji viz též kapitolu B.1, písmeno g).

i) základní bilance stavby

**(potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.)
potřeby a spotřeby médií a hmot**

Bilance elektrické energie, pitné vody a odpadů ve fázi provozu stavby je shrnuta v kapitole B.2.3, písmeno b) a c).

hospodaření s dešťovou vodou

V celém dotčeném úseku žel. trati je v maximálně možné míře využíváno propustného podloží pro návrh vsakovacích příkopů a žeber s cílem zadržet dešťovou vodu v krajině. V místech výskytu jílového podloží jsou v odvodňovacích příkopech navrženy kapacitní prefabrikáty typu TZZ3, které jsou svedeny do stávajících propustků/vodotečí. V místech, kde to dovoluje stávající terén, jsou navrženy odřezy ve sklonu 5% s odvedením vody z kolejiště na původní terén.

Podrobněji viz též kapitolu B.1, písmeno l), odst. možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území.

celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí

V průběhu stavby bude vyprodukováno větší množství odpadů, s nimiž bude naloženo v souladu s popisem v kapitole B.6, písmeno a). Mezi nejvíce zastoupenými odpady bude stavební suť, beton z demolic, železný šrot, a především vytěžené zeminy.

Spotřeby médií a hmot v průběhu stavby:

Voda – zásobování stavenišť a ploch zařízení stavenišť vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů. V místech, kde nebude možné připojení ke stávajícím zdrojům, se bude voda dovážet v cisternách dovezených dodavatelem stavby.

Elektrická energie – stavenišť a zařízení stavenišť budou v prostoru železničních stanic napojeny na stávající síť uvnitř budov nebo na venkovní zásuvkové stojany umístěné v kolejišti, v traťových úsecích bude u většiny stavebních objektů elektrická energie získávána pomocí převozných diesela agregátů.

Kanalizace – odtok vody ze stavenišť je řešen do stávající veřejné kanalizace bez dalších patření v případě splaškových vod a dešťových vod ze střech. Znečištěná voda (bahnem, písek atp.) bude vypouštěna přes sedimentační jímku, v případě znečištění tuky a oleji přes lapač tuků, např. (LAPOL), to platí i pro technologickou vodu z čištění vozidel atp.

V areálu železniční stanice se předpokládá využívání sociálního zařízení SŽ Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení je součástí přípravy zhotovitele. V ostatních případech budou zřízeny chemické suché záchody.

Odpady – všechny druhy odpadů vznikající ze stavební činnosti budou předávány oprávněným osobám v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. Taxativní výčet množství odpadů a seznam zařízení je uveden v dokladové dokumentaci N.1.2.5 Odpadové hospodářství, ve které je problematika s nakládání s odpady popsána podrobněji.

Po dokončení stavby budou veškeré v místě stavby produkované emise souviset s provozováním drážní dopravy, které není touto změnou nijak dotčeno. Odpady budou souviset s provozem technologické budovy.

Podrobněji je bilance odpadů popsána v kapitole B.2.3, písmeno c).

j) základní předpoklady výstavby

(časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy)

Předpokládané termíny realizace stavby vyplývají z časového postupu prací, uvedené v samostatné části dokumentace N.1.6.4 Zásady organizace výstavby, a to na základě podkladů obdržených od zadavatele stavby, které sleduje v plánovacích podkladech.

Zahájení stavby:	1.1.2027
Dokončení stavby:	30.8.2029
▪ dokončení úseku České Velenice – Třeboň, měření GSM-R	24.10.2028
▪ dokončení úseku Třeboň – Veselí nad Lužnicí, měření GSM-R	20.12.2028
▪ České Velenice – Veselí nad Lužnicí, zahájení zkušebního provozu pod ETCS	3.3.2029
Délka stavby:	973 dní

V zimním období je navržena technologická přestávka. Každý stavební postup je zahájen přípravnými pracemi, během kterých připraví zhotovitel staveniště tak, aby následně mohl plynule zahájit realizaci stavby dle navržených stavebních postupů a zakončena je dokončovacími pracemi.

k) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu

(doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby)

Předčasné užívání staveb se povoluje speciálním stavebním úřadem na základě technicko-bezpečnostních zkoušek a zároveň určuje jeho délku. Délku zkušebního provozu určuje speciální stavební úřad na základě § 7 hlavy III. vyhlášky 177/1995 Sb. a u mostů může trvat až 24 měsíců.

Charakter stavby je podmíněn postupným předáváním PS a SO a jejich částí do provozu v závislosti na stavebních postupech, navržených v samostatné části dokumentace N.1.6.4 Zásady organizace výstavby. Činnost na hlavním staveništi bude probíhat na základě předem stanovených postupů a výluk kolejí a trolejí. Vzhledem k rozsahu stavby, je technické navrženo s použitím provizorním stavů s minimalizací provizorních stavebních objektů.

Navrhovaným postupům výstavby tak odpovídá i návrh členění objektové skladby a způsob technického řešení PS a SO.

Předpokládané datum zahájení stavby je, na základě podkladů obdržených od investora, 1.1.2027 a předpokládaný termín dokončení stavby 30.8.2028. V zimním období je navržena technologická přestávka. Každý stavební postup je zahájen přípravnými pracemi, během kterých připraví zhotovitel staveniště tak, aby následně mohl plynule zahájit realizaci stavby dle navržených stavebních postupů a zakončen je dokončovacími pracemi.

Během přípravy stavby je třeba respektovat požadavky odborů životního prostředí, jedná se zejména o ochranu okrajových částí vegetace podél obvodu stavby, využití vegetačního období pro kácení a projednat trasy staveništní dopravy včetně výjezdů vozidel ze stavby a pasportu stávajících komunikací, které bude využívat stavba.

Stavba bude uváděna do zkušebního provozu v ucelených částech tak, jak je uvedeno ve stavebních postupech v samostatné části dokumentace N.1.6.4 Zásady organizace výstavby.

▪ úsek České Velenice – Nová Ves nad Lužnicí	2.12.2027
▪ úsek Nová Ves nad Lužnicí – Třeboň	24.10.2028
▪ úsek Třeboň – Veselí nad Lužnicí	20.12.2028
▪ zahájení provozu pod ETCS a GSM-R	3.3.2029

I) orientační náklad stavby

Celkové náklady stavby byly ve fázi DSP stanoveny ve výši 11 224 666 514,- Kč.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení**

Navržená stavba řeší rekonstrukci a modernizace staveb a zařízení stávající železniční tratě v úseku České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo). Obě koncové železniční stanice nejsou, mimo přesahu technologických profesí, součástí řešení stavby.

Z hlediska začlenění stavby do území nedochází k podstatným změnám oproti dnešnímu stavu, neboť vlastní železniční stanice bude upravena ve stávající poloze.

V celé délce stavby zůstávají koleje v původní trase železniční tratě. V železničních stanicích dochází ke změně konfigurací výhybek obou zhlaví, a to především z důvodu umístění nových nástupišť. Územně se budou stavební úpravy železničních stanic v rozhodující míře odehrávat v rozsahu dnešních kolejíšť.

Z hlediska urbanistického řešení stavba nemění dnešní stav začlenění stavby do krajiny a území a výsledný návrh řešení stavby je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací měst a obcí.

b) architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení.

Převážná většina stavebních objektů nevyžaduje zpracování architektonického a výtvarného řešení. V rámci stavby budou použity výrobky běžně používané na dopravních stavbách.

Nově navržené konstrukce budou tvarově, materiálově i barevně přizpůsobeny tak, by při zachování své funkce co nejvíce korespondovaly se svým okolím (pohledové členění, ozelenění,...).

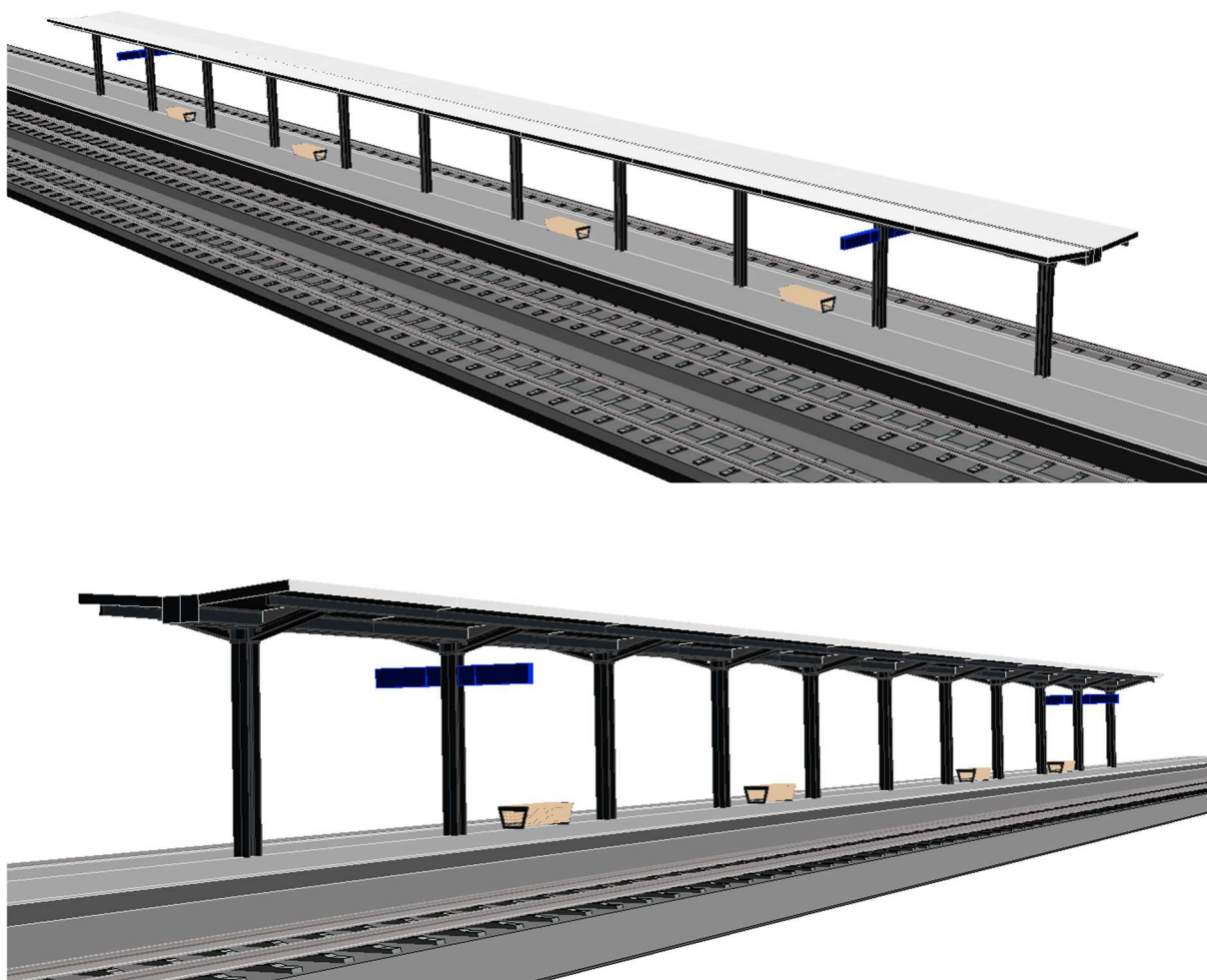
Za novostavby lze považovat:

- nové trakční vedení v celé délce žel. trati
- nová konstrukce nástupišť z prefabrikátů L s předsazenou hranou, s pochozí plochou z betonové dlažby 200x200x60 mm barvy přírodní šeda
- nové zastřešení poloostrovních/vnějších nástupišť v žel. stanicích
- nové přístřešky pro cestující ve všech železničních zastávkách, mimo Třeboň-lázně zastávka Frahelž a Vlkov nad Lužnicí
- nové přístřešky pro kola, které jsou konstrukčně shodné s přístřešky pro cestující, a především na žel. zastávkách jsou sloučeny v jeden celek
- nová budova Spínací stanice Třeboň
- nový silniční nadjezd v úseku mezi ŽST Suchdol nad Lužnicí a Majdalena

Architektonický návrh výše uvedených konstrukcí byl motivován snahou, aby pokud možno nově navrhované objekty, zařízení a konstrukce tvořili harmonický a vyvážený celek se stávajícími drážními objekty a konstrukcemi, ale i s okolní krajinou. A to i s ohledem na to, že celý předmětný úsek žel. trati se nachází v CHKO Třeboňsko.

Zastřešení a přístřešky

Zastřešení poloostrovních nástupišť v žel. stanicích je navrženo jako typové dle VL Ž 13, s atypickými rozměry s ohledem na šířku nástupišť 4,66 m. Minimální podchodná výška je navržena 2,5 m. Osová vzdálenost sloupů je 6,0 m, zastřešení jednosloupové, sloupy ocelové do betonových základových patek, podhled ve střední části zastřešení. Základní délka je 60 m, mimo ŽST Třeboň, kde je navrženo zastřešení délky 90 m.



Nové přístřešky jsou řešeny jako typové dle VL Ž 15 1, s atypickými rozměry a částečně s atypickými povrchy stěn. Stěny budou z vnější strany dřevěné z palubek, z vnitřní strany část palubkový povrch a část typový kompozitní, resp. plechový. Střecha z vlnitého plechu pultová. Nosná konstrukce ocelová. Pro umístění rozvaděčů a kabelových skříní, pro připojení odběrného místa na veřejnou distribuční soustavu EG.D, je z boku přístřešků navržena nika hloubky cca 0,5 m tak, aby tyto prvky byly umístěny v půdorysu přístřešku a nikoliv samostatně.

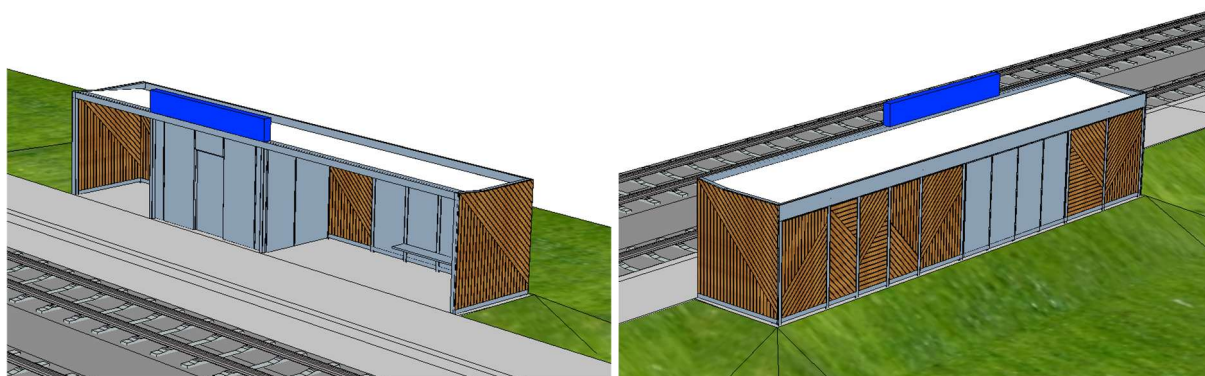
Technologická část je řešena jako bezobslužná se zapuštěným technologickým prostorem pro kabelová vedení. Tvar objektu je obdélníkový s vnitřními rozměry 3,7 x 1,8 m a světlou výškou 2,12 m.

Konstrukčně je přístřešek navržen z ocelové nosné konstrukce – sloupy, vazníky. Sloupy kotvené do základových pasů z prolévaných tvárnic s výztuží, alternativně možné založení na železobetonové základové desce na štěrkovém loži. Objekt je navržen s pultovou střechou z trapézového plechu.

Obvodový plášť montovaný ze sendvičových panelů s povrchovou úpravou z dřevěných palubek, kompozitního materiálu, plechu.

Základní dispozice objektu přístřešku, kterou lze libovonně měnit a kombinovat, resp. dělit na jednotlivé části a realizovat samostatně, je následující:

- Vlastní přístřešek pro cestující, celkem pro 26 osob, z toho 22 stojících a 4 sedící osoby
- Technologický vestavek, montovaný železobetonový
- Přístřeší pro odstav celkem šesti kol



Trakční vedení

Na širé trati, mezi železničními stanicemi, jsou použity pouze nosné stožáry typu DS (ocelový svařovaný stožár typu „žebřík“) a kotevní stožáry typu BP (ocelový svařovaný příhradový stožár, v půdorysu mírně obdélníkového průřezu).

Stožáry jsou v délkách od 8 do 9 m. Základy stožárů jsou betonové monolitické, betonované na místě do výkopu s hloubkou od cca 2,5 do 4 m. Ve vhodných místech může zhotovitel po provedení penetračních zkoušek použít po dohodě s investorem prefabrikované betonové zarážené piloty. Ty mají menší půdorysné rozměry, ale větší hloubku cca 5 – 6 m.

Na nosných stožárech je pomocí dvou kardanů a dvou izolátorů upevněna otočná konzola, na které je zavěšeno nosné lano a trolejový drát. Na příhradových stožárech v tzv. výměnném poli mechanického nebo elektrického dělení jsou konzoly dvě.

V železničních stanicích jsou navíc použity ocelové trubkové stožáry typu TS a nosné brány. Brány jsou rámové montované ocelové konstrukce tvořené dvojicí stožárů výše uvedených typů spojená ocelovým svařovaným příhradovým břevnem ve výšce 8 m. V místech, kde jsou na stožárech umístěny odpojovače, bleskojistky nebo další elektrické prvky se stožáry prodlužují na délku cca 11 m. Základy stožárů jsou opět betonové monolitické, betonované na místě do výkopu s hloubkou od cca 2,5 do 4 m.

Základy podpěr jsou navrženy základní řady (hloubené) podle typového podkladu "Základy trakčního vedení", a to:

- pro stožáry typu DS o rozměrech 1,0 x 1,4 m
- pro stožáry typu BP o rozměrech 1,2 x 1,6 m
- pro trubkové stožáry jednoduché o rozměrech 1,0 x 1,4 m, v ojedinělých případech 1,4 x 1,6 m
- pro trubkové stožáry dvojité o rozměrech 1,4 x 1,6 m

Rozměry výkopů odpovídají rozměrům základů, a to z důvodu, že jsou využívány jako pažení pro zřízení základů.

Základy jsou umístěny v osové vzdálenosti 3,5 – 4,5 m od osy koleje a budou součástí nového nebo rekonstruovaného tělesa železničního spodku.



stožár typu DS

stožár typou BP

Zvýrazňující ochranné prvky k eliminaci střetů volně žijících ptáků na trakčním vedení

Na základě podmínek AOPK, uvedených do Souborného závazného stanoviska č.j. 05265/JC/23 ze dne 25. 10. 2023 k dokumentaci DÚR, budou na trakční vedení aplikovány zvýrazňující ochranné prvky k eliminaci střetů volně žijících ptáků.

V požadovaných úsecích, mezi rybníky Káňov a Rožmberk, podél NPR Velký a Malý Tisý, v km 46,750 – 46,850 (Lužnice) a km 53,310 – 53,370 (Nežárka) budou stožáry propojeny nevodivým lanem, jedná se o SO 10-81-01 a SO 12-81-01. Lano bude upevněno do svorek umístěných ve vrcholu stožáru. Bude použito typové sestavení S 90-203, kde svorka musí být upravena tak, aby při utahování nedošlo k poškození nevodivého lana. Na lano budou umístěny s rozstupem 15 m zviditelňovače ve formě závěsných pohyblivých praporků. Přesný rozsah a typ zviditelňovačů bude upřesněn před montáží po konzultaci s pracovníkem AOPK.

Barevnost

Barvené řešení ocelových konstrukcí je navrženo v odstínech šedé RAL 7016, 7023 a 7035, příp. 7024, tedy antracitově šedá, betonově šedá, světle šedá nebo grafitová šedá. Takto budou řešena především veškerá zábradlí (na nástupištích, železničních a silničních mostech a propustcích), konstrukce zastřešení a přístřešků a pohledových částí ocelových konstrukcí mostů. Případně budou ocelové konstrukce opatřeny ochrannými a protikorozními nátěrem nebo zinkováním, bez další dalších barevných úprav (stožáry trakčního vedení, osvětlovací stožáry v žel. stanicích a na zastávkách).

Železobetonové a betonové konstrukce železničních a silničních mostů, propustků, stožárů BTS atd, resp. jejich pohledové části nebudou nijak barevně řešeny, tzn. zůstanou v odstínu šedé.

Definitivní povrchová úprava a barevnost dle výše uvedeného návrhu bude v průběhu provádění stavby schválena vzorkováním. Vzorkovány budou všechny viditelné prvky konstrukcí, materiály a povrchové úpravy stavebních konstrukcí v dostatečném předstihu před realizací a montáží jednotlivých prvků. Přehled a specifikace obvyklých vzorkovaných materiálů, prvků a výrobků z dokumentu „Vzorkování staveb Správy železnic, státní organizace z 01/2023“ s tím, že v průběhu realizace může být doplněn dle individuálních nároků dané stavby. Požadavek na vzorkování bude uveden v ZTP na zhotovitele stavby.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

(včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřípustného přetvoření)

Stavba řeší rekonstrukci a elektrizaci stávající jednokolejné železniční trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí v úseku km 1,812 - km 54,151 nového staničení (staničeno od Českých Velenic). Začátek stavby se nachází za vjezdovým obloukem do ŽST České Velenice, kde navazuje na již dříve zrealizovanou samostatnou stavbu celkové rekonstrukce této stanice. Obdobně konec stavby navazuje na již dříve zrekonstruovanou ŽST Veselí nad Lužnicí. V řešeném úseku leží železniční stanice Nová Ves nad Lužnicí, Suchdol nad Lužnicí, Majdalena, Třeboň a Lomnice nad Lužnicí a železniční zastávky Dvory nad Lužnicí, Hrdlořezy, Suchdol nad Lužnicí zastávka, Majdalena zastávka, Třeboň lázně, Lužnice, Frahelz a Vlkov nad Lužnicí. Celková délka stavby je 52,339 km.

Hlavním smyslem stavby je modernizace všech staveb a zařízení v tomto úseku železniční trati a zvýšení traťové rychlosti. V komplexu již zrealizovaných navazujících staveb (ŽST České Velenice a ŽST Veselí nad Lužnicí) vznikne ucelený úsek železniční tratí, který se stane atraktivní pro cestující veřejnost jak z hlediska rychlosti dopravy, tak z hlediska komfortu cestování.

Z hlediska celkové koncepce stavby jde o rekonstrukci a modernizaci jednokolejné tratě, v cílovém stavu trať jednokolejnou zůstane. Podstatnou změnou oproti dnešnímu stavu je její elektrizace, kdy nové trakční vedení v celé délce stavby bude navazovat na již provozované TV v krajních stanicích České Velenice a Veselí nad Lužnicí. V rámci stavby dojde k dispozičním úpravám ve všech železničních stanicích a zastávkách.

ŽST Nová Ves nad Lužnicí bude vybavena poloostrovním nástupištěm mezi kol. č. 1 a 2 délky 170 m s výškou hrany 550 mm nad TK, v délce 90 m bude nástupiště zastřešeno. Přístup na nástupiště je navržen úrovněově přes centrální přechod od staniční budovy přes kolej č. 2. ŽST bude bezbariérově přístupná.

Elektrickým ohřevem výhybek jsou vybaveny výhybky č. 1 – 7 a C8. Elektrickým ohřevem jsou vybaveny i výkolejky, které jsou spřaženy v chodu s příslušnou výhybkou vybavenou EOV.

Vlečka č. 2063 LB MINERALS Nová Ves nad Lužnicí bude zaústěna do kol. č. 3 výh. č. 3 a 5.

Pro RID je určena kolej č.4, která současně slouží jako vykládková a nakládková kolej vybavená zpevněnou plochou.

Zastávka **Dvory nad Lužnicí** leží nově v km 10,968 mezi ŽST Nová Ves nad Lužnicí a Suchdol nad Lužnicí. Zastávka bude vybavena elektrickým osvětlením, přístřeškem pro cestující, orientačním systémem a nástupištěm o délce 170 m a s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK.

Zastávka **Hrdlořezy** leží v km 13,639 mezi ŽST Nová Ves nad Lužnicí a Suchdol nad Lužnicí. Zastávka bude vybavena elektrickým osvětlením, přístřeškem pro cestující, orientačním systémem a nástupištěm o délce 170 m a s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK.

Zastávka **Suchdol nad Lužnicí zastávka** leží nově v km 15,647 mezi ŽST Nová Ves nad Lužnicí a Suchdol nad Lužnicí. Zastávka bude vybavena elektrickým osvětlením, přístřeškem pro cestující, orientačním systémem a nástupištěm o délce 240 m a s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK.

ŽST Suchdol nad Lužnicí bude vybavena dvojicí vnějších nástupišť délky 170 m a s výškou hrany 550 mm nad TK. Přístup na nástupiště je řešen novým podchodem, který je navržen pod celým kolejištěm stanice a umožní průchod pěších pod kolejištěm ve směru od obytné zástavby na opačné straně, než je výpravní budova. Výstupy z podchodu jsou zastřešeny a slouží též jako zastřešení vnějších nástupišť dl. 47 m. Navržený podchod nahrazuje zrušený úrovněový přejezd P5601 křížící kolejiště téměř uprostřed stanice. Pro silniční dopravu je od tohoto rušeného přejezdu navržena nová místní komunikace podél kolejiště stanice k úrovněovému přejezdu na veselském zhlaví. ŽST bude bezbariérově přístupná.

Elektrickým ohřevem výhybek jsou vybaveny výhybky č. 1, 2, 4 – 6. Elektrickým ohřevem jsou vybaveny i výkolejky, které jsou spřaženy v chodu s příslušnou výhybkou vybavenou EOV.

Pro RID je určena kolej č.7, která současně slouží jako vykládková a nakládková kolej vybavená zpevněnou plochou.

ŽST Majdalena bude vybavena poloostrovním nástupištěm délky 240 m s výškou hrany 550 mm nad TK, v délce 60 m bude nástupiště zastřešeno. Přístup na nástupiště je navržen úrovněově přes centrální přechod od staniční budovy přes kolej č. 2. ŽST bude bezbariérově přístupná.

Elektrickým ohřevem výhybek jsou vybaveny výhybky č. 1 – 6. Elektrickým ohřevem jsou vybaveny i výkolejky, které jsou spřaženy v chodu s příslušnou výhybkou vybavenou EOV.

Vlečka č. 2028 Českomoravský šterk, a.s. – vlečka pískovna Chlum u Třeboně je zaústěna do koleje č. 2 výhybkou č. 4 před železničním přejezdem P5605 v ev. km 22,122.

Vlečka č. 2105 Sloupárna Majdalena byla rozhodnutím Drážního úřadu č.j. DUCR-32284/25/Sg z 2.10.2025 zrušena, zaústění do koleje č. 3 bylo vypuštěno bez náhrady.

Vlečka Dřevosklad Majdalena, která není v současné době provozována – zákaz jízdy drážních vozidel, bude po projednání s vlastníkem vlečky, který ve výhledu neuvažuje s jejím provozem a souhlasí s jejím odpojením ze sítě Správy železnic (nyní zapojená přes vlečku č. 2028), snesena v celém rozsahu. Původně navržené zaústění do koleje č. 4 tak bylo vypuštěno bez náhrady.

Pro RID je určena kolej č.4, která současně slouží jako vykládková a nakládková kolej vybavená zpevněnou plochou a boční rampou.

Zastávka **Majdalena zastávka** leží v km 24,360 mezi ŽST Majdalena a Třeboň. Zastávka bude vybavena elektrickým osvětlením, přístřeškem pro cestující, orientačním systémem a nástupištěm o délce 170 m a s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK.

Zastávka Třeboň lázně ležící v km 32,446 mezi ŽST Majdalena a Třeboň bude v novém stavu součástí **ŽST Třeboň, obvod Třeboň lázně**. Bude vybavena elektrickým osvětlením, stávajícím přístřeškem pro cestující (součástí objektu budovy zastávky), orientačním systémem a nástupištěm o délce 240 m a s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK.

ŽST Třeboň bude v novém stavu dvouobvodová – obvod Třeboň lázně a obvod Třeboň. **ŽST Třeboň, obvod Třeboň** bude vybavena poloostrovním nástupištěm délky 240 m s výškou hrany 550 mm nad TK, v délce 90 m bude nástupiště zastřešeno. Přístup na nástupiště je navržen přes centrální přechod od staniční budovy přes kolej č. 3. ŽST bude bezbariérově přístupná.

Elektrickým ohřevem výhybek jsou vybaveny výhybky č. 1 – 8. Elektrickým ohřevem jsou vybaveny i výkolejky, které jsou spřaženy v chodu s příslušnou výhybkou vybavenou EOV.

Vlečka č. 2092 R.A.B. Třeboň (je zaústěna do koleje č. 2 výhybkou č. 6.

Vlečka č. 2903 Wotan Forest Třeboň je zaústěna do vlečky č. 2092 výhybkou č. 7. Vlečka není v současné době provozována – zákaz jízdy drážních vozidel.

Vlečka č. 2182 Lesostavby Třeboň, která není v současné době provozována – zákaz jízdy drážních vozidel, bude po projednání s vlastníkem vlečky, který ve výhledu neuvažuje s jejím provozem a souhlasí s jejím odpojením ze sítě Správy železnic, snesena v nezbytně nutném rozsahu v prostoru žel. přejezdu P5617 v ev. km 34,386. Původně navržené napojení/prodloužení koleje č. 3b tak bylo vypuštěno bez náhrady.

Účelové kolejiště Správy železnic je tvořeno kol. č. 3a, která je zaústěna do kol. č. 3 vých. č. 3.

Pro RID je určena kolej č. 3b, která je současně slouží jako vykládková a nakládková kolej vybavená zpevněnou plochou.

Zastávka **Lužnice** leží v km 38,473 mezi ŽST Třeboň a Lomnice nad Lužnicí. Zastávka bude vybavena elektrickým osvětlením, přístřeškem pro cestující, orientačním systémem a nástupištěm o délce 170 m a s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK.

ŽST Lomnice nad Lužnicí bude vybavena poloostrovním nástupištěm délky 170 m, s prostorovou rezervou na případné prodloužení na 240 m a s výškou hrany 550 mm nad TK. Přístup na nástupiště je přes centrální přechod od staniční budovy přes kolej č. 3. ŽST je bezbariérově přístupná.

Elektrickým ohřevem výhybek jsou vybaveny výhybky č. 1 – 5. Elektrickým ohřevem jsou vybaveny i výkolejky, které jsou spřaženy v chodu s příslušnou výhybkou vybavenou EOV.

Pro RID je určena kolej č.5, která současně slouží jako vykládková a nakládková kolej vybavená zpevněnou plochou.

Zastávka **Frahelž** leží v km 46,350 mezi ŽST Lomnice nad Lužnicí a Veselí nad Lužnicí. Zastávka bude vybavena elektrickým osvětlením, stávajícím přístřeškem pro cestující (součástí objektu budovy zastávky), orientačním systémem a nástupištěm o délce 170 m a s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK.

Zastávka **Vlkov nad Lužnicí** leží v km 49,981 mezi ŽST Lomnice nad Lužnicí a Veselí nad Lužnicí. Zastávka bude vybavena elektrickým osvětlením, stávajícím přístřeškem pro cestující (součástí objektu budovy zastávky), orientačním systémem a nástupištěm o délce 170 m a s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice.

Koncepce technického řešení navržení v jednotlivých profesích vychází ze Zadávací dokumentace a ze schváleného předchozího stupně ve stupni DÚR této stavby. Popis jednotlivých PS/SO je uveden v kap. 2.6 a 2.7 této zprávy.

Zabezpečovací zařízení v úseku České Velenice (mimo) - Veselí nad Lužnicí (mimo) se vybudují nová, 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, typu elektronické stavědlo (ES) se zapracováním všech potřebných funkcionalit, s třífázovými elektrickými přestavíky, se STOP značkami s DNS a s počítači náprav. Diagnostika zabezpečovacího zařízení z úseku stavby bude stažena do nejbližších ŽST a odtud bude proveden výstup do drážní technologické datové sítě a dále i na Intranet.

Ve všech traťových úsecích České Velenice – Nová Ves nad Lužnicí, Nová Ves nad Lužnicí – Suchdol nad Lužnicí, Suchdol nad Lužnicí – Majdalena, Majdalena – Třeboň, Třeboň – Lomnice nad Lužnicí a Lomnice nad Lužnicí – Veselí nad Lužnicí bude zřízeno **nové TZZ**, které bude integrováno do technologických počítačů přilehlých SZZ. Bude se jednat o elektronická TZZ s počítači náprav, umožňující jízdu více vlaků mezistaničním oddílem za sebou pod dohledem ETCS. Vzhledem k počtu přejezdů se předpokládá pro traťové oddíly využití počítačů náprav přejezdových zařízení. Všechna SZZ a TZZ budou řízena z CDP Praha, s možností předání řízení celé oblasti na pracoviště PPV České Velenice (v cílovém stavu PPV České Budějovice).

Zabezpečení přejezdů bude nově posuzováno nejen podle normy, ale i podle Metodického pokynu vydaného GŘ Správy železnic, státní organizace (dříve SŽDC) s platností 1. 10. 2019 „Konfigurace PZZ světelných“.

V úseku stavby bude zřízen **výhradní provoz ETCS**, proto bude omezen rozsah zřizování návěstidel a rozsah výstroje návěstidel. Uvedené bude řešeno v souladu se zásadami dohodnutými pro obdobné stavby. Samostatná seřaďovací návěstidla budou zřízena běžným způsobem v plném rozsahu.

Řízení trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo) je v souladu s požadavky O11 Správy železnic na proběhlých jednáních v rámci zpracování dokumentace a připravovaným novým pokynem pro dálkové řízení, navrženo z CDP Praha, s možností předání řízení celé oblasti na pracoviště PPV České Velenice (v cílovém stavu PPV České Budějovice).

Sdělovací zařízení. Bude položena nová optická a metalická dálková kabelizace v úseku Nová Ves n. Lužnicí – Lomnice n. Lužnicí. Na profesní poradě bude řešeno, jak bude nakládáno se stávajícími úseky optické kabelizace. V jednotlivých ŽST bude položena nová metalická a optická místní kabelizace. Dojde k rekonstrukci telefonních zapojovačů, sdělovacích rozvodů. Prostory s technologií budou chráněny systémem PZTS – Poplachový zabezpečovací a tísňový systém. Bude vybudován nový přenosový systém v celém řešeném úseku na bázi IP MPLS routerů a datových směrovačů. Ve všech stanicích a zastávkách budou nové rozhlasové rozvody a instalovány IP rozhlasové ústředny a informační systém. Kamerové systémy budou instalovány ve vybraných lokalitách dle požadavků správce. V celém úseku trati bude zprovozněn rádiový systém GSM-R. Dojde k vybudování systému dálkové diagnostiky DDTS ŽDC. Stávající sdělovací zařízení bude upravováno na základě stavebních postupů a řešení provizorních stavů. Telefonní ústředna v Třeboni bude řešena v návaznosti na její provedenou rekonstrukci v rámci investice CTD. Součástí sdělovacího zařízení bude i vybavení řídicích pracovišť na RDP.

Požadavky na inteligentní dopravní systémy. V rámci stavebních úprav železničních zastávek a stanic budou instalovány nové prvky inteligentních dopravních systémů. Jedná se především o informační systém pro cestující. Informační systém bude realizován dle současných technických a

legislativních požadavků a také interních směrnic Správy železnic (směrnice SŽ č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách).

Trakční vedení bude navrženo nové (dnešní trať je bez TV) od km 1,300 do km 54,400 systémem trakční soustavy jednofázové střídavé AC 25 kV 50 Hz, podle „Vzorové dokumentace sestavy S“ a požadavků vycházející z TSI Energie. Návrh TV bude sledovat nové kolejové řešení optimalizované trati s předpokládanými rychlostními limity trati. Na obou koncích tratě, tj. v Českých Velenicích a ve Veselí nad Lužnicí, navrhované TV navazuje na TV těchto již zrekonstruovaných stanic

Napájení TV bude realizováno ze stávající TNS ve Veselí nad Lužnicí. Z opačného směru bude TV napájeno z TNS v Českých Velenicích. Tato TNS, vybudovaná v roce 2010 v rámci sousední stavby, bude doplněna o nová technologická zařízení a připojena na linku 110 kV budovanou fy. E.ON v rámci samostatné investiční akce. Cca. uprostřed řešeného úseku tratě bude vybudována nová SpS Třeboň.

Železniční svršek a spodek. Trať bude optimalizována a elektrizována opět jako jednokolejná. Úpravy koleje jsou ohraničeny novým svrškem zřízeným v krajních stanicích v rámci již dříve zrealizovaných staveb. V celé délce žel. trati je navržena komplexní rekonstrukce železničního spodku a svršku, a to vč. úseků, v nichž byla v předchozím stupni (DÚR) namísto rekonstrukce navržena pouze úprava GPK, reprofilace a doplnění šterkové lože. Jednalo se o úsek od km 50,787 za zastávkou Vlkov do konce stavby s tím, že nový spodek a svršek zde měl být zřízen pouze v úseku dl. cca 935 m v místě zvyšování nivelety koleje pro zajištění normové podjezdové výšky silnice III/00352 pod žel. mostem v ev. km 53,208.

Směrově je nová trať navržena převážně ve stávající stopě, pouze s drobnými úpravami GPK a vesměs pro rychlost maximálně $V=120$ km/h, pro rychlostní pásma I_{100} , I_{130} a I_{150} . Výškové vedení je značně ovlivněno požadavkem na zvýšení nivelety jednak s ohledem na hladinu Q100 (v prostoru zast. Majdalena – tak, aby PTŽS byla nad úrovní Q100), jednak na potřebné zvýšení koleje na nových mostech, kde se místo přímého upevnění zřizuje průběžné šterkové lože.

Nový železniční svršek bude složen z nových kolejnic tvaru 49E1 a betonových pražců s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení u, výhybky budou na betonových pražcích.

Konstrukce pražcového podloží je navržena podle předpisu SŽDC S4 – Železniční spodek. Pro hlavní kolej a rychlost $V \geq 120$ km/h jsou požadované hodnoty únosnosti na zemní pláni $E_0=30$ MPa a na pláni železničního spodku $E_{pl}=50$ MPa, ve stanicích platí pro předjízdové koleje $E_0 / E_{pl} = 20 / 40$ MPa a pro ostatní koleje $E_0 / E_{pl} = 15 / 30$ MPa. vesměs se zřídí konstrukce typu 2, v problematických úsecích se provede těžká sanace s pilotami a roznášecí platformou. Výrazný zásah do konstrukce kolejového spodku stávající tratě je navržen z důvodu zajištění normové podjezdové výšky na silnici III/00352 do obce Val v prostoru železničního mostu v km 53,208. Zdvih nivelety koleje v nejnepríznivějším místě bude činit cca. 1,5 m s tím, že postupné zvýšení koleje se bude týkat úseku dlouhého cca. 1,2 km.

Úroňové přejezdy a přechody, pozemní komunikace. V průběhu zpracování dokumentace DSP bylo opětovně posouzeno všech 46 stávající úroňových křížení dráhy s pozemními komunikacemi, s cílem zvýšení bezpečnosti drážního i silničního provozu a minimalizace počtu úroňových křížení. Po projednání se zástupci státní správy, se správci komunikací a vlastníky dotčených nemovitostí jsou, k již 10 stávajícím úroňovým křížením navržených ke zrušení v rámci předchozího PD – DÚR, navrženy další 3 přejezdy, kterou budou též zrušeny. Některá úroňová křížení jsou zrušena bez náhrady s tím, že silniční doprava bude směřována na sousední zachované a stavbou rekonstruované přejezdy. V jednom případě je úroňové křížení se silnicí I. třídy nahrazeno nadjezdem (v místě stáv. přejezdu P5603 v ev. km 18,694). U zbývajících rušených úroňových přejezdů budou vybudovány nové či rozšířeny stávající pozemní komunikace tak, aby byla zachována obslužnost území a silniční doprava byla směřována na ponechané úroňové přejezdy. Celkový přehled zrušených přejezdů je patrný z náležející tabulky:

Přehledná tabulka s rušenými přejezdy s popisem náhradního přístupu, vč. souvisejících SO					
Č.	SO	Název přejezdu	Vozovka třídy dle TP 170	Popis navrženého řešení náhradních komunikací	Související SO
3	02-13-03	Úrovňový přejezd P5586 ev. km 5,690	účelová	Náhrada přeložkou místní komunikace na stávající komunikaci III/15010 u přejezdu P5587 v ev. km 5,813	SO 02-5003, 02-50-04 a 02-13-04
7	04-13-02	Úrovňový přejezd P5590 ev. km 9,530	místní D1	Náhradní trasa je vedena po komunikaci II/103 a místní komunikaci přes přejezd P5591 v ev. km 10,368	SO 04-50-03, 04-13-03
10	04-13-05	Úrovňový přejezd P5593 ev. km 11,343	III	Náhrada přeložkou komunikace III. tř. na stávající komunikaci III/15425 u přejezdu P5592 v ev. km 10,910	SO 04-50-05, 04-50-04, 04-13-04
17	05-13-01	Úrovňový přejezd P5601 ev. km 16,768	místní D1	Náhrada přeložkou místní komunikace na stávající komunikaci III/1502 u přejezdu P5602 v ev. km 17,307	SO 05-50-01, 06-50-01, 06-13-01
20	06-13-02	Úrovňový přejezd P5603 ev. km 18,694	I	Náhrada mimoúrovňovým křížením, přístup ke stávajícímu objektu umožněn účelovou komunikací podél přeložky I/24 k rušenému přejezdu P5603	SO 06-50-02, 06-50-02.1
26	08-13-03	Úrovňový přejezd P5608 ev. km 25,243	účelová	Zrušen bez náhrady, resp. s možností objížděky přes přejezd P5607 a sítě lesních cest	
28	08-13-05	Úrovňový přejezd P5611 ev. km 28,097	účelová	Zrušen bez náhrady, resp. s možností objížděky přes přejezd P5610 a sítě lesních cest	
30	08-13-07	Úrovňový přejezd P5613 ev. km 30,843	místní	Náhrada přeložkou místní komunikace na stávající místní komunikaci u přejezdu P5614 v ev. km 31,067	SO 08-50-07, 08-50-08, 08-13-08
37	10-13-03	Úrovňový přejezd P5619 ev. km 36,128	V, místní D	Náhrada přeložkou místní komunikace na stávající místní komunikaci u přejezdu P5618 v ev. km 35,809	SO 10-50-02, 10-50-03, 10-13-02
38	10-13-04	Úrovňový přejezd P5620 ev. km 37,227	účelová	Náhrada přeložkou účelové komunikace na stávající účelovou komunikaci u přejezdu P5621 v ev. km 37,715	SO 10-50-04, 10-50-05, 10-13-05
41	10-13-07	Úrovňový přejezd P5623 ev. km 38,805	polní cesta	Náhrada přeložkou polní cesty od sjezdu komunikace I/24 u přejezdu P5622 v ev. km 38,556	SO 10-50-06, 10-50-07, 10-13-06
44	10-13-10	Úrovňový přejezd P5626 ev. km 41,155	účelová	Náhrada přeložkou polní cesty od sjezdu komunikace I/24 u přejezdu P5627 v ev. km 41,583	SO 10-50-10, 10-50-11, 10-13-11
48	12-13-01	Úrovňový přejezd P5629 ev. km 45,693	místní D1	Náhrada přeložkou místní komunikace na stávající místní komunikaci u přejezdu P5630 v ev. km 46,428	SO 12-50-01, 12-50-02, 12-13-02

Zastřešení nástupišť, přístřešky pro cestující. Je navržen modulový systém přístřešků, kdy na prostor pro cestující bude navazovat prostor pro umístění technologie přesunuté ze stávajících samostatných objektů umístěných v blízkosti zastávek (reléové domky). Tvarové a materiálové řešení bylo zvoleno s ohledem na umístění zastávek v chráněném území, konzultováno se zástupci CHKO Třeboňsko a zároveň vychází z typového řešení přístřešků na nástupišťích podle platné směrnice SŽ, typ 15.1.

Přístřešky jsou navrženy jako rámový ocelový nosný systém s pultovou střechou. Délky přístřešků na jednotlivých zastávkách jsou proměnné podle počtu cestujících. Součástí přístřešků jsou lavičky. Zadní a boční stěny budou alternativně buď plechové, kompozitní anebo dřevěné. Střecha je navržena z vlnitého plechu.

Typy přístřešků – samostatný přístřešek pro cestující, přístřešek s technologickým vestavkem, přístřešek pro odstav kol, tento může mít implementován i technologický vestavek.

Zastřešení je řešeno jako typové dle VL Ž 13, s atypickými rozměry. Osová vzdálenost sloupů je 6,0 m, zastřešení jednosloupové, sloupy ocelové do betonových základových patek, podhled ve střední části zastřešení. Zastřešení pro šíři nástupiště 4660 mm. Minimální podchodná výška pod zastřešením je 2,5 m.

Zastřešení výstupů z podchodu v ŽST Suchdol nad Lužnicí je navrženo s atypickými rozměry dle typových VL Ž 14 s vykonzolovanou střechou, která bude sloužit jako zastřešení pro cestující a zastřešení odstavu jízdních kol. Stěny zastřešení na parapetech výstupů budou typové prosklené. Střecha z vlnitého trapézového plechu s antikorozií úpravou – pultová. Nosná konstrukce je ocelová rámová.

Prostory pro cestující žel. stanic a zastávek jsou řešeny bezbariérově, navrhovaná kapacita vychází z frekvence cestujících, je počítáno s informačním systémem, jehož řešení je součástí samostatných PS.

Demolice. Předmětem dokumentace je návrh na demolice stávajících pozemních stavebních objektů nacházejících se v hranicích záměru stavby s ohledem na jejich nevyužitelnost nebo špatný stavebně technický stav.

Drobná architektura. Druh a počet prvků drobné architektury je volen v souladu s nároky na estetiku, funkčnost, trvanlivost (antivandal) a počet cestujících v jednotlivých žel. stanicích a zastávkách.

Jedná se o technické řešení laviček na nástupištích, odpadkových košů i mimo nástupiště, košů na tříděný odpad a posypových boxů na nástupištích, informačních tabulí na nástupištích a přístřešků na kola.

Tvarové a materiálové řešení je zvoleno v souladu s pokynem SŽDC PO-20/2019 GR Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Mobiliář s ohledem na umístění zastávek a žel. stanicích ve zvláště chráněném území a konzultováno se zástupci CHKO Třeboňsko.

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

(podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima)

Během svého drážního provozu stavba nenárokuje spotřebu tepla ani teplé užitkové vody. Stavba nevyužívá k provozu zemní ani jiný plyn.

Energetická bilance – EOv

- Příkon EOv (instalovaný = soudobý): 288 kW
- Odhad roční spotřeby EOv: 380 MWh/rok

Energetická bilance – rozvody NN v majetku Správy Železnic, s.o.

Název odběru	Pi (kW) stáv.	Ps (kW) stáv.	Pi (kW) navržený	Ps (kW) navržený
ŽST Nová Ves nad Lužnicí	42	37,4	122	6
zast. Dvory nad Lužnicí	12	8	23	20
zast. Hrdlořezy	12	8	11,5	10,5
zast. Suchdol nad Lužnicí			17,5	15,5
ŽST Suchdol nad Lužnicí	52	47,3	128	68
ŽST Majdalena	47,6	38,2	112	61
zast. Majdalena	12	8	15	13
SpS Třeboň			46	40
zast. Třeboň-lázně	32,1	16,8	24	11
ŽST Třeboň	120	88,8	186	141

zast. Lužnice	12	8	16,5	15,5
ŽST Lomnice nad Lužnicí	47,6	38,2	127	67
zast. Frahelž	18,6	12,4	27,5	22,5
zast. Vlkov nad Lužnicí	47,6	38,2	25	21
Celkový výkon (kW)	-	-	881	553

Bilance všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody nových provozních objektů – SpS Třeboň a objekt TS 22/0,4 kV v ŽST Třeboň a rekonstruovaných/upravovaných částech výpravních budov v dotčených stanicích a TNS v Českých Velenicích :

Bilance TUV:

	denní potřeba TUV	roční spotřeba TUV	poznámka
	(l/den)	(m3/rok)	
ŽST Nová Ves nad Lužnicí, výpravní budova	36	13,14	WC jen pro zaměstnance
ŽST Suchdol nad Lužnicí, výpravní budova	36	13,14	WC jen pro zaměstnance
ŽST Majdalena, výpravní budova	0	0	WC mimo výpravní budovu
ŽST Třeboň, výpravní budova	36	13,14	WC jen pro zaměstnance
ŽST Lomnice nad Lužnicí, výpravní budova	36	13,14	WC jen pro zaměstnance

Bilance el. energie na vytápění a chlazení:

	vytápění	chlazení	celkem	poznámka
	kW	kW	kW	
ŽST Nová Ves nad Lužnicí, výpravní budova	13,5	11,04	11,04	
ŽST Suchdol nad Lužnicí, výpravní budova	16	12,66	28,66	
ŽST Majdalena, výpravní budova	18,5	12,91	31,41	
ŽST Třeboň, výpravní budova	13	11,04	24,04	
ŽST Třeboň, objekt TS 22/0,4 kV	4,5	2,85	7,35	
ŽST Lomnice nad Lužnicí, výpravní budova	15	12,66	27,66	

c) celková spotřeba vody

Celkové spotřeba vody vychází z předchozího stupně dokumentace.

d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyprodukovaným materiálem

V průběhu realizace stavby bude vyprodukováno větší množství odpadů, s nimiž bude nakládáno původcem odpadu v souladu s popisem v kapitole B.6, písmeno a) a platnou legislativou v odpadovém hospodářství (v současné době platí zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech).

Po dobu výstavby bude původcem odpadu (§ 5 odst. 1 písmena „a“ zákona) ve smyslu zákona zhotovitel stavby (dosud neurčen). Zadavatel stavby smluvně zajistí se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle druhu a kategorie dle Katalogu odpadů (vyhláška č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů) a nakládat s ním podle jeho skutečných vlastností. Zákon přitom stanovuje hierarchii odpadového hospodářství, podle níž je prioritou předcházení vzniku odpadu, a nelze-li vzniku odpadu předejít, pak v následujícím pořadí jeho příprava k opětovnému použití, recyklace, jiné využití, včetně energetického využití, a není-li možné ani to, jeho odstranění (uložení na skládku, spalení).

Přehled prováděnou stavbou produkováných odpadů je uveden v následující tabulce.

Přehled odpadů vznikajících při realizaci stavby

Č.	Kód odpadu	Kat.	Zařazení odpadu	Název odpadu dle katalogu odpadů	Jedn.	PDPS
1	07 02 99 01	O	Pryžové podložky (žel. svršek)	Pryžový odpad	t	17,6
2	07 02 99 01	O	Pryžové přejezdové panely	Pryžový odpad	t	51,1
3	16 02 14	O	Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přístr. - Al, Cu a vz. kovy)	Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13	t	35,2
4	17 01 01	O	Beton z demolic objektů, základů TV	Beton	t	69 206,6
5	17 01 01	O	Kůly a sloupy betonové	Beton	t	16,5
6	17 01 01	O	Železniční pražce betonové	Beton	ks	34 870,0
7	17 01 02	O	Stavební a demoliční suť (cihly)	Cihly	t	6 073,5
8	17 01 03	O	Porcelánové podpěrky	Tašky a keramické výrobky	t	171,0
9	17 02 01	O	Dřevo po stavebním použití, z demolic	Dřevo	t	331,2
10	17 02 02	O	Sklo z interiérů rekonstruovaných objektů	Sklo	t	42,0
11	17 02 03	O	Izolátory plastové	Plasty	ks	6,0
12	17 02 03	O	Plasty z interiérů rekonstruovaných objektů	Plasty	t	17,2
13	17 02 03	O	Polyetylenové podložky (žel. svršek)	Plasty	t	8,7
14	17 03 02	O	Vybouraný asfaltový kryt	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	t	49 706,2
15	17 04 02	O	Odpad hliníku	Hliník	t	7,5
16	17 04 05	O	Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej.	Železo a ocel	t	3 815,4
17	17 04 07	O	Směsné kovy	Směsné kovy	t	28,6
18	17 04 11	O	Zbytky kabelů a vodičů	Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10	t	27,3
19	17 05 04	O	Kamenná suť	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	t	52 615,1
20	17 05 04	O	Vytěžené zeminy a horniny - I. třída těžitelnosti	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	t	557 812,6
21	17 05 04	O	Vytěžené zeminy a horniny - II. třída těžitelnosti	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	t	50 605,6
22	17 05 08	O	Štěrky z kolejiště (odpad po recyklaci)	Štěrky ze železničního svršku neuvedené pod číslem 17 05 07	t	45 361,2
23	17 06 04	O	Zbytky izolačních materiálů	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	t	243,7
24	20 02 01	O	Smýcené stromy a keře	Piliny, hobliny, odřezky, dřevo, dřevotřískové desky a dýhy, neuvedené pod číslem 03 01 04	t	1 347,1
25	20 03 99	O	Odpad podobný komunálnímu odpadu	Komunální odpady jinak blíže neurčené	t	319,8
26	08 01 17*	N	Staré nátěrové hmoty	Odpady z odstraňování barev nebo laků obsahujících organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	kg	0,2
27	16 02 13*	N	Výkonové transformátory a tlumivky s olejovou náplní	Vyřazená zařízení obsahující nebezpečné složky neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 12	ks	2,0
28	17 01 06*	N	Kontaminovaná stavební suť a betony z demolic	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků, obsahující nebezpečné látky	t	2 183,3
29	17 02 04*	N	Železniční pražce dřevěné - mostnice	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	ks	154,0
30	17 02 04*	N	Železniční pražce dřevěné	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	ks	15 121,0
31	17 03 03*	N	Odpady s obsahem dehtu	Uhelný dehet a výrobky z dehtu	t	1,6
32	17 04 09*	N	Výhybky znečištěné mazadly	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	ks	46,0

Č.	Kód odpadu	Kat.	Zařízení odpadu	Název odpadu dle katalogu odpadů	Jedn.	PDPS
33	17 04 10*	N	Kabely s izolací papír - olej	Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	t	6,7
34	17 05 07*	N	Lokálně znečištěný štěrk a zemina z kolejíště (výhybky)	Štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	t	2 872,8
35	17 06 03*	N	Izolační materiály obsahující nebezpečné látky	Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky	t	2,0
36	17 06 05*	N	Stavební materiály obsahující azbest	Stavební materiály obsahující azbest	t	19,9

* Nebezpečné odpady jsou označeny dle Katalogu odpadů symbolem „*“

Během výstavby je původce odpadu (zhotovitel stavby) povinen vést průběžnou evidenci o odpadech. Způsob vedení průběžné evidence je stanovena vyhláškou č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu nebo obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Provozem stavby nevznikají emise, žel. trať je v celém svém rozsahu elektrizovaná.

e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Realizací stavby „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“ se požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení nemění. Veškerá připojení nových technologických objektů jsou navržena po sítích Správy železnic.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

(Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace s rozlišením na zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu, zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením, zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů a údajů o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením)

Přístupnost a užívání stavby se týká všech cestujících, včetně zdravotně postižených osob se sníženou schopností pohybu a orientace, tj. osob se ztrátou, nebo omezenou schopností zraku, sluchu a pohybu. K postiženým řadíme i průvodce s dětskými kočárky, malé děti, staré lidi, těhotné ženy a dočasně postižené.

Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena:

- pro cestující s omezenou schopností pohybu
- pro cestující s omezenou schopností orientace

Bezbariérová přístupnost cestujících pohybově postižených

Přístupnost stavby pro těžce pohybově postižené je úrovnový přístup bez prahu a překonání nutných výšek pomocí ramp či výtahu s úpravou pro zdravotně postižené, popřípadě vertikálně zdvihací plošiny.

Všechny ostatní objekty sloužící pro cestující veřejnost nebo pro pěší jsou řešeny bezbariérově:

Bezbariérová přístupnost cestujících s omezenou schopností orientace

Pro orientaci, podle stupně postižení, používá cestující k získání informací zbytky zraku, hmat a sluch. Silně slabozrací využívají přednostně zásady pro nevidomé a slabozrací pak i další orientaci např. na vodících liniích kontrastních barev. Všechna nová nástupiště, přístupné cestujícím, budou opatřena reliéfním a barevným značením zajišťující bezpečný pohyb cestujících s omezenou schopností orientace.

Stavba je navržena tak, aby splňovala Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se

zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (TSI-PRM), vztahující se dle vyhlášky. č. 398/2009 Sb., § 1, odst. 3, na stavbu dráhy zařazené do evropského železničního systému.

Z hlediska plnění požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, se část navrhované stavby, nespádající pod působnost těchto TSI-PRM, jako jsou vyvolané úpravy stávajících komunikací, posuzuje podle §2, odst. (1) c) – stavba občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejností. Dokumentace stavby splňuje požadavky § 5 (Přístupy do staveb) uvedených v Příloze 1 vztahující se k uvedenému druhu stavby.

Požadavky na technické parametry staveb a zařízení

Nástupiště

Nástupiště bude splňovat následující parametry:

- max. hodnota příčného sklonu dlažby bude 2%
- součinitel smykového tření povrchu nástupišť, souvisejících nástupištních ploch a přístupových chodníků a zjišťovaný ve smyslu ČSN 74 4130 musí mít hodnotu min. $\mu = 0,5 \tan \alpha$ (α ...úhel sklonu)
- min. šířka veřejnosti přístupné části nástupiště je závislá na délce překážky
- min. 2 000 mm od nástupní hrany při délce překážky do 10 m
- min. 2 400 mm od nástupní hrany při délce překážky přes 10 m
- poloha všech nově navržených konstrukcí, vybavení nástupišť je navržena tak, aby mezi hranou nástupiště a danými zmiňovanými objekty byla zachována vzdálenost 2 000 mm
- min. vzdálenost mobiliáře od okraje signálního pásu činí 1 000 mm, nejlépe 1 500 mm
- veškeré překážky (sloupy osvětlení, rozhlasu atd.) jsou umístěny ve vzdálenosti min. 1 000 mm od okraje signálního pásu nebo doprostřed signálního pásu

Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišti

Při situování bezpečnostních a orientačních pásů bylo použito:

- Vzorové listy SŽDC Ž8.7 – Změna č. 2
- Bezbariérové užívání staveb – Renata Zdařilová, metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- Technická specifikace pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace
- Doporučený standart technický – Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob – Ing. Petr Lněnička, Viktor Dudr
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace z roku 2009
- Materiály, z nichž budou vytvořené bezbariérové úpravy, musí splňovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a Technické návody TZÚS 12.03.04

Schodiště

Schodiště budou splňovat následující parametry:

- pochozí plocha – součinitel smykového tření min 0,5
- přední okraj schodišťového stupně do vzdálenosti 40 mm – součinitel smykového tření min 0,6 Dle ČSN 73 4130
- madla budou kontrastní, odsazená 40 mm od zdi

Zábradlí

Zábradlí byla zřizována v následujících případech (dle TNŽ 73 6334 – Oplocení a zábradlí na drahách celostátních a regionálních; ČSN 74 3305 – Ochranná zábradlí):

- všude tam, kde je potřeba zabránit uživatelům drážních zařízení (cestujícím, přepravním apod.) použít jiných než vyhrazených cest

- u východů z budov, tam kde je nebezpečí přímého vstupu do koleje nebo na provozovanou komunikaci, na kterou není dostatečný rozhled
- v případech, kdy výškový rozdíl mezi pochozí plochou a upraveným terénem, plochou je 500 mm a větší
- zábradlí při výstupu z podchodu na železniční nástupiště bude mít na pravém madle umístěn hmatový štítek

Komunikace

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb.

Přechody pro chodce budou doplněny bezbariérovými úpravami (varovný – 40 cm a signální – 80 cm pás) a budou nasvíceny speciálním přechodovým svítidlem. Všude kde je navržen snížený obrubník mezi chodníkem a vozovkou (například ve vjezdech) bude zřízený varovný pás z hmatné dlažby z odlišné barvy.

Materiály, z nichž budou vytvořené bezbariérové úpravy, musí splňovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a Technické návody TZÚS 12.03.04.

Volně stojící nábytek a zařízení

- všechny volně stojící nábytek a zařízení opticky kontrastuje se svým okolím a nemá ostré hrany
- všechny volně stojící nábytek a zařízení je umístěno tak, aby nepřekáželo nevidomým nebo zrakově postiženým osobám, jeho poloha je zjištěitelná nevidomými osobami používající hůl
- na nástupišťích jsou umístěny lavičky s opěradly zad, z nichž jedna třetina je vybavena opěrkami

Informační systém pro cestující

Informační systém doplněn o potřebné orientační tabule s piktogramy usměrňující postižené cestující k přístupu a opuštění nástupiště. Tabule jsou součástí orientačního systému.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení

Z důvodů dodržení příslušných norem pro souběh sdělovacích kabelů s kabely zabezpečovacími a silnoproudými budou dodrženy následující zásady:

- při souběhu s kabely zabezpečovacími a silnoproudými do 1 kV je nutné dodržet minimální vzdálenost samostatných kabelových prvků 30 cm a kabely nemusí být uloženy v chráničkách; v případně vzdálenosti 10 cm musí být kabely uloženy v chráničkách.
- při souběhu s trakčními kabely, tj. kabely do 35 kV, je nutné dodržet prostorovou normu ČSN 73 6005 pro souběh sdělovacího kabelu (OK). Vzdálenosti budou mezi kabely 0,8 m v případě nechráněného OK a 0,3 m v případě OK v chráničkách nebo žlabech.

Součástí stavby je elektrizace úseku žel. trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo) střídavou trakční soustavou AC 25kV, 50 Hz, která způsobuje ve svém okolí elektromagnetická pole. Tato pole indukují v souběžných a křížujících sdělovacích vedení napětí a proudy, které se mohou projevit jako nebezpečné nebo rušivé ovlivnění metalických sdělovacích sítí místních telekomunikačního správce CETIN a.s. Oblast indukční vazby zasahuje do okolí několika kilometrů od střídavé traktce. Hodnota podélného indukovaného napětí nesmí překročit u kabelových vedení v žádném případě zkušební napětí pro zkoušku elektrické pevnosti obvodové izolace kabelu a napětí, které by ohrozilo funkci připojených zařízení. Povolená mez naindukovaného napětí při mimořádném stavu je do 60 V a při zkratu trakčního vedení při vypínacím čase 0,2s je mezní hranice naindukovaného napětí 300 V. Pro úsek České Velenice – Suchdol nad Lužnicí je plánované nové vedení 2x110kV, které bude pravděpodobně více ovlivňovat sdělovací vedení v místech souběhu s TV. Řešení vlivu z VVN není součástí této stavby.

V rámci předchozího stupně – dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) byla vytipována stávající vedení, souběžná nebo křížující, u kterých bude nutná realizace ochranných opatření před vlivy TV:

- KABEL HR Suchdol Nad Lužnicí - 10/7

Kabel veden z HR Suchdol Nad Lužnicí k spojce 8/1 u obce Nová Ves nad Lužnicí kabelem 48DM 0,9 DCKOPV. Na tomto kabelu dosahuje hodnota indukčního napětí pro zkratový stav 615 V a u mimořádného stavu 402 V. V tomto úseku je navržena výměna celého kabelu v délce 15,7 km za kabel adekvátního typu se zvýšenou odolností proti indukčním vlivům např. 35XN 0,8 PPFLEZE.

- KABEL D_Nap_1 CEVE 10 - HR České Velenice

Propojení D_Nap_1 CEVE 10 a HR České Velenice je provedeno kabelem typu PPFLEZE 100XN 0,8 a PPFLE 100XN 0,8. Na tomto kabelu je spočtená hodnota naindukovaného napětí při zkratovém stavu dosahuje hodnoty 310 V a u mimořádného stavu hodnoty 203 V. Obě hodnoty přesahují povolenou mez. Z tohoto důvodu je navržena náhrada stávajícího kabelu za kabel typu PPFLEZE 100XN 0,8 v místě spojky X1ZFR-5 v délce 3,9 km.

- 22. KABEL HR SUCHDOL N.LUŽ - HR DNAD DVORY N.LUŽ

HR SUCHDOL N. LUŽ. je propojen s HR DNAD DVORY N. LUŽ. kabelem 32DM 0,9 DCKOPV. Na tomto kabelu dosahuje hodnota indukčního napětí pro mimořádný stav 166 V. V tomto úseku je navržena výměna celého kabelu v délce 6,2 km za kabel adekvátního typu se zvýšenou odolností proti indukčním vlivům např. 35XN 0,8 PPFLEZE.

- 24. KABEL HR SUCHDOL N.LUŽ - č.p. 69 SULU 1151

Propojení HR SUCHDIL N. LUŽ. a č.p. 69 SULU 1151 je realizováno kabelem 150XN 0,4 PPFLEZE – 5XN 0,6 PPFLEZE. Indukované napětí pro mimořádný stav má hodnotu 72,57 V. Tato hodnota překračuje povolenou mez. Z tohoto důvodu je navrženo uzemnění pláště kabelu ve stávající kabelové skříni 60a SULU213 a umístění vodiče na LSA pásy, které budou opatřeny bleskojistkami.

- 27. KABEL 08P TR bez rozlišení – SKH

Kabel veden ze spojky 08P TR bez rozlišení v obci Majdalena a je ukončen v obci Holičky v koncovce SHK. Na tomto kabelu dosahují hodnoty indukčního napětí pro zkratový stav 489 V a mimořádný stav 320 V. Tyto hodnoty překračují povolenou mez. V tomto úseku je navržena výměna celého kabelu v délce 10,2 km za kabel adekvátního typu se zvýšenou odolností proti indukčním vlivům např. 35XN 0,8 PPFLEZE. Pro docílení požadované hodnoty zkratového a mimořádného stavu bude kabel pláště uzemněn ve vzdálenosti 6 km od počátku kabelu (spojka 08P TR). Vodiče budou vyvedeny na LSA pásy s bleskojistkami např. ve stávající kabelové skříni 4MAJD38.

- 28. KABEL HR MAJDALENA - strážní domek TRBN2549

Od HR Majdalena až k „strážní domek RTBN2549“ je uložen kabel typu PPFLEZE. Indukované napětí od nové traktace je v případě zkratu 107 V a u mimořádného stavu 70 V. Mimořádný stav překračuje povolenou mez. Navržené úpravy na kabelu položené mezi obcemi Majdalena (spojka 08P TR) a Holičky (koncovka SHK) způsobí dostatečnou změnu v naindukovaných napětích. Na tomto kabelu tedy nemusejí být aplikovány žádné dodatečné ochrany.

- 38. KABEL HR TRBN2(Brilice) - HR LOMNICE N.LUŽN

HR Brilice TRBN2 je propojen s HR Lomnice nad Lužnicí kabelem PR 1,3+26DM 0,9 DCKAY. Naindukovaná hodnota na tomto kabelu pro zkratový stav je 220 V a u mimořádného stavu 124 V. Je navržena výměna celého kabelu v délce 11,8 km za kabel adekvátního typu se zvýšenou odolností proti indukčním vlivům např. 35XN 0,8 PPFLEZE.

b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů

Korozní průzkum inženýrských a pozemních objektů, který byl proveden v srpnu 2019 a v červenci 2020, prokázal přítomnost stejnosměrných elektrických polí vlivem stávající elektrizovaných

trati. Proudová hustota bludných proudů vykazovala třetí až čtvrtý stupeň agresivity půdního a horninového prostředí. Na základě výsledků měření bude celá stavba zařazena do stupně základních ochranných opatření 4 dle SŽDC (ČD) SR 5/7 (S).

Návrh protikorozi ochrany:

Postupovat v souladu s předpisem SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) „Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů“ a TKP staveb železničních drah v ČR.

Na mostních a pozemních objektech budou umístěny kontrolní měřicí body (KMB), které se vodičově propojí s ocelovou výztuží. Vybudování kontrolních měřících bodů na mostních a pozemních objektech bude začleněno do projektů těchto objektů.

Protikorozi ochrana kovových úložných zařízení a konstrukcí před účinky stejnosměrných bludných proudů je navrhována etapově.

1. etapa

Na měřících stanovištích kovových úložných zařízení se provede předběžný korozní průzkum. Tato měření musí být dlouhodobá s elektronickým záznamem naměřených hodnot.

Termín zahájení 1. etapy – před zahájením stavby.

2. etapa

Na stejných měřících stanovištích a stejnou metodikou měření jako v 1. etapě bude proveden dodatečný korozní průzkum.

V druhé etapě bude provedeno i měření na nově vybudovaných železobetonových objektech. Termín ukončení 2. etapy – po uvedení stavby do zkušební provozu.

3. etapa

Tato etapa bude bezprostředně navazovat na ukončení prací ve 2. etapě. Na základě vyhodnocení a následného porovnání předběžného a dodatečného korozního průzkumu v případech prokazatelného korozního ohrožení bude urychleně vyprojektována dodatečná pasivní ochrana eventuálně aktivní protikorozi ochrana proti účinkům stejnosměrných bludných proudů.

Termín 3. etapy – projektová dokumentace s realizací do 6 měsíců po skončení 2. etapy.

Rozsah předběžného a dodatečného korozního průzkumu a měření v průběhu stavby je navržen takto:

- U železobetonových staveb je rozsah průzkumů a měření dán projektovou dokumentací jednotlivých objektů (viz počet dilatačních celků a navržených KMB);
- V případě měření na kovových úložných zařízeních je třeba se zaměřit především na uzemnění a ochranné vodiče distribuční sítě, přičemž je důležité, aby měřená zařízení pokrývala pokud možno celou trasu stavby s přihlédnutím k charakteru okolní zástavby. Navrhuje se měření v rozsahu 10 měřících bodů.

Další návrhy a doporučení:

Trakční stožáry doporučujeme ukolejňovat přes průrazku s opakovatelnou funkcí (např. typ UPO). Bleskojistky na trakčních stožárech namontovat izolovaně s izolovaným svodem.

Průběžně zajišťovat odborné posuzování nových staveb úložných zařízení a konstrukcí z hlediska jejich protikorozi ochrany u „Specializovaného střediska diagnostiky korozních vlivů TÚDC“ - organizační jednotky Správy železnic s možností zabezpečení:

- odborné spolupráce v oblasti řádného zabezpečení protikorozi ochrany,
- kontroly a měření elektrických parametrů izolací a armatur v průběhu stavby mostních a železobetonových konstrukcí.

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné části dokumentace N.1.6.6 Ochrana proti účinkům bludných proudů.

c) opatření zabráňující nežádoucímu vstupu do uzavřeného prostoru dráhy, jeho monitoring

Zamezit neoprávněnému vstupu do otevřených prostor dráhy není reálně možné. Zabezpečen je pouze nežádoucí vstup do vnitřních prostor technologických a provozních objektů dráhy, případně do oplocených vnějších prostor.

V rámci stavby se zřizují kamerové systémy, které mimo jiné umožňují monitorovat sledovaný prostor s možným dalším vyhodnocením a přijutím dodatečných opatření.

d) zabezpečení a dohled nad kříženími dráhy s pozemními komunikacemi

Ve stávajícím stavu dochází ke křížení veřejných komunikací s dráhou v celkovém počtu 47 úrovnových přejezdů. V rámci zpracování předchozího stupně dokumentace ve stupni DÚR byla posouzena všechna stávající úrovnových křížení dráhy s pozemními komunikacemi, jejímž cílem bylo, s ohledem na zvýšení bezpečnosti drážního i silničního provozu, minimalizovat počet těchto úrovnových křížení. Po projednání se zástupci státní správy, samosprávy a se správci komunikací bylo 11 stávajících úrovnových křížení navrženo ke zrušení. Některá úrovnová křížení jsou zrušena bez náhrady s tím, že silniční doprava bude směřována na sousední zachované a ve stavbě rekonstruované přejezdy. V jednom případě bylo úrovnové křížení se silnicí I. třídy nahrazeno nadjezdem. U zbývajících rušených úrovnových přejezdů budou vybudovány nové či rozšířeny stávající pozemní komunikace tak, aby byla zachována obslužnost území a silniční doprava byla směřována na ponechané úrovnové přejezdy.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení**a) popis stávajícího stavu**

Současné provozně technické parametry dotčeného úseku neodpovídají standardům pro železniční tratě zařazené do transevropské sítě. Vybavení železniční infrastruktury významně zaostává za technickým vývojem. Některé důležité objekty dopravní cesty jsou již za hranicí životnosti. Znamená to, že jen pro samotné udržení v provozuschopném stavu na současné úrovni by i bez realizace projektu bylo nutné brzy přistoupit k zásadním obnovám a rekonstrukcím investičního charakteru.

b) popis navrženého řešení**D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení****Stávající stav**

Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) ve stanicích Nová Ves nad Lužnicí, Suchdol nad Lužnicí, Majdalena, Třeboň a Lomnice nad Lužnicí jsou elektromechanická, 2. kategorie dle TNŽ 34 2620.

Traťová zabezpečovací zařízení (TZZ) mezi jednotlivými stanicemi jsou typu hradlového poloautobloku 2. kategorie, pouze v krajních úsecích České Velenice – Nová Ves nad Lužnicí a Lomnice nad Lužnicí – Veselí nad Lužnicí je v současnosti provozováno TZZ 3. kategorie typu AHP.

Přejezdová zabezpečovací zařízení (PZZ), osazená na trati a ve stanicích, představují průřez technikou postupně budovanou v jednotlivých historických etapách. Je zde od původních mechanických závor, přes reléové PZZ, reléové PZZ s elektronickými doplňky až po elektronické PZZ. Celkem je v řešeném traťovém úseku 47 staničních a traťových přejezdů, z toho 37 je vybaveno PZZ, 8 je vybaveno mechanickými závorami, 1 přejezd je opatřen uzamykatelnou zábranou.

Stanice České Velenice a Veselí nad Lužnicí jsou vybaveny elektronickým SZZ 3. kategorie. V Obou stanicích bude přede zahájením stavby v provozu vlakový zabezpečovač ETCS L2 ve smíšeném režimu.

Navržené technické řešení

Staniční zabezpečovací zařízení v úseku České Velenice (mimo) - Veselí nad Lužnicí (mimo) se vybudují nová, která budou vyhovovat minimálně podmínkám 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 s rozšířením funkcionality dle podmínek výhradního provozu ETCS L2 s benefity a obousměrnou komunikací. Zařízení bude zřízeno s třífázovými elektrickými přestavníky, se STOP značkami s DNS a

s počítači náprav. Pro napájení nového zařízení i dalších zařízení (např. sdělovací zařízení) bude sloužit univerzální napájecí zdroj. Základní napájení pro univerzální napájecí zdroj bude zajištěno z trakčního vedení, náhradní napájení bude zajištěno z místní veřejné sítě. Diagnostika zabezpečovacího zařízení z úseku stavby bude stažena do nejbližších ŽST a odtud bude proveden výstup do drážní technologické datové sítě a dále i na intranet.

Pro umístění vnitřních částí SZZ se ve všech stanicích využijí prostory ve stávajících výpravních budovách a u železničních přejezdů budou zřízeny nové technologické objekty. V rámci PS budou ve stavědlových ústřednách namontovány klimatizační jednotky, které v těchto místnostech budou udržovat stanovenou teplotu (budou topit nebo chladit). Baterie budou umístěny v klimatizovaných skříních s teplotou +20 °C, ve stavědlových ústřednách od +5 °C do +35 °C. Napájení klimatizačních jednotek bude zajištěno z místní sítě. Správná činnost klimatizačních jednotek bude indikována na pracovišti JOP a dále bude indikována v diagnostice staničního zabezpečovacího zařízení. Konkretizace umístění klimatizačních jednotek bude určena v rámci SO pro stavební úpravy budov.

Všechna SZZ a TZZ budou řízena dálkově z CDP Praha. Zařízení budou vyhovovat podmínkám technologického zařízení s funkcionalitou ETCS L2 ve výhradním provozu s benefity tedy s obousměrnou komunikací s RBC.

Ve všech traťových úsecích

- České Velenice - Nová Ves nad Lužnicí
- Nová Ves nad Lužnicí - Suchdol nad Lužnicí
- Suchdol nad Lužnicí – Majdalena
- Majdalena – Třeboň
- Třeboň - Lomnice nad Lužnicí
- Lomnice nad Lužnicí - Veselí nad Lužnicí

bude zřízeno nové TZZ, které bude plně integrováno do přilehlých dopravních. Bude se jednat o elektronická TZZ s počítači náprav, umožňující jízdu více vlaků pod dohledem ETCS L2. Dělení traťových úseků na oddíly je definováno na základě návrhu dopravní technologie. Vzhledem k počtu přejezdů se předpokládá pro traťové oddíly využití počítačů náprav přejezdových zařízení.

Jednotlivá PZS budou nová s obousměrnou komunikací. PZS, která jsou v obvodu stanic budou součástí technologie SZZ.

V úseku stavby bude veden výhradní provoz pod dohledem ETCS L2 s benefity, proto bude omezen rozsah zřizování návštěvidel a rozsah výstrojí návštěvidel. Uvedené bude řešeno v souladu se zásadami dohodnutými pro obdobné stavby. Pro provoz pod výhradním dohledem ETCS a pro výše navrhovaný způsob navštívení bude nutné upravit příslušné předpisy a normy Správy železnic, státní organizace.

Řízení trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo) bude, v souladu s připravovanou aktualizací pokynu Správy železnic, státní organizace (dříve SŽDC) PO-01/2021-GR, z CDP Praha.

Jak již bylo výše uvedeno, v úseku stavby bude při jejím dokončení zajištěno DOZ z CDP Praha a bude zřízen systém ETCS. Součástí stavby proto budou veškeré dodávky, montáže a úpravy, které bude nutné provést jak ve vlastním úseku stavby (balízy, lokalizační značky) a technologie pro DOZ. RBC bude společně pro také pro traťový úsek České Velenice – České Budějovice (mimo) a bude umístěno na CDP Praha.

Kabelové rozvody se v potřebném rozsahu položí nové, budou provedeny plněnými kabely dle ČSN 34 2040 v platné edici. S ohledem na elektrizaci traťového úseku jednofázovou střídavou trakční soustavou 25kV / 50Hz bude převážná část kabelizace provedena kabely typu TCEKPFLEZE s ochranným kovovým obalem. Pokládka kabelů zabezpečovacích zařízení bude v maximální míře využívat společnou trasu s výkopy pro trasy sdělovacích kabelů (DOK, TK).

1. D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 01-01-11 ŽST České Velenice, úpravy SZZ

PS 03-01-11 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, SZZ

PS 05-01-11 ŽST Suchdol nad Lužnicí, SZZ
PS 07-01-11 ŽST Majdalena, SZZ
PS 09-01-11 ŽST Třeboň, SZZ
PS 11-01-11 ŽST Lomnice nad Lužnicí, SZZ
PS 13-01-11 ŽST Veselí nad Lužnicí, úpravy SZZ

Součástí jednotlivých PS je zřízení vnější části zařízení a jejich vazba na SZZ, které je umístěné v místě jednotlivých dopraven.

PS 01-01-11 ŽST České Velenice, úpravy SZZ

Budou provedeny úpravy pro navázání nového TZZ, úpravy vyplývající ze zvyšování rychlosti a z výstavby ETCS v navazujícím úseku trati. Jedná se o úpravy stávajícího SZZ.

PS 03-01-11 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, SZZ

Bude provedena výstavba SZZ s řídicí částí v ŽST Veselí nad Lužnicí se zaokružováním. Přístup na nástupiště bude zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí.

PS 05-01-11 ŽST Suchdol nad Lužnicí, SZZ

Bude provedena výstavba SZZ s řídicí částí v ŽST Veselí nad Lužnicí se zaokružováním. Přístup na nástupiště bude zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí.

PS 07-01-11 ŽST Majdalena, SZZ

Bude provedena výstavba SZZ s řídicí částí v ŽST Veselí nad Lužnicí se zaokružováním. Přístup na nástupiště bude zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí. Přístup na nástupiště bude zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí.

PS 09-01-11 ŽST Třeboň, SZZ

Bude provedena výstavba SZZ s řídicí částí v ŽST Veselí nad Lužnicí se zaokružováním. Přístup na nástupiště bude zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí

PS 11-01-11 ŽST Lomnice nad Lužnicí, SZZ

Bude provedena výstavba SZZ s řídicí částí v ŽST Veselí n. L. se zaokružováním. Přístup na nástupiště bude zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí.

PS 13-01-11 ŽST Veselí nad Lužnicí, úpravy SZZ

Budou provedeny úpravy pro navázání nového TZZ, úpravy vyplývající ze zvyšování rychlosti a z výstavby ETCS v navazujícím úseku trati. Jedná se o úpravy stávajícího SZZ.

2. D.1.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 02-01-21 České Velenice - Nová Ves nad Lužnicí, TZZ
PS 04-01-21 Nová Ves nad Lužnicí - Suchdol nad Lužnicí, TZZ
PS 06-01-21 Suchdol nad Lužnicí - Majdalena, TZZ
PS 08-01-21 Majdalena - Třeboň, TZZ
PS 10-01-21 Třeboň - Lomnice nad Lužnicí, TZZ
PS 12-01-21 Lomnice nad Lužnicí - Veselí nad Lužnicí, TZZ

Součástí jednotlivých PS je zřízení vnější části zařízení. TZZ ve smyslu integrovaného traťového zařízení bude zakomponováno do traťového stavědla a bude používáno v případě nouzového provozu. Během provozu pod systémem ETCS L2 bude sled vlaků na v traťovém úseku řídit RBC. Současně také bude RBC ovládat výstrahu na traťových PZS v závislosti na rychlostní křivce konkrétního vlaku.

3. D.1.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)

PS 00-01-51 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, DOZ

PS 00-01-51 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, DOZ

V rámci tohoto budou SW upravena dvě stávající pracoviště traťových dispečerů vedlejších tratí, která budou sloužit pro řízení tratě České Velenice – České Budějovice (mimo). Na pracovištích bude doplněn reliéf traťového úseku České Velenice – Veselí nad Lužnicí.

U zřizovaných pracovišť se předpokládá sloučení reliéfu JOP + HMI.

Obě zřizovaná pracoviště budou vzájemně zastupitelná a budou tedy vybavena shodně všemi potřebnými technologiemi.

Spolu s úpravou pracovišť bude upraveno také zobrazení na VEZO, kde budou zobrazeny přilehlé traťové úseky do ŽST Lomnice nad Lužnicí a ŽST Nová Ves spolu se staničními kolejemi. Výkres VEZO bude do dokumentace doplněn po získání podkladů nového zobrazení ze stavby „ETCS České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště“

Úprava SW bude provedena také na dotčených pracovištích DŽDC a D-ETCS.

Všechna ostatní pracoviště (TD, OŽD, OZ a ZD) nebudou touto stavbou nijak upravována.

4. D.1.1.7 Evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS)

PS 00-01-71 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, ETCS

PS 00-01-71 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, ETCS

V rámci provozních souborů části D.1.1 a D.1.2 této stavby dojde na řešeném úseku České Velenice(mimo) – Veselí nad Lužnicí(mimo) ke zřízení nových SZZ, TZZ a PZS. Nová zařízení budou 3 kategorie dle TNŽ 34 2620 elektronického typu s obousměrnou komunikací s RBC. Dále budou v rámci těchto PS zřízeny v kolejišti všechny potřebné balízové skupiny, stop značky s DNS, lokalizační značky a ostatní neproměnná návěstidla potřebná pro výhradní provoz ETCS L2 s benefity.

V technologické místnosti 2.13, bude v rámci stavby „ETCS České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště“ zřízeno nové RBC pro traťový úsek České Velenice – České Budějovice(mimo). V rámci této stavby bude toto RBC SW rozšířeno také o úsek České Velenice(mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)

Současně se úpravou radioblokové ústředny bude do zobrazení JOP nově zřizovaných dispečerských pracovišť zakomponován reliéf HIM.

Kapacita navrženého RBC byla posouzena z hlediska dopravní technologie a pro navržený rozsah nedojde v době maximální špičky k překročení maximálního počtu současně přihlášených vlaků, který je max 60.

D.1.2. Železniční sdělovací zařízení

Tato skupina provozních souborů (označená xx-02-xx) podporuje provoz na železnici zejména v dálkovém a automatickém ovládání jednotlivých zařízení, která jsou pro bezpečný a plynulý železniční provoz naprosto nezbytná. Umožňuje komunikaci s dispečerským pracovištěm na dálku, zpětnou vazbu těchto zařízení do dispečerského pracoviště, provádí kontrolu a ochranu jednotlivých železničních zařízení. V rámci této skupiny je řešena i komunikaci jednotlivých pracovníků zabezpečující železniční provoz a je řešena kabelizace pro přenos dat.

5. D.1.2.1 Místní kabelizace

PS 03-02-11 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, místní kabelizace

PS 05-02-51 ŽST Suchdol nad Lužnicí, místní kabelizace

PS 07-02-51 ŽST Majdalena, místní kabelizace

PS 09-02-51 ŽST Třeboň, místní kabelizace

PS 11-02-51 ŽST Lomnice nad Lužnicí, místní kabelizace

PS 03-02-11 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, místní kabelizace

Stávající místní kabelizace dotčená stavbou bude nahrazena novou kabelizací, v požadované dimenzi, ke všem stávajícím objektům a prvkům v kolejišti. Centrum kabelizace bude ve stávající

výpravní budově, která bude vhodně stavebně upravena. Nově navrhovaná místní kabelizace bude realizovaná v provedení TCEPKPFLEZE xXN0,6 respektující vlivy elektrizace. Venkovní telefonní objekty (VTO) budou zřízeny u přejezdů a pomocných stavědel, případně výkolejek a zámků. V souladu s předpisem SŽ T1 nebudou VTO instalovány u vjezdů. Síť metalických kabelů bude doplněna optickými místními kabely ke stávajícím objektům a nově budovaným rozvaděčům EOv, OV a dle potřeby bude doplněna rezervními HDPE trubkami.

PS 05-02-51 ŽST Suchdol nad Lužnicí, místní kabelizace

Stávající místní kabelizace dotčená stavbou bude nahrazena novou kabelizací, v požadované dimenzi, ke všem stávajícím objektům a prvkům v kolejišti. Centrum kabelizace bude ve stávající výpravní budově, která bude vhodně stavebně upravena. Nově navrhovaná místní kabelizace bude realizovaná v provedení TCEPKPFLEZE xXN0,6 respektující vlivy elektrizace. Venkovní telefonní objekty (VTO) budou zřízeny u přejezdů a pomocných stavědel, případně výkolejek a zámků. V souladu s předpisem SŽ T1 nebudou VTO instalovány u vjezdů. Síť metalických kabelů bude doplněna optickými místními kabely ke stávajícím objektům a nově budovaným rozvaděčům EOv, OV a dle potřeby bude doplněna rezervními HDPE trubkami.

PS 07-02-51 ŽST Majdalena, místní kabelizace

Stávající místní kabelizace dotčená stavbou bude nahrazena novou kabelizací, v požadované dimenzi, ke všem stávajícím objektům a prvkům v kolejišti. Centrum kabelizace bude ve stávající výpravní budově, která bude vhodně stavebně upravena. Nově navrhovaná místní kabelizace bude realizovaná v provedení TCEPKPFLEZE xXN0,6 respektující vlivy elektrizace. Venkovní telefonní objekty (VTO) budou zřízeny u přejezdů a pomocných stavědel, případně výkolejek a zámků. V souladu s předpisem SŽ T1 nebudou VTO instalovány u vjezdů. Síť metalických kabelů bude doplněna optickými místními kabely ke stávajícím objektům a nově budovaným rozvaděčům EOv, OV a dle potřeby bude doplněna rezervními HDPE trubkami.

PS 09-02-51 ŽST Třeboň, místní kabelizace

Stávající místní kabelizace dotčená stavbou bude nahrazena novou kabelizací, v požadované dimenzi, ke všem stávajícím objektům a prvkům v kolejišti. Centrum kabelizace bude ve stávající výpravní budově, která bude vhodně stavebně upravena. Nově navrhovaná místní kabelizace bude realizovaná v provedení TCEPKPFLEZE xXN0,6 respektující vlivy elektrizace. Venkovní telefonní objekty (VTO) budou zřízeny u přejezdů a pomocných stavědel, případně výkolejek a zámků. V souladu s předpisem SŽ T1 nebudou VTO instalovány u vjezdů. Síť metalických kabelů bude doplněna optickými místními kabely ke stávajícím objektům a nově budovaným rozvaděčům EOv, OV a dle potřeby bude doplněna rezervními HDPE trubkami.

PS 11-02-51 ŽST Lomnice nad Lužnicí, místní kabelizace

Stávající místní kabelizace dotčená stavbou bude nahrazena novou kabelizací, v požadované dimenzi, ke všem stávajícím objektům a prvkům v kolejišti. Centrum kabelizace bude ve stávající výpravní budově, která bude vhodně stavebně upravena. Nově navrhovaná místní kabelizace bude realizovaná v provedení TCEPKPFLEZE xXN0,6 respektující vlivy elektrizace. Venkovní telefonní objekty (VTO) budou zřízeny u přejezdů a pomocných stavědel, případně výkolejek a zámků. V souladu s předpisem SŽ T1 nebudou VTO instalovány u vjezdů. Síť metalických kabelů bude doplněna optickými místními kabely ke stávajícím objektům a nově budovaným rozvaděčům EOv, OV a dle potřeby bude doplněna rezervními HDPE trubkami.

6. D.1.2.2 Rozhlasové zařízení

PS 03-02-21 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, rozhlasové zařízení

PS 04-02-21 Zast. Dvory nad Lužnicí, rozhlasové zařízení

PS 04-02-22 Zast. Hrdlořezy, rozhlasové zařízení

PS 04-02-23 Zast. Suchdol nad Lužnicí, rozhlasové zařízení

PS 05-02-21 ŽST Suchdol nad Lužnicí, rozhlasové zařízení

PS 07-02-21 ŽST Majdalena, rozhlasové zařízení

PS 08-02-21 Zast. Majdalena, rozhlasové zařízení

PS 08-02-22 Zast. Třeboň lázně, rozhlasové zařízení
PS 09-02-21 ŽST Třeboň, rozhlasové zařízení
PS 10-02-21 Zast. Lužnice, rozhlasové zařízení
PS 11-02-21 ŽST Lomnice nad Lužnicí, rozhlasové zařízení
PS 12-02-21 Zast. Frahelž, rozhlasové zařízení
PS 12-02-22 Zast. Vlkov nad Lužnicí, rozhlasové zařízení

PS 03-02-21 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, rozhlasové zařízení

V současné době je v ŽST Nová Ves nad Lužnicí instalována IP rozhlasová ústředna RÚ6-IP o výkonu 300 W. Tato IP ústředna je v současné době umístěna v technologickém domku BTS GSM-R. V rámci tohoto PS budou vybudovány nové rozhlasové rozvody na nástupišťích a ve vnitřních prostorech výpravní budovy, stávající rozhlasová ústředna bude přemístěna do adaptované sdělovací místnosti ve výpravní budově. Ovládání rozhlasového zařízení bude dálkově z CDP Praha, resp. PPV České Budějovice. Samotné automatické hlášení bude instalováno v řídicím serveru informačního zařízení. Napájení rozhlasové ústředny bude z nezálohovaného zdroje a bude provedena součinnost při napojení na nový Jednotný informační systém pro cestující.

PS 05-02-21 ŽST Suchdol nad Lužnicí, rozhlasové zařízení

V železniční stanici Suchdol nad Lužnicí bude vybudováno nové rozhlasové zařízení pro cestující, který bude složen z nové rozhlasové ústředny v IP provedení o výkonu 300 W a nových venkovních a vnitřních rozhlasových rozvodů. Nové reproduktory budou umístěny přednostně na nově budovaných stožárech osvětlení nástupiště, případně na samostatných stožárech a ve vnitřních prostorech stavebně adaptované výpravní budovy. Na zastřešení nástupišť budou instalovány stropní reproduktory. Ovládání rozhlasového zařízení bude dálkově z CDP Praha, resp. PPV České Budějovice. Samotné automatické hlášení bude instalováno v řídicím serveru informačního zařízení. Napájení rozhlasové ústředny bude z nezálohovaného zdroje.

PS 07-02-21 ŽST Majdalena, rozhlasové zařízení

V železniční stanici Majdalena bude vybudováno nové rozhlasové zařízení pro cestující, který bude složen z nové rozhlasové ústředny v IP provedení o výkonu cca 300 W a nových venkovních a vnitřních rozhlasových rozvodů. Nové reproduktory budou umístěny přednostně na nově budovaných stožárech osvětlení nástupiště, případně na samostatných stožárech a ve vnitřních prostorech stavebně adaptované výpravní budovy. Ovládání rozhlasového zařízení bude dálkově z CDP Praha, resp. PPV České Budějovice. Samotné automatické hlášení bude instalováno v řídicím serveru informačního zařízení. Napájení rozhlasové ústředny bude z nezálohovaného zdroje.

PS 09-02-21 ŽST Třeboň, rozhlasové zařízení

V železniční stanici Třeboň bude vybudováno nové rozhlasové zařízení pro cestující, který bude složen z nové rozhlasové ústředny v IP provedení o výkonu cca 300 W a nových venkovních a vnitřních rozhlasových rozvodů. Nové reproduktory budou umístěny přednostně na nově budovaných stožárech osvětlení nástupiště, případně na samostatných stožárech a ve vnitřních prostorech stavebně adaptované výpravní budovy. Ovládání rozhlasového zařízení bude dálkově z CDP Praha, resp. PPV České Budějovice. Samotné automatické hlášení bude instalováno v řídicím serveru informačního zařízení. Napájení rozhlasové ústředny bude z nezálohovaného zdroje.

Stávající rozhlasová ústředna RRU-0 bude demontována a předána správci k dalšímu využití.

PS 11-02-21 ŽST Lomnice nad Lužnicí, rozhlasové zařízení

V železniční stanici Lomnice nad Lužnicí bude vybudováno nové rozhlasové zařízení pro cestující, který bude složen z nové rozhlasové ústředny v IP provedení o výkonu cca 300 W a nových venkovních a vnitřních rozhlasových rozvodů. Nové reproduktory budou umístěny přednostně na nově budovaných stožárech osvětlení nástupiště, případně na samostatných stožárech a ve vnitřních prostorech stavebně adaptované výpravní budovy. Ovládání rozhlasového zařízení bude dálkově z CDP Praha, resp. PPV České Budějovice. Samotné automatické hlášení bude instalováno v řídicím serveru informačního zařízení. Napájení rozhlasové ústředny bude z nezálohovaného zdroje.

PS 04-02-21 zast. Dvory nad Lužnicí, rozhlasové zařízení**PS 04-02-22 zast. Hrdlořezy, rozhlasové zařízení****PS 04-02-23 zast. Suchdol nad Lužnicí, rozhlasové zařízení****PS 08-02-21 zast. Majdalena, rozhlasové zařízení****PS 08-02-22 zast. Třeboň lázně, rozhlasové zařízení****PS 10-02-21 zast. Lužnice, rozhlasové zařízení****PS 12-02-21 zast. Frahelž, rozhlasové zařízení****PS 12-02-22 zast. Vlkov nad Lužnicí, rozhlasové zařízení**

V jednotlivých zastávkách bude realizován nový rozhlasové zařízení pro cestující, který bude složen z nové rozhlasové ústředny v IP provedení o výkonu cca 100-300 W a nových venkovních rozhlasových rozvodů. Nové reproduktory budou umístěny přednostně na nově budovaných stožárech osvětlení nástupiště, případně na samostatných stožárech. Ovládání rozhlasového zařízení bude dálkově z CDP Praha, resp. z PPV České Budějovice. Samotné automatické hlášení bude instalováno v řídicím serveru informačního zařízení. Napájení rozhlasové ústředny bude z nezálohovaného zdroje.

7. D.1.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení (ITZ)

PS 03-02-31 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, úprava telefonního zapojovače

PS 05-02-31 ŽST Suchdol nad Lužnicí, telefonní zapojovač

PS 07-02-31 ŽST Majdalena, telefonní zapojovač

PS 09-02-31 ŽST Třeboň, telefonní zapojovač

PS 09-02-32 ŽST Třeboň, úprava ATÚ

PS 11-02-31 ŽST Lomnice nad Lužnicí, telefonní zapojovač

PS 03-02-31 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, úprava telefonního zapojovače

V ŽST Nová Ves nad Lužnicí je v současné době v provozu stávající IP zapojovač IPTC z roku 2018. Samotná technologie IP zapojovače (převodníky, routery, ...) jsou v současné době umístěny v samostatném technologickém domku BTS, v dopravní kanceláři ve výpravní budově je umístěn pouze dotykový terminál zapojovače. V rámci tohoto PS dojde k přemístění zařízení technologie zapojovače do nově adaptované sdělovací místnosti a dále dojde ke zrušení stávajícího IPTC související s upravovanými okruhy.

PS 06-02-31 ŽST Suchdol nad Lužnicí, telefonní zapojovač

V ŽST Suchdol nad Lužnicí bude vybudován nový IP telefon ve funkci telefonního zapojovače. Zapojovač bude ovládán pomocí IP telefonu s rozšířenou klávesnicí. Zapojovač musí umožňovat ovládání rozhlasu pro cestující v ŽST (i okolních zastávkách), mít E1/IP konektivitu, zajistit digitalizaci hlasu, převod signalizací, lokální a vzdálené ovládání zapojovače, záznam provozu zapojovače na záznamové zařízení a splňovat další standardy a požadavky na tuto technologii v době realizace. Pro případný přístup do sítě GSM-R bude k dispozici samostatný přenosný terminál GSM-R (dodán v rámci souvisejících PS stavby). Vzhledem k tomu, že předmětná železniční trať bude řízena dálkově nebude se v žel. stanici budovat samostatný náhradní telefonní zapojovač.

PS 07-02-31 ŽST Majdalena, telefonní zapojovač

V ŽST Majdalena bude vybudován nový IP telefon ve funkci telefonního zapojovače. Zapojovač bude ovládán pomocí IP telefonu s rozšířenou klávesnicí. Zapojovač musí umožňovat ovládání rozhlasu pro cestující v ŽST (i okolních zastávkách), mít E1/IP konektivitu, zajistit digitalizaci hlasu, převod signalizací, lokální a vzdálené ovládání zapojovače, záznam provozu zapojovače na záznamové zařízení a splňovat další standardy a požadavky na tuto technologii v době realizace. Pro případný přístup do sítě GSM-R bude k dispozici samostatný přenosný terminál GSM-R (dodán v rámci souvisejících PS stavby). Vzhledem k tomu, že předmětná železniční trať bude řízena dálkově nebude se v žel. stanici budovat samostatný náhradní telefonní zapojovač.

PS 09-02-31 ŽST Třeboň, telefonní zapojovač

V ŽST Třeboň bude vybudován nový IP telefon ve funkci telefonního zapojovače. Zapojovač bude ovládán pomocí IP telefonu s rozšířenou klávesnicí. Zapojovač musí umožňovat ovládání rozhlasu pro cestující v ŽST (i okolních zastávkách), mít E1/IP konektivitu, zajistit digitalizaci hlasu, převod

signalizací, lokální a vzdálené ovládání zapojovače, záznam provozu zapojovače na záznamové zařízení a splňovat další standardy a požadavky na tuto technologii v době realizace. Pro případný přístup do sítě GSM-R bude k dispozici samostatný přenosný terminál GSM-R (dodán v rámci souvisejících PS stavby). Vzhledem k tomu, že předmětná železniční trať bude řízena dálkově nebude se v žel. stanici budovat samostatný náhradní telefonní zapojovač.

PS 09-02-32 ŽST Třeboň, úprava ATÚ

Stávající telefonní ústředna ATEUS 420 bude nahrazena novou IP telefonní ústřednou. Nová IP telefonní ústředna bude navržena tak, aby pokryla potřeby stávajícího telefonního provozu s určitou rezervou pro její doplnění o nové telefonní pobočky. Všechny telefonní pobočky, kde je vybudovaná nebo bude vybudovaná nová IP konektivita budou nově nahrazeny IP pobočkami, tam kde to nebude možné budou ponechány stávající analogové pobočky.

PS 11-02-31 ŽST Lomnice nad Lužnicí, telefonní zapojovač

V ŽST Lomnice nad Lužnicí bude prováděna částečná rekonstrukce výpravní budovy. Ve VB je v současné době v provozu stávající IP telefonní zapojovač TTC Marconi, který zde zůstane zachován. Zapojovač je ovládán prostřednictvím IP telefonu s rozšířenou klávesnicí. Zapojovač umožňuje ovládání rozhlasu pro cestující v ŽST (i okolních zastávkách), má E1/IP konektivitu, zajišťuje digitalizaci hlasu, převod signalizací, lokální a vzdálené ovládání zapojovače, záznam provozu zapojovače na záznamové zařízení a také do systému JZP a splňuje další standardy a požadavky na tuto technologii v době realizace. Vzhledem k tomu, že předmětná železniční trať bude řízena dálkově a nebude zde po rekonstrukci ani DK nebude se v ŽST Lomnice nad Lužnicí budovat místní ovládání prostřednictvím IP telefonu s rozšířenou klávesnicí ani samostatný náhradní telefonní zapojovač.

8. D.1.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)

PS 01-02-41 TNS České Velenice, úprava PTZS a ZPDP
PS 01-02-42 TNS České Velenice, úprava kamerového systému
PS 03-02-41 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, PZTS a ZPDP
PS 03-02-42 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, kamerový systém
PS 04-02-41 Zast. Dvory nad Lužnicí, kamerový systém
PS 04-02-42 Zast. Hrdlořezy, kamerový systém
PS 04-02-43 Zast. Suchdol nad Lužnicí, kamerový systém
PS 05-02-41 ŽST Suchdol nad Lužnicí, PZTS a ZPDP
PS 05-02-42 ŽST Suchdol nad Lužnicí, kamerový systém
PS 07-02-41 ŽST Majdalena, PZTS a ZPDP
PS 07-02-42 ŽST Majdalena, kamerový systém
PS 08-02-41 Zast. Majdalena, kamerový systém
PS 08-02-42 Zast. Třeboň lázně, kamerový systém
PS 09-02-41 ŽST Třeboň, PZTS a ZPDP
PS 09-02-42 ŽST Třeboň, kamerový systém
PS 09-02-43 SpS Třeboň, PZTS a ZPDP
PS 09-02-44 SpS Třeboň, kamerový systém
PS 10-02-41 Zast. Lužnice, kamerový systém
PS 11-02-41 ŽST Lomnice nad Lužnicí, PZTS a ZPDP
PS 11-02-42 ŽST Lomnice nad Lužnicí, kamerový systém
PS 12-02-41 Zast. Frahelž, kamerový systém
PS 12-02-42 Zast. Vlkov nad Lužnicí, kamerový systém

PS 01-02-41 TNS České Velenice, úprava PTZS a ZPDP**PS 03-02-41 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, PZTS a ZPDP****PS 05-02-41 ŽST Suchdol nad Lužnicí, PZTS a ZPDP****PS 07-02-41 ŽST Majdalena, PZTS a ZPDP****PS 09-02-41 ŽST Třeboň, PZTS a ZPDP****PS 09-02-43 SpS Třeboň, PZTS a ZPDP****PS 11-02-41 ŽST Lomnice nad Lužnicí, PZTS a ZPDP**

Vytypované prostory dotčených objektů budou nově chráněny plášťovou i prostorovou ochranou. Hlídané prostory budou zabezpečeny duálními prostorovými čidly a magnetickými kontakty na oknech a dveřích. Bude použita poplachová ústředna, která je zavedena u SŽ a funguje na bázi sběrnice s pripojitelnými koncentrátoři pro připojení smyček. Ústředna a siréna budou zálohovány na dobu 12 hodin. U vstupu do hlídaných prostor bude umístěna ovládací klávesnice. K ústředně budou připojeny adresné hlásiče pro detekci požáru ve všech určených prostorech.

Výstupy z jednotlivých ústředen budou vždy připojeny do systému DDTS ŽDC.

PS 01-02-42 TNS České Velenice, úprava kamerového systému

Ve TNS České Velenice bude vybudován nový kamerový systém. Kamerový systém bude kompletně v IP a bude umožňovat dálkové sledování a kontrolu celého kamerového systému. Kamery budou sledovat především venkovní prostory TNS a vybrané místnosti v budově. TNS České Velenice bude mít vlastní videosever pro všechny kamery v areálu TNS. Nové dohledové pracoviště pro KS bude umístěno v budově TNS. Stávající pracoviště dálkového dohledu KS na ED bude doplněno o dohled a licence o nově budované kamery v TNS České Velenice.

PS 03-02-42 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, kamerový systém

V železniční stanici Nová Ves nad Lužnicí bude v rámci této stavby vybudován nový kamerový systém. Kamerový systém bude kompletně v IP a bude umožňovat dálkové sledování a kontrolu celého systému. Kamery budou sledovat především nástupištní hrany, přechody kolejišť, podchody, vestibul VB a prostor NAD (bez ukládání videozáznamu). Kamery budou instalovány na samostatné případně společné sloupy s IZ, na fasádě VB a do vnitřních prostorů. Kamerový videosever bude umístěn lokálně ve sděl. místnosti. Nový dohled kamerového systému bude umožněn na CDP Praha a na PPV České Velenice.

PS 05-02-42 ŽST Suchdol nad Lužnicí, kamerový systém

V železniční stanici Suchdol nad Lužnicí bude v rámci této stavby vybudován nový kamerový systém. Kamerový systém bude kompletně v IP a bude umožňovat dálkové sledování a kontrolu celého systému. Kamery budou sledovat především nástupištní hrany, přechody kolejišť, podchod, vestibul VB a prostor NAD (bez ukládání videozáznamu). Kamery budou instalovány na samostatné případně společné sloupy s IZ, na fasádě VB a do vnitřních prostorů. Kamerový videosever bude umístěn lokálně ve sděl. místnosti. Nový dohled kamerového systému bude umožněn lokálně v dopravní kanceláři a dálkově v CDP Praha, resp. PPV České Velenice.

PS 07-02-42 ŽST Majdalena, kamerový systém

V železniční stanici Majdalena bude v rámci této stavby vybudován nový kamerový systém. Kamerový systém bude kompletně v IP a bude umožňovat dálkové sledování a kontrolu celého systému. Kamery budou sledovat především nástupištní hrany, přechody kolejišť, vestibul VB a prostor NAD (bez ukládání videozáznamu). Kamery budou instalovány na samostatné případně společné sloupy s IZ, na fasádě VB a do vnitřních prostorů. Kamerový videosever bude umístěn lokálně ve sděl. místnosti. Nový dohled kamerového systému bude na CDP Praha a PPV České Velenice.

PS 09-02-42 ŽST Třeboň, kamerový systém

V železniční stanici Třeboň bude v rámci této stavby vybudován nový kamerový systém. Kamerový systém bude kompletně v IP a bude umožňovat dálkové sledování a kontrolu celého systému. Kamery budou sledovat především nástupištní hrany, přechody kolejišť, vestibul VB a prostor NAD (bez ukládání videozáznamu). Kamery budou instalovány na samostatné případně společné sloupy s IZ,

na fasádě VB a do vnitřních prostorů. Kamerový videosever bude umístěn lokálně ve sděl. místnosti. Nový dohled kamerového systému bude umožněn lokálně v dopravní kanceláři a dálkově v CDP Praha, resp. PPV České Velenice.

PS 09-02-44 SpS Třeboň, kamerový systém

Ve spínací stanici Třeboň bude vybudován nový kamerový systém. Kamerový systém bude kompletně v IP a bude umožňovat dálkové sledování a kontrolu celého kamerového systému. Kamery budou sledovat především venkovní prostory spínací stanice a vybrané místnosti v budově. SpS Třeboň bude mít vlastní videosever pro všechny kamery v areálu spínací stanice. Nové dohledové pracoviště pro KS bude umístěno v budově spínací stanice. Pracoviště dálkového dohledu KS na ED.

PS 11-02-42 ŽST Lomnice nad Lužnicí, kamerový systém

V železniční stanici Lomnice nad Lužnicí bude v rámci této stavby vybudován nový kamerový systém. Kamerový systém bude kompletně v IP a bude umožňovat dálkové sledování a kontrolu celého systému. Kamery budou sledovat především nástupištní hrany, přechody kolejišť, vestibul VB a prostor NAD (bez ukládání videozáznamu). Kamery budou instalovány na samostatné případně společné sloupky s IZ, na fasádě VB a do vnitřních prostorů. Kamerový videosever bude umístěn lokálně ve sděl. místnosti. Nový dohled kamerového systému bude umožněn na CDP Praha a PPV České Velenice.

PS 04-02-41 zast. Dvory nad Lužnicí, kamerový systém

PS 04-02-42 zast. Hrdlořezy, kamerový systém

PS 04-02-43 zast. Suchdol nad Lužnicí, kamerový systém

PS 08-02-41 zast. Majdalena, kamerový systém

PS 08-02-42 zast. Třeboň lázně, kamerový systém

PS 10-02-41 zast. Lužnice, kamerový systém

PS 12-02-41 zast. Frahelž, kamerový systém

PS 12-02-42 zast. Vlkov nad Lužnicí, kamerový systém

V jednotlivých zastávkách bude v rámci této stavby vybudován nový kamerový systém. Kamerový systém bude kompletně v IP a bude umožňovat dálkové sledování a kontrolu celého systému. Kamery budou sledovat nástupištní hrany. Kamery budou instalovány na samostatné, případně společné sloupky s informačním zařízením. Kamerové systémy v jednotlivých zastávkách budou vždy využívat lokální videosever. Nový dohled kamerového systému bude umožněn na CDP Praha a PPV České Velenice.

9. D.1.2.5 Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK)

PS 01-02-51 České Velenice - Majdalena, DOK a TK

PS 08-02-51 Majdalena - Veselí nad Lužnicí, DOK a TK

PS 00-02-51 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, přeložky a úpravy kabelů Správy železnic

PS 01-02-51 České Velenice – Majdalena, DOK a TK

PS 08-02-51 Majdalena – Veselí nad Lužnicí, DOK a TK

V úseku České Velenice – Majdalena – Veselí nad Lužnicí bude do nově realizované kabelové trasy položen v rámci tohoto PS nový traťový kabel o TCEPKPFLEZE 15XN0,8 respektující vliv elektrizace. Nově navrhovaná kabelová trasa bude společná s trasou kabelů zabezpečovacího zařízení a silnoproudu. Do kynety budou dále v rámci tohoto PS přiloženy v celém úseku tři HDPE trubky (2x provozní a 1x rezervní), přičemž do provozních HDPE trubek bude následně instalován nový dálkový optický kabel (DOK) a traťový optický kabel (TOK). Nový traťový kabel bude vyveden plným profilem v ŽST České Velenice, Nová Ves nad Lužnicí, Suchdol nad Lužnicí a Majdalena, Třeboň, Lomnice nad Lužnicí a Veselí nad Lužnicí. Výpich z TK bude proveden do jednotlivých RD u přejezdů a zastávek. U jednotlivých RD u přejezdů budou instalovány nové venkovní telefonní objekty.

Podél předmětné železniční trati bude v celém úseku vybudován nový dálkový optický kabel (DOK) o dimenzi 72 SM optických vláken a nový traťový optický kabel (TOK) o dimenzi 48 SM

vláken. Nový DOK a TOK bude v celé trase instalován do nově položených HDPE trubek (každý do samostatné provozní HDPE trubky).

Nový DOK a TOK bude vyváděn v jednotlivých dotčených železničních stanicích (ŽST České Velenice, ŽST Nová Ves nad Lužnicí, ŽST Suchdol nad Lužnicí, ŽST Majdalena, ŽST Třeboň, ŽST Lomnice nad Lužnicí a ŽST Veselí nad Lužnicí) v souladu s technickou specifikací SŽ TS1/2022 o způsobu vyvádění optických vláken (vlákna vyhrazena pro potřeby sdělovacího zařízení, zabezpečovacího zařízení, vlákna traťová a dlouhá). Z TOK bude následně proveden výpich do jednotlivých zastávek, reléových domků u přejezdů pro možnost připojení nově budovaných souvisejících technologií.

PS 00-02-51 České Velenice – Veselí nad Lužnicí, přeložky a úpravy kabelů Správy železnic

Vzhledem k tomu, že se jedná o jednokolejnou trať budou stavební práce probíhat v nickolejnému provozu, a proto až na výjimky bude možné dopředu stávající kabelizaci zrušit a neudržovat v provozu. Tento PS řeší pouze drobné přeložky a ochranu stávajících sdělovacích kabelů zejména v oblasti kolem ŽST České Velenice, které budou dotčeny stavebními úpravami v této stanici (nejvíce kolem TT České Velenice).

Všechny dotčené kabely budou v rámci stavby ochraňovány pouze po dobu samotné realizace stavby, po dokončení realizace stavby budou jednotlivé kabely plně nahrazeny nově budovanou metalickou (TK) a optickou kabelizací (DOK a TOK).

10. D.1.2.6 Informační systém pro cestující

PS 03-02-61 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, informační systém pro cestující

PS 04-02-61 Zast. Dvory nad Lužnicí, informační systém pro cestující

PS 04-02-62 Zast. Hrdlořezy, informační systém pro cestující

PS 04-02-63 Zast. Suchdol nad Lužnicí, informační systém pro cestující

PS 05-02-61 ŽST Suchdol nad Lužnicí, informační systém pro cestující

PS 07-02-61 ŽST Majdalena, informační systém pro cestující

PS 08-02-61 Zast. Majdalena, informační systém pro cestující

PS 08-02-62 Zast. Třeboň lázně, informační systém pro cestující

PS 09-02-61 ŽST Třeboň, informační systém pro cestující

PS 10-02-61 Zast. Lužnice, informační systém pro cestující

PS 11-02-61 ŽST Lomnice nad Lužnicí, informační systém pro cestující

PS 12-02-61 Zast. Frahelž, informační systém pro cestující

PS 12-02-62 Zast. Vlkov nad Lužnicí, informační systém pro cestující

V rámci stavby se vybuduje na dotčené trati a ve vybraných lokalitách (uvedené níže v jednotlivých PS) nový informační systém ISC. Dotčená trať bude během stavby celá ve výluce a následně by měla být spuštěna rovnou s dálkovým ovládáním/řízením z CDP Praha a PPV. První bude provizorně využíváno PPV v ŽST České Velenice (zřízené stavbou ETCS České Velenice - České Budějovice - Horní Dvořiště) a ve finále bude využíváno nově budované PPV České Budějovice. Pro účely provizorních stavů a přepínání řízení provozů (obtížné koordinace několika akcí a různých časových období) byly ve stavbě napočítány dva traťové servery a obslužné pracoviště ISC na PPV České Velenice (případně vhodnou další stanici na trati), které mohou být ve finále přesunuty na CDP Praha a PPV České Budějovice (DOZ blíže řešeno v rámci PS 00-02-01). Na CDP Praha rozšíří řízení této trati již budované řízení trati Dolní Dvořiště – České Budějovice – Tábor – Praha-Uhřetěves. Informační server bude kromě vizuální části ovládat i automatické hlášení a bude připojen na GTN. Nový inf. systém musí splňovat aktuální požadavky nové směrnice SM SŽ 118.

Jednotlivé komponenty budou již připojeny pouze přes IP rozhraní a budou připojeny do datové sítě techLAN (k serveru ISC) již bez převodníků RS485/IP. V jednotlivých objektech nebo jeho blízkosti budou tyto umístěné prvky ISC připojeny přímo k techLAN switchi ve sdělovací místnosti a na nástupišťích pak budou připojeny k nejbližším průmyslovým kamerovým switchům. Napájení bude řešeno z nejbližších sdělovacích rozvaděčů v daných lokalitách a přes proudové chrániče.

Dotčené lokality na trati budou osazeny předepsanými tabulemi, monitory a panely pro dané použití (např. nástupištní, odjezdová, podchodová, informační atd.), v dostatečném rozsahu a velikosti, aby pokryly určenou oblast a požadovaný počet spojů (informací), dále budou obsahovat doplňující informační (případně tzv. běžící řádek), zvukový hlásič pro nevidomé, ochranu proti sedání ptáků a budou v antivandal provedení (pokud nejsou dostatečně chráněny již svou polohou). Parametry (technologie, zobrazované údaje...), vzhled (rozměry, písmo, barvy...) a umístění tabulí i monitorů musí odpovídat aktuálním požadavkům Správy železnic, hlavně nové směrnici č. 118.

V rámci možností budou řešeny společně technologie kamerového a informačního systému. Tabule na nástupištích budou využívat k připojení technologii kamerového systému (opt. rozhraní, kam. switche) a kamerové technologie mohou být instalovány na informačních konstrukcích.

PS 03-02-61 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, informační systém pro cestující

V této stanici se předpokládají 2x nást. tabule na zastřešení ostrovního nástupiště, odj. tabuli (min 4 řádky) na fasádě VB a odj. monitor v čekárně VB.

PS 05-02-61 ŽST Suchdol nad Lužnicí, informační systém pro cestující

V této lokalitě se předpokládají pouze 2x odj. tabule (min 4 řádky) na fasádě VB a na zastřešení vzdálenějšího krajního nástupiště, dále odj. monitor v čekárně VB.

PS 07-02-61 ŽST Majdalena, informační systém pro cestující

V této stanici se předpokládají 2x nást. tabule na zastřešení ostrovního nástupiště, odj. tabuli (min 4 řádky) na fasádě VB a odj. monitor v čekárně VB.

PS 09-02-61 ŽST Třeboň, informační systém pro cestující

V této stanici se předpokládají 4x nást. tabule na zastřešení ostrovního nástupiště, odj. tabuli (min 4 řádky) na fasádě VB.

PS 11-02-61 ŽST Lomnice nad Lužnicí, informační systém pro cestující

V této stanici se předpokládají 2x nást. tabule na zastřešení ostrovního nástupiště, odj. tabuli (min 4 řádky) na fasádě VB a odj. monitor v čekárně VB.

PS 04-02-61 zast. Dvory nad Lužnicí, informační systém pro cestující

PS 04-02-62 zast. Hrdlořezy, informační systém pro cestující

PS 04-02-63 zast. Suchdol nad Lužnicí, informační systém pro cestující

PS 08-02-61 zast. Majdalena, informační systém pro cestující

PS 08-02-62 zast. Třeboň lázně, informační systém pro cestující

PS 10-02-61 zast. Lužnice, informační systém pro cestující

PS 12-02-61 zast. Frahelž, informační systém pro cestující

PS 12-02-62 zast. Vlkov nad Lužnicí, informační systém pro cestující

V rámci těchto PS bude vždy příslušná zastávka vybavena odj. panelem (monitor/e-papír) pod přístřeškem zastávky, případně pod zastřešením na objektu zastávky.

11. D.1.2.7 Jiná sdělovací zařízení

PS 01-02-71 TNS České Velenice, sdělovací zařízení

PS 03-02-71 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, sdělovací zařízení

PS 05-02-71 ŽST Suchdol nad Lužnicí, sdělovací zařízení

PS 07-02-71 ŽST Majdalena, sdělovací zařízení

PS 09-02-71 ŽST Třeboň, sdělovací zařízení

PS 09-02-72 SpS Třeboň, sdělovací zařízení

PS 11-02-71 ŽST Lomnice nad Lužnicí, sdělovací zařízení

PS 01-02-71 TNS České Velenice, sdělovacího zařízení

V budově TNS bude v rámci tohoto PS upravena, resp. doplněna ve vybraných technologických prostorech stávající strukturovaná kabeláž a bude doplněno další sdělovací zařízení (IPT,...).

PS 03-02-71 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, sdělovací zařízení**PS 05-02-71 ŽST Suchdol nad Lužnicí, sdělovací zařízení****PS 07-02-71 ŽST Majdalena, sdělovací zařízení****PS 09-02-71 ŽST Třeboň, sdělovací zařízení****PS 11-02-71 ŽST Lomnice nad Lužnicí, sdělovací zařízení**

V rámci těchto provozních souborů budou vždy v příslušné sdělovací místnosti vybudovány nové hlavní hodiny s přijímačem signálu DCF nebo GPS a dále budou vybudovány ve vnitřních prostorech výpravní budovy nové rozvody jednotného času s ručičkovými hodinami. Na nástupištích budou hodiny součástí informačního zařízení. Ve vybraných prostorech stavebně upravovaných výpravních budov bude dále v příslušném PS provedena instalace nových strukturovaných rozvodů tak, aby odpovídaly novým požadavkům na nově provozovaná zařízení.

PS 09-02-72 SpS Třeboň, sdělovací zařízení

V nově budované spínací stanici Třeboň bude vybudována ve vybraných technologických prostorech nová strukturovaná kabeláž. Pro možnost komunikace bude SpS vybavena IP telefony.

12. D.1.2.8 Přenosový systém

PS 00-02-81 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, přenosový systém

PS 00-02-81 České Velenice – Veselí nad Lužnicí, přenosový systém

Podél předmětné železniční trati se navrhuje vybudovat nový přenosový systém pro TDS na bázi IP MPLS routerů a datových směrovačů s přenosovou rychlostí 10 Gb. V jednotlivých dotčených železničních stanicích budou instalovány agregační MPLS(PE) routery společně s přístupovými L3(CE) switchi (vždy 2x ve stacku). Nový L3(CE) switch připojený k sousedním L3(CE) switchům, bude osazen i v objektu TNS České Velenice. V mezistaničních úsecích, tj. železničních zastávkách a RD PZS, budou instalovány nové L2 switche TDS vybavené potřebným počtem portů. Nově dodávané agregační routery musí podporovat funkci synchronizace datového přenosu a musí umožnit připojení zařízení s komunikačním protokolem E1. V rámci přenosového zařízení bude taktéž v příslušných sdělovacích místnostech výpravních budov jednotlivých železničních stanic vybudován dostatečně dimenzovaný záložní zdroj 48VDC doplněný střídačem, v ostatních přenosových bodech s L2 switchi TDS bude navrženo záloh. napájení prostřednictvím UPS.

Součástí tohoto PS bude dále výstavba lokální technologické datové sítě (LTDS) v jednotlivých dotčených železničních stanicích pro možnost připojení nově budovaných rozvaděčů EO, OV a dalších případných objektů (RS PZS, TO, TS...) do TDS. Lokální technologická datová síť bude vybudována v ŽST Nová Ves nad Lužnicí, Suchdol nad Lužnicí, Majdalena, Třeboň a Lomnice nad Lužnicí.

Pro potřeby datové sítě intranet budou na samostatných opt. vláknech podél předmětného trať. úseku nasazeny v ŽST Nová Ves nad Lužnicí, Suchdol nad Lužnicí, Majdalena, Třeboň a Lomnice n. L. L2 switche, zapojené v „korálku“, který bude připojen přes nový L3 switch v ŽST Č. Velenice do stáv. přenosové sítě intranetu prostřednictvím stávajícího přenosového systému SDH.

Pro výhradní potřeby radiotelefonní sítě GSM-R bude v rámci tohoto PS navržen samostatný přenosový systém MPLS GSM-R s přenosovou rychlostí 1 Gb. Tento systém zajistí připojení nových BTS k centrálním částem sítě GSM-R a rovněž zajistí potřebnou IP konektivitu pro připojení dohledu jednotlivých BTS. Nové MPLS GSM-R uzly budou instalovány v místech nových BTS, tj. TD BTS ŽST Nová Ves n. L., Suchdol n. L., Majdalena, Třeboň, resp. v technologických objektech s technologií BTS, tedy. zast. Dvory n. L., BTS Slepá alej, ŽST Lomnice n. L. zast. Frahelž. Ukončení celého přenosového traktu MPLS GSM-R bude realizováno jak v ŽST České Velenice (nový uzel MPLS), tak i v ATÚ České Budějovice (stávající uzel MPLS GSM-R).

Redundance přenosů v síti MPLS TDS i GSM-R MPLS bude realizována prostřednictvím nezávislé (georedundantní) optické trasy.

13. D.1.2.9 Radiové systémy

PS 00-02-91 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, GSM-R

PS 00-02-92 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, uvedení do provozu GSM-R

PS 00-02-93 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, úprava TRS, MRS

PS 00-02-91 České Velenice – Veselí nad Lužnicí, GSM-R

Tento PS řeší výstavbu základnových radiostanic BTS rádiového systému GSM-R v úseku České Velenice – Veselí nad Lužnicí, které budou navazovat na stávající BTS v ŽST Nová Ves nad Lužnicí a v zast. Vlčkov nad Lužnicí. Rádiový systém GSM-R bude zajišťovat mobilní hlasovou a datovou komunikaci pro potřeby železničního provozu – základní hlasovou komunikaci, komunikaci s jedoucimi vozidly, zasilání textových zpráv, datové služby a dále aplikace pro vytváření speciálních uživatelských skupin – posun, konference, dispečerské okruhy, apod. Realizací stavby dojde k úplnému pokrytí traťového úseku České Velenice – Veselí nad Lužnicí systémem GSM-R v kvalitě odpovídající mezinárodnímu standardu EIRENE a TSI v úrovni potřebné pro nasazení zabezpečovacího systému ETCS L2.

Nové BTS budované v rámci předmětného PS:

- BTS zast. Dvory nad Lužnicí
- BTS ŽST Suchdol nad Lužnicí
- BTS ŽST Majdalena
- BTS Slepá alej
- BTS ŽST Třeboň
- BTS ŽST Lomnice nad Lužnicí
- BTS zast. Frahelž

V jednotlivých vybraných lokalitách BTS je navržena výstavba nových anténních betonových stožárů výšky 25-35 m, technologie BTS je navržena s oddělenou řídicí a vysílací částí. Samotné umístění vnitřní technologie BTS je v nově budovaných technologických domcích BTS, případně v nově budovaných sdělovacích místnostech stávajících výpravních budov. Samotné zprovoznění celého systému GSM-R je řešeno v samostatném PS stavby.

PS 00-02-92 České Velenice – Veselí nad Lužnicí, uvedení do provozu GSM-R

Tento provozní soubor řeší, po samotném vybudování jednotlivých základnových stanic BTS v rámci předcházejícího PS, zprovoznění a dokončení celého úseku jako funkčního celku, osazení radiovníků, funkčních zkoušek a zkušebního provozu systému. V rámci tohoto PS budou taktéž doplněny nezbytné licence pro možnost připojení nově budovaných BTS ke stávajícím BSC, resp. MSC, vč. dohledů a záznamů. Zároveň bude v rámci tohoto PS provedeno závěrečné kontrolní předávací měření pokrytí daného úseku signálem elmag. pole a taktéž bude provedeno závěrečné měření QoS.

PS 00-02-93 České Velenice – Veselí nad Lužnicí, úprava TRS, MRS

Během realizace předmětné stavby bude nutné zachovat provoz jednotlivých místních rádiových sítí v jednotlivých ŽST. Během stavebních prací na jednotlivých výpravních budovách bude v případě nutnosti zařízení MRS vystěhováno do provizorních prostor, kde zůstane v provozu do ukončení stavby na jejímž konci bude zařízení MRS definitivně demontováno. Jedná se o ŽST Lomnice nad Lužnicí, ŽST Třeboň, ŽST Majdalena, ŽST Suchdol nad Lužnicí a ŽST Nová Ves nad Lužnicí.

Během realizace předmětné stavby bude taktéž nutné zachovat provoz jednotlivých základnových radiostanic rádiového systému SRD (TRS). V průběhu stavebních prací na jednotlivých výpravních budovách bude v případě nutnosti zařízení SRD vystěhováno do provizorních prostor, kde zůstane v provozu do uvedení rádiového systému GSM-R do rutinního provozu. Poté bude rádiové zařízení SRD (TRS) definitivně demontováno. Jedná se o ŽST Lomnice nad Lužnicí, ŽST Třeboň, ŽST Majdalena a ŽST Suchdol nad Lužnicí.

Pokud si to podmínky stavebních prací na jednotlivých výpravních budovách vynutí, budou přemístěny i jednotlivé anténní systémy tak, aby bylo možné provádět stavební práce na jednotlivých výpravních budovách. Vzhledem k vybudování nového rádiového systému MRS založeného na technologii IP budou původní ZR MRS po uvedení nového rádiového systému MRS do rutinního provozu, popřípadě po ukončení stavebních prací, demontovány včetně anténních systémů, koaxiálních svodů a dalšího příslušenství a demontované zařízení bude předáno správci zařízení, popřípadě na pokyn správce zařízení ekologicky zlikvidováno.

Společně s rádiovým zařízením MRS budou v jednotlivých lokalitách přemístěna do provizorních prostor i stávající záznamová zařízení ReDat3. Tato zařízení zůstanou funkční i po dokončení předmětné stavby pouze v případě, že na nich bude zaznamenáváno i něco jiného než rádiový provoz a tento provoz nebude možné převést na nová záznamová zařízení dodaná v rámci předmětné stavby. Zbytek těchto zařízení bude po dokončení stavby demontován a předán správci zařízení.

14. D.1.2.10 DOZ a další nadstavbové systémy

PS 00-02-01 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, DOZ

PS 00-02-02 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, DDTS ŽDC

PS 00-02-01 České Velenice – Veselí nad Lužnicí, DOZ

V rámci tohoto PS bude provedena výstavba dispečerských pracovišť na CDP Praha. Současně s DOZ bude provizorně aktivováno také ovládání na PPV v ŽST České Velenice. Součástí tohoto PS bude tedy dodávka IP dotykových dispečerských terminálů pro jednotlivá dispečerská pracoviště v CDP a PPV. Nové IP dotykové terminály musí umožnit instalaci funkcionality STOP GSM-R dle platné technické specifikace TS 03/2014-S.

Pro možnost instalace nových IP terminálů bude provedena výstavba nezbytné datové a telefonní strukturované kabeláže v obou dotčených lokalitách.

Pro dohled nad nově budovanými kamerovými systémy budou na CDP Praha doplněny licence na klienty KS a doplněna matice monitorů o zobrazení nově vybudovaných kamer. Do CDP Praha bude doplněn videodekodér pro obsluhu telestěny. Na pracoviště PPV v Českých Velenicích bude doplněn KS klient s monitory a licencemi k nově budovaným kamerám.

Dále budou obě lokality vybaveny serverem informačního zařízení a jednotlivé dispečerské pracoviště budou vybaveny klientským pracovištěm informačního a kamerového systému.

V rámci tohoto PS budou vybaveny pracoviště i obslužnými prvky ISC, dále budou na CDP a PPV zřízeny nové traťové servery ISC, které budou pokrývat celou dotčenou oblast.

V rámci tohoto PS bude taktéž řešena výstavba nového záznamového zařízení.

PS 00-02-02 České Velenice – Veselí nad Lužnicí, DDTS ŽDC

Předmětem provozního souboru DDTS ŽDC je zapojení určených technických zařízení do systému dálkové diagnostiky železniční infrastruktury. Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací Směrnice SŽDC číslo TS 2/2008 - ZSE., třetí vydání - „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“. Systém bude umožňovat jeho následné rozšíření a doplnění v souladu s pokračujícími a navazujícími stavbami.

V rámci tohoto provozního souboru DDTS ŽDC bude v úseku České Velenice – Veselí nad Lužnicí vybudován systém DDTS ŽDC a doplněn integrační server (InS) a terminálový server (TeS) v objektu CDP Praha a v oblasti OŘ Plzeň v budově ATÚ na ulici Nemanická v Českých Budějovicích. Rozváděče RDD s InK budou umístěny v ŽST Lomnice nad Lužnicí, ŽST Třeboň, ŽST Majdalena, ŽST Suchdol nad Lužnicí a ŽST Nová Ves nad Lužnicí. V ostatních lokalitách budou umístěny rozváděče RDD bez InK.

Technologické systémy v železničních stanicích (Osvětlení, EOVS, PZTS, ASHS, rozhlasové a informační zařízení, kamerové systémy, jednotlivá měření, měření elektrické energie, technologie výtahů a čerpadel a další TLS dle SŽDC TS 2/2008-ZSE, třetí vydání) budou připojeny pomocí InK do datové technologické sítě (TDS) a následně na InS v oblasti OŘ Plzeň v budově ATÚ na ulici Nemanická v Českých Budějovicích. Data z jednotlivých InK budou také směrována na InS umístěný na CDP Praha.

Pro připojení TLS umístěných v jednotlivých objektech bude využita technologická datová síť budovaná v rámci provozního souboru přenosového zařízení. Převodníky v jednotlivých rozváděcích jsou součástí SO silnoproudých zařízení a technologie.

Servisní zásah bude možné provést přes vybudovaný servisní kanál v síti DDTS ŽDC, který umožní servisní organizaci přístup na jednotlivá PLC technologií přes InK. Pro tyto účely bude dodán

1x mobilní (servisní) klient pro SEE, 2x mobilní (servisní) klient pro SSZT a 1x mobilní (servisní) klient pro SPS. Vše jsou organizační složky OR Plzeň – provozní obvod České Budějovice.

D.1.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

15. D.1.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 01-03-11 TNS České Velenice, DŘT

PS 03-03-11 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, DŘT

PS 05-03-11 ŽST Suchdol nad Lužnicí, DŘT

PS 07-03-11 ŽST Majdalena, DŘT

PS 09-03-11 ŽST Třeboň, DŘT

PS 09-03-12 SpS Třeboň, DŘT

PS 11-03-11 ŽST Lomnice nad Lužnicí, DŘT

PS 13-03-11 TNS Veselí nad Lužnicí, doplnění DŘT

PS 00-03-11 ED České Budějovice, doplnění DŘT

PS 01-03-11 TNS České Velenice, DŘT

V trakční napájecí stanici České Velenice bude osazena nová technologie DŘT včetně místního řídicího systému (MRS) v 19“ skříní v místnosti velínu. K hlavní telemetrické jednotce budou připojeny jednotlivé terminály z rozveden VN a NN prostřednictvím optických kabelů (v topologii hvězda) tvořené 2 vlákny v provedení SM/MM a průmyslových switchů s rozhraním optika/ethernet. Komunikační protokol mezi jednotlivými rozvodnami a hlavní telemetrickou jednotkou bude IEC 61850/ModBus. Terminály v jednotlivých rozvodnách budou vybaveny příslušným optickým rozhraním. Hlavní telemetrická jednotka bude přes izolovaný přenosový kanál Ethernet 10Mbit/s zařízení (budovaného v rámci sdělovacího zařízení stavby) komunikovat protokolem IEC 60870-5-104 s časovou značkou s řídicí jednotkou v Elektrodispečinku České Budějovice.

PS 03-03-11 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, DŘT

PS 05-03-11 ŽST Suchdol nad Lužnicí, DŘT

PS 07-03-11 ŽST Majdalena, DŘT

PS 09-03-11 ŽST Třeboň, DŘT

PS 11-03-11 ŽST Lomnice nad Lužnicí, DŘT

V ŽST. Nová Ves nad Lužnicí, ŽST. Suchdol nad Lužnicí, ŽST. Majdalena, ŽST. Třeboň, ŽST. Lomnice nad Lužnicí se navrhuje vybudovat nové podřízené stanice dispečerské řídicí techniky. V jednotlivých ŽST bude v 19“ skříní v technologické místnosti umístěna hlavní telemetrická jednotka s PC IPC. K hlavní telemetrické jednotce budou připojeny jednotlivé technologie rozvodny VN, rozvodny NN, rozvodny RVS, DOUO, UNZ. Hlavní telemetrické jednotky budou přes izolovaný přenosový kanál Ethernet 10Mbit/s zařízení (budovaného v rámci sdělovacího zařízení stavby) komunikovat protokolem IEC 60870-5-104 s časovou značkou s řídicí jednotkou v Elektrodispečinku České Budějovice.

PS 09-03-12 SpS Třeboň, DŘT

V rámci této stavby se navrhuje vybudovat novou podřízenou stanici dispečerské řídicí techniky v nově budovaném objektu spínací stanice Třeboň. V SpS Třeboň bude v 19“ skříní v technologické místnosti umístěna hlavní telemetrická jednotka s PC IPC. K hlavní telemetrické jednotce budou připojeny jednotlivé terminály z rozveden R25kV a RVS prostřednictvím optických kabelů (v topologii hvězda) tvořené 2 vlákny v provedení SM/MM a průmyslových switchů s rozhraním optika/ethernet. Komunikační protokol mezi jednotlivými rozvodnami a hlavní telemetrickou jednotkou bude IEC 61850/ModBus. Terminály v jednotlivých rozvodnách budou vybaveny příslušným optickým rozhraním. Ovládací skříň pro dálkové ovládání úsekových odpojovačů (DOÚO) bude připojena přes převodníky optika/ethernet s telemetrickou jednotkou. Hlavní telemetrická jednotka bude přes izolovaný přenosový kanál Ethernet 10Mbit/s zařízení (budovaného v rámci sdělovacího zařízení stavby) komunikovat protokolem IEC 60870-5-104 s časovou značkou s řídicí jednotkou v Elektrodispečinku České Budějovice.

PS 13-03-11 ŽST Veselí nad Lužnicí, doplnění DŘT

V rámci této stavby se navrhuje doplnit stávající podřízenou stanicí dispečerské řídicí techniky ve stávajícím objektu stavědla č.1 (zhlaví Č.B.). Doplnění bude spočívat v začlenění nových úsekových odpojovačů technologie DUÚO a dále softwarové a hardwarové doplnění stávající technologie DŘT.

PS 00-03-11 ED České Budějovice, doplnění DŘT

V ED České Budějovice dojde k připojení nových podřízených stanic do stávajícího systému automatizovaného řízení PETZ a NZZ ve stávajícím elektrodispečinku České Budějovice a úprava technologie a softwarového systému v Elektrodispečinku na tento nový stav. Dle předchozího stupně projektové dokumentace bude provedena obměna technologie 1 postu ED (2 PC + 3 monitory 24") a 1 koncentrátoru dat vč. OS a technologického SW.

16. D.1.3.2 Technologie rozvoden VVN/VN (energetika)

PS 01-03-21 TNS České Velenice, rozvodna 110 kV, technologie

PS 01-03-22 TNS České Velenice, stanoviště transformátorů 110/27 kV, technologie

PS 01-03-23 TNS České Velenice, rozvodna 110 kV, systém kontroly a řízení

PS 01-03-31 TNS České Velenice, rozvodna 25 kV, technologie

PS 01-03-21 TNS České Velenice, rozvodna 110 kV, technologie

Napájení TNS na úrovni vvn bude s ohledem na nepredikovatelné technické řešení EG.D uvažováno na trubkový systém přípojníc transformovny 110/23 kV EG.D.

Dvě vývodová pole SŽ budou realizována systémem trubkových přípojníc a zapouzdřeným modulem pole vývodu na transformátor s přípojnícovým odpojovačem, vypínačem a kombinovaným přístrojovým transformátorem proudu a napětí. Přívodní a vývodové propojení modulu bude realizováno lanem.

PS 01-03-22 TNS České Velenice, stanoviště transformátorů 110/27 kV, technologie

Stanoviště transformátorů 110/27 jsou navržena pro osazení regulačního transformátor s olejovým chlazením o výkonu 12,5 MVA. Stanoviště jsou navržena vnitřní, se záchytnou a havarijní olejovou jímkou. Transformátor tvoří nádoba s vlastním transformátorem a přepínačem odboček. Prostor přepínače je oddělen od prostoru jádra. Přímo na transformátoru je osazena chladicí baterie. Transformátor je od výrobce vybaven plynovými relé pro prostor jádra kontaktním teploměrem. Přepínač odboček je ve vakuové provedení. Podvozek transformátoru je izolačně oddělen od nádoby a přímo na transformátoru je osazen transformátor kostrové ochrany.

Připojení transformátorů na primární straně bude přes stěnové průchodky lanem. Na vnitřní straně stanoviště bude osazen i omezovač přepětí.

Vyvedení sekundární strany transformátorů, kolejový a trolejový pól bude na trubkové přípojnice na stanovišti a následně kabelovým vedením do rozvaděče 25kV a rozvaděče zpětných kabelů

PS 01-03-23 TNS České Velenice, rozvodna 110 kV, systém kontroly a řízení

Kontrola, chránění a řízení rozvodny R110 kV a transformátorů vvn/vn je navržena pomocí zařízení s integrovanými ochrannými, ovládacími, signalizačními a komunikačními funkcemi, které jsou realizovány kombinací ochranných terminálů (IED zařízení), PLC a pomocných přístrojů (odpínače, jističe, relé.....). Tato zařízení budou osazena do skříní ochrany a ovládání AWA01, AWA02 na stanovištích transformátorů AUE01, AUE02 v rozvodně 110 kV TNS. Navržená IED a PLC budou zpětně ovlivňována ve smyslu dálkového a ústředního řízení. Komunikačním protokolem bude standard MODBUS TCP/IP. Pro zobrazení informací uživateli bude využit zobrazovací panel zařízení IED. V rámci sdílení informací o stavu silových prvků mezi SŽ a EG.D bude předání požadovaných signálů řešeno na úrovni dispečinků v rámci DŘT. Vybrané signály a blokace jsou předány také metalicky v rámci rozvodny 110 kV.

Napájení systému kontroly a řízení bude provedeno z vývodů vlastní spotřeby, rozvaděče ATJ 110 V DC a ANG 400/230 V 50 Hz (zálohovaná/nezálohovaná část). Motorické pohony a ovládací obvody prvků vvn budou napájeny z rozvaděče ATJ 110 V DC, ovládání pohonu přepínače odboček

transformátoru vvn/vn a ovládací skříň transformátoru z rozvaděče ANG zálohované části 230 V 50 Hz, topná tělesa a pomocné osvětlení ovládacích skříní bude připojeno z nezálohovaných vývodů 230 V 50 Hz.

17. D.1.3.3 Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic

PS 01-03-32 TNS České Velenice, vlastní spotřeba, technologie

PS 01-03-33 TNS České Velenice, filtračně kompenzační zařízení, technologie

PS 13-03-31 TNS Veselí nad Lužnicí, rozvodna 25 kV 50 Hz, doplnění SKŘ

PS 01-03-31 TNS České Velenice, rozvodna 25 kV, technologie

V hale technologie bude osazen rozváděč 25 kV pro vnitřní použití, kovově krytý, skříňový podle ČSN EN 62 271-200. Rozváděč bude realizován v konfiguraci 2x přívodní pole, 3x pole napaječe, 1x rezervní pole, 1x pole vývodu pro dekompenzaci kapacity trakčního vedení, 2x pole spojky přípojníc, pole transformátoru vlastní spotřeby (TVS) a vlastní pole vývodu na TVS. Uspořádání rozváděče je jednořadé. V rámci použitého přístrojového vybavení je navržen jednopólový výkonový vypínač s vakuovým zhášedlem pro použití v trakčních obvodech se jmenovitým napětím 27,5 kV podle ČSN EN 50 163. Vypínač bude ve výsuvném provedení (suplování funkce odpojovače). Komunikace se systémem DŘT bude protokolem MODBUS TCP/IP. Kontrola a řízení rozvodny R25kV bude řešena pomocí PLC, v kombinaci s dotykovými panely, které jsou spolu s potřebnými přístroji a ochranami umístěny v ovládacích skříních označených ASF. Pro potřeby ochrany budou v rozváděči umístěny přístrojové transformátory proudu a napětí. Napáječové vývody budou osazeny systémem monitoringu a měření kvality elektrické energie.

PS 01-03-32 TNS České Velenice, vlastní spotřeba, technologie

Vlastní spotřeba bude napájena ze dvou nezávislých zdrojů. První zdroj je transformátor vlastní spotřeby umístěný v rozvaděči 25 kV a jako druhý, záložní zdroj, bude použita přípojka nn přes oddělovací transformátor 0,4/0,4 kV. Výkon transformátoru 27/0,23 kV bude do 100 kVA a výkon trojfázového oddělovacího transformátoru 0,4/0,4 kV je 50 kVA. Oba tyto transformátory budou napájet rozváděč střídavé vlastní spotřeby ANG, který bude mít dělenou přípojnici (spojka přes stykač/jistič s ovládáním). Rozváděč ANG bude sestaven ze dvou polí, ANG1 s přívodem z TVS1 a ANG2 s přívodem distribuční přípojkou. Zabezpečení vývody 110 V DC a 230 V AC budou v rozvaděči ATJ a RZN/GS1. Vývody 110 V DC budou napájeny ze samostatně stojících tyristorových dobíječů GU. Vývody 230 V AC budou napájeny ze samostatně stojícího tyristorového střídače GS. V případě výpadku napájení jsou vývody 110 V DC a 230 V AC napájeny z akumulátorových baterií GU1/GU2, které jsou umístěny v samostatné uzavřené místnosti.

PS 01-03-33 TNS České Velenice, filtračně kompenzační zařízení, technologie

Technologie filtračně kompenzačního zařízení řeší dekompenzaci kapacity trakčního vedení. Dekompenzace bude realizována přes snižovací transformátor 27/0,6 kV v suchém provedení a stupňovitým spínáním indukčností. Transformátor TD1 bude umístěn v samostatné kobce. Jednotlivé stupně tlumivek budou umístěny ve skříňovém rozvaděči s označením ACF v hale technologie. Filtrace vyšších harmonických jako důsledek emise vyšších harmonických hnacími vozidly není uvažována. Stavba, resp. úsek trati musí splňovat požadavky na interoperabilitu hnacích vozidel bez rušivých limitů vyššími harmonickými.

PS 13-03-31 TNS Veselí nad Lužnicí, rozvodna 25 kV 50 Hz, doplnění SKŘ

V rámci tohoto PS dojde k výměně stávající distanční ochrany a souvisejícího HW/SW, oživení a nastavení vývodového pole N21 rozvaděče 25 kV (AFS5) v TT Veselí nad Lužnicí, které bude napájet proti nové TT České Velenice resp. SpS Třeboň.

18. D.1.3.4 Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic

PS 08-03-41 SpS Třeboň, rozvodna 25 kV 50 Hz, technologie

PS 08-03-42 SpS Třeboň, vlastní spotřeba, technologie

PS 08-03-41 SpS Třeboň, rozvodna 25 kV 50 Hz, technologie

Spínací stanice Třeboň bude řešena jako 1-vypínačová spínací stanice trakčního vedení napájeného z trakční transformovny (TT) Veselí nad Lužnicí a (TT) České Velenice a bude umožňovat podélné dělení/spojení trakčního vedení jednokolejné elektrizované trati. Spínací stanice je navržena jako jednopodlažní objekt se třemi místnostmi – jedna pro rozvodnu 25 kV společně s kobkou pro transformátor a vlastní spotřebou, druhá pro rozvodnu 22 kV a třetí pro sdělovací zařízení. Technologický objekt SpS bude podsklepený s kabelovým prostorem.

Rozváděč 25 kV je navržen pro vnitřní použití, kovově krytý, skříňový podle ČSN EN 62 271-200. Rozváděč bude realizován v konfiguraci 2x pole napájecích vývodů, pole vývodu na transformátor vlastní spotřeby a pole s transformátorem vlastní spotřeby (TVS) 27/0,23 kV. V rámci použitého přístrojového vybavení je navržen jednopólový výkonový vypínač s vakuovým zhášedlem pro použití v trakčních obvodech se jmenovitým napětím 27,5 kV podle ČSN EN 50 163. Vypínač bude ve výsuvném provedení (suplování funkce odpojovače). Systém kontroly, řízení a chránění rozvodny R25 kV bude řešen pomocí PLC v kombinaci s dotykovými panely, které jsou spolu s potřebnými přístroji a ochranami umístěny v ovládacích skříních označených ASF. Pro potřeby ochrany budou v rozváděči umístěny přístrojové transformátory proudu a napětí.

PS 08-03-42 SpS Třeboň, vlastní spotřeba, technologie

Součástí vlastní spotřeby bude transformovna 22/0,4 kV. Přívodní kabelové vedení bude ukončeno v rozváděči 22 kV. Rozváděč bude v samostatné místnosti. Transformátor 22/0,4 bude osazen v kobce transformátoru, která bude přístupná z haly technologie. Transformátor bude suchý o výkonu 50 kVA.

Vlastní spotřeba dále obsahuje rozváděče ANG, ATJ, ATN a GB. V rozváděči ANG je zálohovaná jednofázová část s možností napájení z nezálohované třífázové části ANG. Vlastní spotřeba je napájena ze dvou zdrojů. Jednofázově z transformátoru 27/0,23 kV v rozváděči 25 kV a třífázově z transformovny 22/0,4 kV.

Zabezpečená vlastní spotřeba je napájena ze dvou usměrňovačů 110 V DC a jedné sady baterie 110 V DC GB1. Baterie je dimenzována na 6 hodin provozu. Proudové zdroje GU jsou samostatně stojící tyristorové dobíječe. Vývody 110 V DC jsou ve skříni rozváděče označené ATJ. Další částí zabezpečené vlastní spotřeby je rozváděč 230 V AC ATN. Rozváděč ATN je napájen přes střídače 110 V DC / 230 V AC z ATJ. Z rozváděčů vlastní spotřeby je napájeno technologické zařízení spínací stanice a rozváděč elektroinstalace.

Z vlastní spotřeby bude dále napájeno zařízení mimo SPS přes oddělovací transformátor 0,4/0,4 kV o výkonu 25 kVA.

19. D.1.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn

PS 03-03-51 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, rozvodna 0,4kV

PS 05-03-51 ŽST Suchdol nad Lužnicí, rozvodna 0,4kV

PS 07-03-51 ŽST Majdalena, rozvodna 0,4kV

PS 09-03-51 ŽST Třeboň, TS 22/0,4 kV, technologie

PS 09-03-52 ŽST Třeboň, TS 22/0,4 kV, vlastní spotřeba

PS 11-03-51 ŽST Lomnice nad Lužnicí, rozvodna 0,4kV

PS 03-03-51 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, rozvodna 0,4kV

Dle požadavků silnoproudých rozvodů bude realizována rozvodna 0,4kV ve stávajícím zrekonstruovaném prostoru VB řešené ŽST. Osazen bude rozváděč s hlavním přívodním polem, polem vývodů a případně polem kompenzace dále bude osazen rozváděč zajištěné sítě, rozvodnice pro přenos energetických dat a řízení účinnosti (SŽE) a elektroměrovou rozvodnicí RE1 (obchodní měření). Hlavní ovládací prvky budou dálkově ovládány dle pravidel OŘ Plzeň v režimu Místně – Dálkově – Ústředně. Ovládací a signalizační napětí bude 110 V DC z vlastní spotřeby rozvodny. Propojení se systémem DŘT bude protokolem dle ČSN EN 60870-5-104.

PS 05-03-51 ŽST Suchdol nad Lužnicí, rozvodna 0,4kV

Dle požadavků silnoproudých rozvodů bude realizována rozvodna 0,4kV ve stávajícím zrekonstruovaném prostoru VB řešené ŽST. Osazen bude rozvaděč s hlavním přívodním polem, polem vývodů a případně polem kompenzace dále bude osazen rozvaděč zajištěné sítě, rozvodnice pro přenos energetických dat a řízení účinníku (SŽE) a elektroměrovou rozvodnicí RE1 (obchodní měření). Hlavní ovládací prvky budou dálkově ovládány dle pravidel OŘ Plzeň v režimu Místně – Dálkově – Ústředně. Ovládací a signalizační napětí bude 110 V DC z vlastní spotřeby rozvodny. Propojení se systémem DŘT bude protokolem dle ČSN EN 60870-5-104.

PS 07-03-51 ŽST Majdalena, rozvodna 0,4kV

Dle požadavků silnoproudých rozvodů bude realizována rozvodna 0,4kV ve stávajícím zrekonstruovaném prostoru VB řešené ŽST. Osazen bude rozvaděč s hlavním přívodním polem, polem vývodů a případně polem kompenzace dále bude osazen rozvaděč zajištěné sítě, rozvodnice pro přenos energetických dat a řízení účinníku (SŽE) a elektroměrovou rozvodnicí RE1 (obchodní měření). Hlavní ovládací prvky budou dálkově ovládány dle pravidel OŘ Plzeň v režimu Místně – Dálkově – Ústředně. Ovládací a signalizační napětí bude 110 V DC z vlastní spotřeby rozvodny. Propojení se systémem DŘT bude protokolem dle ČSN EN 60870-5-104.

PS 09-03-51 ŽST Třeboň, TS 22/0,4 kV, technologie

Dle požadavků silnoproudých rozvodů bude v novém objektu realizována trafostanice 22/0,4kV. V rámci silnoproudé technologie TS 22/0,4 kV je navržena technologie rozvaděče 22kV (R22kV), stanoviště transformátoru vn/nn, hlavní rozvaděč nn (RH), rozvaděč zajištěné sítě (RZS), rozvaděč kompenzace (RK), rozvodnice pro přenos energetických dat a řízení kompenzace pro potřeby SŽE a elektroměrovou rozvodnicí RE1 (obchodní měření). Hlavní ovládací prvky budou dálkově ovládány dle pravidel OŘ Plzeň v režimu Místně – Dálkově – Ústředně. Ovládací a signalizační napětí bude 110 V DC z vlastní spotřeby TS 22/0,4 kV. Propojení se systémem DŘT bude protokolem dle ČSN EN 60870-5-104.

PS 09-03-52 ŽST Třeboň, TS 22/0,4 kV, vlastní spotřeba

Pro potřeby ovládání, řízení a signalizace hlavních spínacích prvků silnoproudé technologie bude v transformovně vn/nn instalována vlastní spotřeba. Vlastní spotřeba se bude skládat ze skříně s bateriemi GB a rozvaděče napětí 110 V DC GB (ATJ) a 400/230 V AC ATN. Rozvaděč je v provedení skříňovém sestavený z jednoho pole. Rozvaděč je napájen z rozvaděče RH resp. GB a je určen pro napájení ovládacích a signalizačních obvodů technologického zařízení. Doba zálohy je uvažována na 6 hodin.

PS 11-03-51 ŽST Lomnice nad Lužnicí, rozvodna 0,4kV

Dle požadavků silnoproudých rozvodů bude realizována rozvodna 0,4kV ve stávajícím zrekonstruovaném prostoru VB řešené ŽST. Osazen bude rozvaděč s hlavním přívodním polem, polem vývodů a případně polem kompenzace dále bude osazen rozvaděč zajištěné sítě, rozvodnice pro přenos energetických dat a řízení účinníku (SŽE) a elektroměrovou rozvodnicí RE1 (obchodní měření). Hlavní ovládací prvky budou dálkově ovládány dle pravidel OŘ Plzeň v režimu Místně – Dálkově – Ústředně. Ovládací a signalizační napětí bude 110 V DC z vlastní spotřeby rozvodny. Propojení se systémem DŘT bude protokolem dle ČSN EN 60870-5-104.

20. D.1.3.8 Napájení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení z trakčního vedení

PS 03-03-81 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, TS25/0,4kV pro zabezpečovací zařízení včetně napájecí přípojky VN

PS 05-03-81 ŽST Suchdol nad Lužnicí, TS25/0,4kV pro zabezpečovací zařízení včetně napájecí přípojky VN

PS 07-03-81 ŽST Majdalena, TS25/0,4kV pro zabezpečovací zařízení včetně napájecí přípojky VN

PS 09-03-81 ŽST Třeboň, TS25/0,4kV pro zabezpečovací zařízení včetně napájecí přípojky VN

PS 11-03-81 ŽST Lomnice nad Lužnicí, TS25/0,4kV pro zabezpečovací zařízení včetně napájecí přípojky VNPS

PS 03-03-81 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, TS25/0,4kV pro zabezpečovací zařízení včetně napájecí přípojky VN

Pro účely zajištění napájení nového EOv a nového univerzálního zdroje napájení zabezpečovacího zařízení bude instalován 1ks trafostanice napájené z trakčního vedení 25kV AC 50Hz. Nová TS01 bude situována v poloze optimalizované s ohledem na možnost napojení na TV, připojení zpětného vedení a vůči poloze jednotlivých napájených zařízení. Trafostanice TS01 je navržena v provedení vinutí 25/0,46-0,40kV (100 kVA-60 kVA) a je určena pro kombinované napájení EOv a univerzálního zdroje zab. zařízení.

Trafostanice je navržena jako venkovní aluzinkový kiosek vybavený ve VN části transformátorem a v NN části vývodovými rozvaděči NN. Přístup k technologii je z venkovního prostoru po otevření dvířek. Napájení z TV 25kV je provedeno kabelovým svodem VN připojeným přes dálkově ovládaný úsekový odpojovač TV, zpětné vedení je připojeno stanoveným způsobem ke koleji určené pro odvod zpětných proudů. Trafostanice je ve VN části vybavena hermetizovaným transformátorem, na straně NN rozvaděči fakturačního měření SŽ v jednotlivých vývodech. Součástí trafostanice jsou ekvipotenciální prahy a uzemnění řešené zemničem FeZn v kombinaci se zemničími tyčemi.

PS 05-03-81 ŽST Suchdol nad Lužnicí, TS25/0,4kV pro zabezpečovací zařízení včetně napájecí přípojky VN

Pro účely zajištění napájení nového EOv a nového univerzálního zdroje napájení zabezpečovacího zařízení bude instalován 1ks trafostanice napájené z trakčního vedení 25kV AC 50Hz. Nová TS01 bude situována v poloze optimalizované s ohledem na možnost napojení na TV, připojení zpětného vedení a vůči poloze jednotlivých napájených zařízení. Trafostanice TS01 je navržena v provedení vinutí 25/0,46-0,40kV (100 kVA-60 kVA) a je určena pro kombinované napájení EOv a univerzálního zdroje zab. zařízení.

Trafostanice je navržena jako venkovní aluzinkový kiosek vybavený ve VN části transformátorem a v NN části vývodovými rozvaděči NN. Přístup k technologii je z venkovního prostoru po otevření dvířek. Napájení z TV 25kV je provedeno kabelovým svodem VN připojeným přes dálkově ovládaný úsekový odpojovač TV, zpětné vedení je připojeno stanoveným způsobem ke koleji určené pro odvod zpětných proudů. Trafostanice je ve VN části vybavena hermetizovaným transformátorem, na straně NN rozvaděči fakturačního měření SŽ v jednotlivých vývodech. Součástí trafostanice jsou ekvipotenciální prahy a uzemnění řešené zemničem FeZn v kombinaci se zemničími tyčemi.

PS 07-03-81 ŽST Majdalena, TS25/0,4kV pro zabezpečovací zařízení včetně napájecí přípojky VN

Pro účely zajištění napájení nového EOv a nového univerzálního zdroje napájení zabezpečovacího zařízení budou instalovány 2ks trafostanic napájených z trakčního vedení 25kV AC 50Hz. Nové TS01 a TS02 budou situovány v poloze optimalizované s ohledem na možnost napojení na TV, připojení zpětného vedení a vůči poloze jednotlivých napájených zařízení. Trafostanice TS01 je navržena v provedení vinutí 25/0,46kV (60 kVA) a je určena pro napájení EOv. Trafostanice TS02 je navržena v provedení vinutí 25/0,46-0,40kV (40 kVA-60 kVA) a je určena pro kombinované napájení EOv a univerzálního zdroje zab. zařízení.

Trafostanice jsou navrženy jako venkovní aluzinkové kiosky vybavené ve VN části transformátorem a v NN části vývodovými rozvaděči NN. Přístup k technologii je z venkovního prostoru po otevření dvířek. Napájení z TV 25kV je provedeno kabelovými svody VN připojenými přes dálkově ovládané úsekové odpojovače TV, zpětné vedení jsou připojena stanoveným způsobem ke kolejím určeným pro odvod zpětných proudů. Trafostanice je v obou případech ve VN části vybavena hermetizovaným transformátorem, na straně NN rozvaděči fakturačního měření SŽ v jednotlivých vývodech. Součástí každé Atrafostanice jsou ekvipotenciální prahy a uzemnění řešené zemničem FeZn v kombinaci se zemničími tyčemi.

PS 09-03-81 ŽST Třeboň, TS25/0,4kV pro zabezpečovací zařízení včetně napájecí přípojky VN

Pro účely zajištění napájení nového EOv a nového univerzálního zdroje napájení zabezpečovacího zařízení bude instalován 1ks trafostanice napájené z trakčního vedení 25kV AC 50Hz.

Nová TS01 bude situována v poloze optimalizované s ohledem na možnost napojení na TV, připojení zpětného vedení a vůči poloze jednotlivých napájených zařízení. Trafostanice TS01 je navržena v provedení vinutí 25/0,46-0,40kV (100 kVA-60 kVA) a je určena pro kombinované napájení EOv a univerzálního zdroje zab. zařízení.

Trafostanice je navržena jako venkovní aluzinkový kiosek vybavený ve VN části transformátorem a v NN části vývodovými rozvaděči NN. Přístup k technologii je z venkovního prostoru po otevření dvířek. Napájení z TV 25kV je provedeno kabelovým svodem VN připojeným přes dálkově ovládaný úsekový odpojovač TV, zpětné vedení je připojeno stanoveným způsobem ke koleji určené pro odvod zpětných proudů. Trafostanice je ve VN části vybavena hermetizovaným transformátorem, na straně NN rozvaděči fakturačního měření SŽ v jednotlivých vývodech. Součástí trafostanice jsou ekvipotenciální prahy a uzemnění řešené zemničem FeZn v kombinaci se zemničími tyčemi.

PS 11-03-81 ŽST Lomnice nad Lužnicí, TS25/0,4kV pro zabezpečovací zařízení včetně napájecí přípojky VN

Pro účely zajištění napájení nového EOv a nového univerzálního zdroje napájení zabezpečovacího zařízení bude instalován 1ks trafostanice TS napájené z trakčního vedení 25kV AC 50Hz. Nová TS01 bude situována v poloze optimalizované s ohledem na možnost napojení na TV, připojení zpětného vedení a vůči poloze jednotlivých napájených zařízení. Trafostanice TS01 je navržena v provedení vinutí 25/0,46-0,40kV (100 kVA-60 kVA) a je určena pro kombinované napájení EOv a univerzálního zdroje zab. zařízení.

Trafostanice je navržena jako venkovní aluzinkový kiosek vybavený ve VN části transformátorem a v NN části vývodovými rozvaděči NN. Přístup k technologii je z venkovního prostoru po otevření dvířek. Napájení z TV 25kV je provedeno kabelovým svodem VN připojeným přes dálkově ovládaný úsekový odpojovač TV, zpětné vedení je připojeno stanoveným způsobem ke koleji určené pro odvod zpětných proudů. Trafostanice je ve VN části vybavena hermetizovaným transformátorem, na straně NN rozvaděči fakturačního měření SŽ v jednotlivých vývodech. Součástí trafostanice jsou ekvipotenciální prahy a uzemnění řešené zemničem FeZn v kombinaci se zemničími tyčemi.

21. D.1.4.5 Jiné technologické zařízení

PS 03-04-51 Nová Ves nad Lužnicí, úprava vrátku pro posun v kolejišti LB Minerals

PS 03-04-51 Nová Ves nad Lužnicí, úprava vrátku pro posun v kolejišti LB Minerals

Tento \SO řeší přemístění vrátku pro posun v kolejišti vlečky LB Minerals v ŽST Nová Ves nad Lužnicí.

V rámci elektrizace a optimalizace trati bude nutné v železniční stanici Nová Ves nad Lužnicí upravit stávající kolejiště. Dopravní koleje ve stávajícím stavu mají nevyhovující užitečné délky. Z tohoto důvodu bude stanice prodloužena ve směru na Veselí nad Lužnicí. Přestavba a posunutí celého zhlaví stanice si vyžádá úpravu stávajícího vlečkového kolejiště fy. LB Minerals a přesunutí přilehlého stávajícího vrátku pro posun železničních vozů na vlečce.

Popis technického řešení

Stávající vrátek je využíván pro posun železničních vozů pod plnicí zařízení sypkých směsí. Stávající technologické zařízení vrátku je v dobrém technickém stavu. Zařízení je umístěno v lehkém ocelovém přístřešku o rozměrech cca. 4 x 4 m. Vrátek je umístěn na betonovém základu. Zařízení je napájeno z vnitřního energetického rozvodu areálu kabelovou přípojkou podél vlečkové koleje od plnicího zařízení.

Stávající technologie vrátku bude přesunuta a bude dále využívána provozovatelem areálu. Stávající přístřešek bude demontován, provedena jeho repase a úpravy pro ukotvení na nový základ.

V rámci stavebních úprav bude technologické zařízení vrátku demontováno a přemístěno o cca. 14 m ve směru k plnicímu zařízení a zásobníku. Bude umístěno na nový betonový základ odpovídající rozměrům zařízení cca. 2 x 1,5 m.

Stávající betonové základy budou ubourány na celou jejich hloubku a uvolněný pozemek bude využit pro přeložku příjezdné komunikace do areálu.

c) Energetické výpočty

(spotřeba energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napětíové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení, zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a návrh způsobu omezování zpětných vlivů, kontrola bilance činných a jalových výkonů a návrh opatření na zajištění předepsaného účinníku. Výpočet je dokladován v samostatné části Doklady – Dokumenty objednatele)

Energetické výpočty byly zpracovány v předchozím stupni projektové dokumentace stavby, pro potřeby dimenzování TNS České Velenice. Napájení této TNS je podmíněno výstavbou nové linky 2 x 110 kV ze stávající linky u Suchdola nad Lužnicí, vedené částečně v souběhu s žel. tratí v lokalitách Hrdlořez (žkm 13,6 – 13,2) a od Dvůrů nad Lužnicí až po České Velenice (žkm 9,5 – 7,6 a žkm 5,2 – 1,7). Vzhledem k tomu, že v současné době nemá tato stavba územní rozhodnutí ani stavební povolení, lze předpokládat, že dojde ke zpoždění její výstavby.

V této souvislosti byla v rámci DSP zpracována aktualizace, resp. doplnění Energetických výpočtů pro ověření možnosti napájení z TNS Veselí nad Lužnicí po České Velenice a dále až po SpS Borovany pro případ zpoždění výstavby nové linky 110 kV pro připojení nové TNS České Velenice.

Ze zpracovaného ověření vyplývá dostatečné dimenzování TV a splnění podmínek subsystému ENE dle TSI ENE a zároveň byla ověřena možnost maximálního napájení z TNS Veselí nad Lužnicí po České Velenice a až po SpS Borovany. V základním stavu je uvažováno napájení pouze po České Velenice. Stav, který byl simulován, uvažoval s výpadkem TNS Nemanice a částečným zálohováním z TNS Veselí n. L. V případě výpadku TNS Veselí n. L. a tedy zálohování z okolních TNS dojde k buď k omezení dopravního zatížení v dopravní špičce.

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné části dokumentace s označením přílohy N.2.2 Energetické výpočty.

B.2.7 Základní technický popis stavebních objektů

a) popis stávajícího stavu

Současné provozně technické parametry dotčeného úseku neodpovídají standardům pro železniční tratě zařazené do transevropské sítě. Vybavení železniční infrastruktury významně zaostává za technickým vývojem. Některé důležité objekty dopravní cesty jsou již za hranicí životnosti. Znamená to, že jen pro samotné udržení v provozuschopném stavu na současné úrovni by i bez realizace projektu bylo nutné brzy přistoupit k zásadním obnovám a rekonstrukcím investičního charakteru.

b) popis navrženého řešení

22. D.2.1.1 Kolejový svršek a spodek

SO 02-10-01 České Velenice - Nová Ves nad Lužnicí, kolejový svršek
SO 02-11-01 České Velenice - Nová Ves nad Lužnicí, kolejový spodek
SO 03-10-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, kolejový svršek
SO 03-11-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, kolejový spodek
SO 03-10-02 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, vlečka LB Minerals, kolejový svršek
SO 04-10-01 Nová Ves nad Lužnicí - Suchdol nad Lužnicí, kolejový svršek
SO 04-11-01 Nová Ves nad Lužnicí - Suchdol nad Lužnicí, kolejový spodek
SO 05-10-01 ŽST Suchdol nad Lužnicí, kolejový svršek
SO 05-11-01 ŽST Suchdol nad Lužnicí, kolejový spodek
SO 05-10-02 ŽST Suchdol nad Lužnicí, vlečka Stasek, kolejový svršek
SO 05-11-02 ŽST Suchdol nad Lužnicí, vlečka Stasek, kolejový spodek
SO 06-10-01 Suchdol nad Lužnicí - Majdalena, kolejový svršek
SO 06-11-01 Suchdol nad Lužnicí - Majdalena, kolejový spodek
SO 07-10-01 ŽST Majdalena, kolejový svršek
SO 07-11-01 ŽST Majdalena, kolejový spodek

SO 07-10-02 ŽST Majdalena, vlečka Sloupárna, kolejový svršek
 SO 07-10-03 ŽST Majdalena, vlečka Dřevosklad, kolejový svršek
 SO 07-10-04 ŽST Majdalena, vlečka Českomoravský štěrk, kolejový svršek
 SO 08-10-01 Majdalena - Třeboň, kolejový svršek
 SO 08-11-01 Majdalena - Třeboň, kolejový spodek
 SO 09-10-01 ŽST Třeboň, kolejový svršek
 SO 09-11-01 ŽST Třeboň, kolejový spodek
 SO 09-10-02 ŽST Třeboň, vlečka R.A.B. Třeboň, kolejový svršek
 SO 10-10-01 Třeboň - Lomnice nad Lužnicí, kolejový svršek
 SO 10-11-01 Třeboň - Lomnice nad Lužnicí, kolejový spodek
 SO 11-10-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, kolejový svršek
 SO 11-11-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, kolejový spodek
 SO 12-10-01 Lomnice nad Lužnicí - Veselí nad Lužnicí, kolejový svršek
 SO 12-11-01 Lomnice nad Lužnicí - Veselí nad Lužnicí, kolejový spodek
 SO 00-14-01 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, výstroj trati
 SO 00-14-02 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, zajištění PPK

Obecně

Stávající stav

Stávající trať je v celé délce jednokolejná. Trať je celostátní, není však součástí TEN-T, z hlediska Směrnice 16/2005 je tedy „ostatní“. Podle zatížení je řádu 5 (1,825 – 7,300 mil. hrt/rok). Většinou je stávající trať pojižděna rychlostí 100 km/h. Železniční svršek tvoří kolejnice tvaru S49 z r. 1977-8, popř. 1985, v úseku Majdalena – Třeboň pak kolejnice tvaru T z roku 1968, vesměs na betonových pražcích s tuhým upevněním, lokálně (výhybky, mosty, přejezdy) na dřevěných pražcích. V trati je řada propustků a mostů, na mnoha z nich jsou kolejnice s přímým upevněním na mostnicích.

Železniční svršek

Železniční svršek tvoří kolejnice tvaru S49 z r. 1977-8, popř. 1985, v úseku Majdalena – Třeboň pak kolejnice tvaru T z roku 1968, vesměs na betonových pražcích s tuhým upevněním, lokálně (výhybky, mosty, přejezdy) na dřevěných pražcích. V trati je řada propustků a mostů, na mnoha z nich jsou kolejnice s přímým upevněním na mostnicích.

Stávající demontované koleje

SO	kolejnice S49 užitě nebo k regeneraci (m)	kolejnice T užitě nebo k regeneraci (m)	kolejnice S49/T šrot (m)	pražce SB3, SB4, SB5 užitě (ks)	pražce SB8, SB8P užitě (ks)	pražce dřevěné (ks)	pražce SB3, SB4, SB5 šrot (ks)	pražce SB8 šrot (ks)	pražce dřevěné šrot (ks)	hmotnost odpadu ocel (kolejnice + drobný mat.) (t)
02-10-01	7134	0	820	4921	41	12	820	2	70	68.292
03-10-01	2277	0	1799	786	498	5	1446	85	344	127.473
04-10-01	17077	0	2861	10529	132	108	3646	15	330	230.876
05-10-01	3708	0	1012	1586	311	377	1049	164	0	67.312
06-10-01	1664	0	7710	3820	790	36	2549	500	8	435.841
07-10-01	1466	0	3397	273	83	171	1072	0	1921	224.399
08-10-01	758	18865	1829	14039	267	49	3667	57	386	212.333
09-10-01	4256	0	1106	595	1441	4	895	591	760	91.876
10-10-01	16360	0	852	3476	71	22	8577	252	248	185.777
11-10-01	1160	0	3726	1138	0	30	1821	0	236	225.781
12-10-01	14631	0	5907	3206	3864	316	6649	980	254	394.860
	70491	18865	31019	44369	7498	1130	32191	2646	4557	2264.820

Stávající demontované výhybky

SO	Číslo výhybky	Druh konstrukce	Tvar svršku	Úhel odbočení	Poloměr základní	Směr výhybky	Poloha výměny	Pražce	Stav výhybky
03-10-01	1	J	S49	1:9	300	L	L	dřevo	R/Š
	2	J	T	6° I.	-	P	L	dřevo	š
	3	J	T	6° I.	-	P	P	dřevo	U/R/Š
	5	J	S49	1:9	300	L	L	dřevo	U/R/Š
	6	J	S49	1:9	300	L	P	dřevo	U/R/Š
	7	J	S49	1:9	300	L	P	dřevo	U/R/Š
	8	J	S49	1:9	300	P	P	dřevo	U/R/Š
05-10-01	1	J	S49	1:9	300	p	p	dřevo	U/R/Š
	2	J	S49	1:9	300	L	l	dřevo	U/R/Š
	3	J	S49	1:9	300	L	l	dřevo	Š
	4	J	S49	1:9	300	p	p	dřevo	U/R/Š
	5	J	S49	1:7,5	190	L	l	dřevo	Š
	6	J	S49	1:9	300	L	l	dřevo	U/R/Š
	7	J	S49	1:7,5	190	p	p	dřevo	U/R
	8	J	S49	1:9	300	p	l	dřevo	U/R/Š
07-10-01	1	J	S49	1:9	300	p	p	dřevo	U/R
	2	J	S49	1:7,5	190	L	l	dřevo	U/R
	3	J	S49	1:7,5	190	L	l	dřevo	U/R/Š
	4	J	S49	1:9	190	L	l	dřevo	U/R/Š
	5	J	S49	1:9	300	p	p	dřevo	U/R/Š
	6	J	S49	1:9	300	L	l	dřevo	U/R/Š
	7	J	S49	1:9	300	p	p	dřevo	U/R/Š
	8	J	S49	1:9	300	L	l	dřevo	U/R/Š
	9	J	S49	1:9	300	L	l	dřevo	U/R/Š
09-10-01	1	J	S49	1 : 12	500	P	l	dřevo	U/R/Š
	2	J	S49	1 : 14	760	P	l	dřevo	U/R/Š
	3	J	S49	1 : 7,5	190	P	l	dřevo	U/R/Š
	4	J	S49	1 : 7,5	190	L	l	dřevo	U/R/Š
	5	J	S49	1 : 7,5	190	P	l	dřevo	U/R/Š
	6	J	T	6st.	I.	P	l	dřevo	U/R/Š
	7	J	S49	1 : 9	300	L	l	dřevo	U/R/Š
	9	J	S49	1 : 9	300	P	l	dřevo	U/R/Š
	10	J	S49	1 : 7,5	190	L	l	dřevo	U/R/Š
	11	J	S49	1 : 9	300	L	p	dřevo	U/R/Š
	12	J	S49	1 : 9	300	P	l	dřevo	U/R/Š
	13	J	T	6st.	IV.	L	l	dřevo	U/R/Š
	14	J	T	6st.	II.	P	p	dřevo	U/R/Š
11-10-01	1	J	S49	1 : 9	300	L	l	dřevo	U/R/Š
	2	J	S49	1 : 9	300	P	p	dřevo	U/R/Š
	3	J	S49	1 : 9	300	L	l	dřevo	U/R/Š
	4	J	S49	1 : 9	300	L	l	dřevo	U/R/Š
	5	J	S49	1 : 9	300	P	p	dřevo	U/R/Š
	6	J	S49	1 : 9	300	L	l	dřevo	U/R/Š
	7	J	S49	1 : 9	300	P	p	dřevo	U/R/Š

Kolejové lože

Kolejové lože je dle geotechnického průzkumu ve svrchních částech čisté až slabě znečištěné, do hloubky jeho znečištění značně roste. Ve spodních částech je kolejové lože značně až zcela zanesené drtí, hlinitým pískem, písčitou hlinou, prorostlé kořínky. Tloušťka kolejového lože je dle kopaných sond značně proměnlivá.

V rámci každého SO došlo k detailnímu posouzení jednotlivých kopaných sond a s ohledem na technologii demontáže kolejového lože byla zvolena vhodná tloušťka k odtěžení. V traťových úsecích bude stávající kolejové lože odtěženo pomocí strojní čističky, zde je při návrhu tloušťky zohledněna možnost ucpání sít při příliš velkém znečištění lože. Ve stanicích se stávající kolejové lože odtěží přímo na místě speciálním rypadlem (bagrem), tloušťka odtěžení je zde proto navržena někde i větší, než vychází z geol. průzkumu.

Recyklace kolejového lože bude probíhat na recyklačních základnách v ŽST České Velenice, Majdalena a Třeboň. Na základě pokynu SŽDC 38709/2019-SŽDC-GŘ-O13 je navržena recyklace vyzískaného štěrkového lože v maximální možné míře na frakci 32/63, tedy na kamenivo použitelné do kolejového lože.

Po recyklaci se počítá se zpětným využitím:

- 40 % do štěrkového lože
- 30 % do podkladních vrstev (ŠD)
- 29 % odpadu
- 1 % kontaminovaný odpad

Kontaminované štěrkové lože v oblasti výhybek v objemu 15 m³/výhybku bude nebezpečný odpad.

Železniční spodek

V trati jsou úseky s méně únosným podložím, geotechnické sondy často zachytily vrstvy štětu nebo kamenné rovnániny. Dlouhodobé potíže se stabilitou GPK jsou v úsecích 31,100 – 32,100, 38,750 – 40,300 a km 40,300 – 41,150. V dlouhých zářezích jsou zřízeny kamenné příkopové zídky, které v úsecích bez úprav železničního spodku často neumožňují podél štěrkového lože zřídit standardní drážní stezku.

Stávající štěrkové lože se odtěží v objemu 1 m³/m' a zrecykluje k dalšímu použití, předpokládáme z něj vyzískat 50 % recyklovaného štěrku a 30 % štěrkdrti, zbytek bude odpad. Kontaminované štěrkové lože v oblasti výhybek v objemu 15 m³/výhybku bude nebezpečný odpad.

Nový stav

Trať bude optimalizována a elektrizována opět jako jednokolejná. Úpravy koleje jsou ohraničeny novým svrškem zřízeným v krajních stanicích již dříve v rámci navazujících staveb.

Staničení

Stávající

Ve stávajícím stavu je v trati abnormální hektometr km 1,8 – 1,9 délky 69 m.

Nové

Osa koleje č. 1 je navázána dle DÚR v ZV 29 v km 1,157.189 (ŽST České Velenice) („Optimalizace trati České Velenice – Veselí n/L, 1. stavba“ zrealizovaná v r. 2009). Staničení prochází plynule celou stavbou a je dovedeno až do výhybky č. 1 v ŽST Veselí nad Lužnicí („Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí II. část, úsek Husovice – Veselí nad Lužnicí,“ realizace 2014). Zde se zřídí skok ve staničení.

Stávající km 54,506.247 = Nový km 54,507.523 (rozdíl 1,276m)

GPK

Na žádost O13 byla posouzena v DÚR navržená převýšení v kolejích dle předpisu SŽDC SR103/8(S), a to dle vzorce, který zohledňuje skladbu dopravy.

Pro návrh převýšení dle skladby dopravy byly ve spolupráci se zpracovatelem dopravní technologie zvoleny tyto vstupní parametry:

Typ	Počet vlaků stejné hmotnosti „n“ (ks/den)	Hmotnost vlaku „P“ (t)	Rychlost (km/h)	Poznámka
dálková doprava – rychlíky	8	380	V150	rychlost upravena podle zastavování vlaků
spěšné vlaky	10	120	V150	rychlost upravena podle zastavování vlaku
osobní doprava	10	120	V150	rychlost upraven podle zastavování vlaku
nákladní doprava	6	2000	V100=95	průměrná rychlost
manipulační vlaky	2	1000	70	průměrná rychlost

Na základě tohoto požadavku došlo ve většině oblouků ke zvýšení převýšení a na základě toho i k prodloužení přechodnic. Směrově je nová trať navržena vesměs ve stávající stopě, s minimálními úpravami GPK, většinou pro rychlost $V=V_{130}=V_{150}=120$ km/h.

Výjimku tvoří:

- oblouk v ŽST Suchdol n. L. v km 15,214 – 15,757 snížena rychlost V_{100} na 110 km/h
- oblouk před ŽST Majdalena v km 21,677 – 21,962 snížena rychlost V_{100} na 110 km/h a V_{130} na 115 km/h
- složený oblouk v ŽST Třeboň v km 32,898 – 33,703 sníženy všechny rychlosti $V_{100}/V_{130}/V_{150}$ na 90 km/h
- oblouk v km 37,774 – 38,808 snížena rychlost V_{100} na 110 km/h

Výškové vedení je značně ovlivněno požadavkem na zvýšení nivelety jednak s ohledem na hladinu Q_{100} (v okolí zast. Majdalena – tak, aby PTŽS byla nad úrovní Q_{100}), jednak na potřebné zvýšení koleje na nových mostech, ať už při změně konstrukce z přímého upevnění na průběžné šterkové lože, nebo při požadavcích na zdvih nosné konstrukce s ohledem na úroveň Q_{100} nebo podjezdnou výšku.

Železniční svršek**Kolejový rošt**

V rámci rekonstrukce železničního svršku bude v celé délce hlavní koleje č. 1 provedena pokládka nového svršku s kolejnicemi 49E1 na betonových pražcích pro běžnou kolej délky 2,6 metru s bezpodkladnicovým pružným upevněním W14 svěrkou, které jsou schválené pro běžné použití, nebo v rozšířeném provozním ověřování“, rozdělení pražců „u“.

V předjízdých kolejích a ostatních staničních kolejích bude provedena pokládka nového svršku s kolejnicemi 49E1 na betonových pražcích pro běžnou kolej délky 2,4 metru s bezpodkladnicovým pružným upevněním W14 svěrkou, které jsou schválené pro běžné použití, nebo v rozšířeném provozním ověřování“, rozdělení pražců „u“.

Kolejové lože

Dle S3 – kap. IV – čl. 38 je tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou pražce (v oblouku pod vnitřním nepřevýšeným kolejnicovým pásem) navržena **0,35 m** ve všech dopravních kolejích.

V ostatních staničních kolejích je navržena tloušťka **0,30 m**, ve vlečkách pak tloušťka **0,25m**.

Materiál kolejového lože je navržen fr. 31,5/63. Při $V \leq 120$ km/h může být šterk. lože nové i recyklované třídy BII. Dle předpisu S3, díl X, čl. 30, Tab. 1 se předpokládá zpětné využití recyklovaného šterkového lože zpět.

Dle DÚR se recyklované lože použije přednostně v celém profilu u staničních kolejí, zbytek do spodní vrstvy kolejového lože v hlavních/traťových kolejích. V hlavních kolejích je možné ho využít do jeho spodní vrstvy (max. 50 mm pod úroveň ložné plochy pražců).

Výhybky

Výhybky jsou navrženy nové S49 2. generace na betonových pražcích, v hlavních i v předjízdňích kolejích se žlabovými pražci. Výhybky mají standardní srdcovku SK, čelistové závěry ČZ a základní pružné upevnění KS.

V kolejišti upravovaných částí vleček jsou navrženy výhybky 1. generace (na dřevěných pražcích) s hákovými závěry HZ, s tuhým upevněním K a se srdcovkou typu ZPN.

Železniční spodek

Konstrukce pražcového podloží je navržena podle novelizovaného předpisu SŽ S4.

Základní návrhové parametry pro pražcové podloží

Provozní zatížení hl. koleje - **5. řád koleje** (4,71 mil.hrt/rok)

Dle S3/díl II/kapitola III – tab. 2 jsou všechny předjízdňe, ostatní dopravní i ostatní koleje zařazeny do **6. řádu koleje**

Hlavní koleje

pro $V = 81 - 120$ km/h požadovaný modul přetvárnosti

- na zemní pláni $E_{min,ZP}=30$ MPa
- na PTŽS $E_{min,PL}=50$ MPa

Staniční koleje

pro $V \leq 80$ km/h požadovaný modul přetvárnosti

- na zemní pláni $E_{min,ZP}=15$ MPa
- na PTŽS $E_{min,PL}=30$ Mpa

Přechodové oblasti (ZKPP)

Min. hodnota modulu přetvárnosti na PTŽS (přejezdy, mosty)

- $E_{min,PL}=70$ MPa při modulu E_{pl} navazující trati 50 Mpa a méně

Na stávajících tratích **u mostů/propustků** je přechodová oblast navržena na délku $2 \cdot H_0$ (min. 7 m), zesilující vrstva ZKPP se zřizuje na tuto délku + 5 m výběh, tj. $2 \cdot H_0 + 5$ m (min. 12 m)

U přejezdů je navrženo ZKPP v délce přejezdu + 5 m výběh před i za přejezdem.

Ochrana zemní pláně před nepříznivými účinky vody a mrazu

- nadmořská výška 400 – 500 m. n. m
- Index mrazu: $I_{mn} = 475$ °C·den
- Hloubka promrzání pražcového podloží $h_{pr} = 0,045 \cdot \sqrt{I_{mn}} = 0,98$ m = 1,0 m

Konstrukční vrstvy

Dle S4 čl.25 Tabulky 3 je navržen materiál a tloušťka vrstvy takto

- Pro $V = 80 - 121$ km·h⁻¹ (hl. koleje) – min. 300/ŠD 0/32 kv
- Pro $V \leq 80$ km·h⁻¹ (staniční koleje) – min. 200/ŠD 0/32 kv

Do konstrukčních vrstev jsou využity následující materiály:

- šterkodrt ŠD 0/32 kv nebo ŠD 0/63 kv (pouze ZKPP)

Podkladní vrstvy

Do podkladních vrstev jsou využity následující materiály:

- šterkodrt' ŠD 0/32 nebo ŠD 0/63
- drcené kamenivo DK 0/90
- zeminy zlepšené pojivem – hydraulické silniční pojivo
- stabilizace

V problematických úsecích se provede těžká sanace pomocí konstrukčního systému z geobuňkové struktury. Systém sestává ze stabilizační geomříže kladené vodorovně na podloží, ke které jsou kloubově připojeny jednoosé výztužné geomříže, s použitím plastových stahovacích pásek. Geomříže se vztyčí do vertikální polohy, takže vytvoří příčné stěny, a vzájemně se propojí rovněž jednoosými výztužnými geomřížemi, tvořícími systém diagonálních přepážek. Takto vzniklá struktura se vyplní hrubozrnným materiálem, čímž je vytvořena roznášecí matrace – konstrukční systém. Aby se zabránilo promísení výplňového kameniva se zeminou z podloží, ukládá se stabilizační vodorovná geomříž na separačně-filtrační geotextilii.

V úsecích zaplavovaných stoletou vodou se nově zřízené svahy tělesa zpevní zásypem s patkou z lomového kamene, stávající svahy se ponechají bez úprav.

SO 02-10-01 České Velenice – Nová Ves n. L., kolejový svršek

SO 02-11-01 České Velenice – Nová Ves n. L., kolejový spodek

Stávající stav

Stávající traťový úsek začíná v km 1,157 ZV výhybky č. 29 v ŽST České Velenice a končí v km 5,818 v ZV výhybky č. 1 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, celková délka je 4,661 km.

Stávající železniční svršek je převážně tvořen z kolejnic S49, betonových pražců SB s rozdělením „c“ a rozponových podkladnic, převážně jde o součásti z roku 1977. Část trati od ZV29 v ŽST České Velenice cca k propustku v km 1,832 byla rekonstruována v rámci stavby Optimalizace trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí, 1. stavba. Stávající rychlost je 100 km/h, při vjezdu do ŽST Nová Ves nad Lužnicí je snížena na 60 km/h.

V traťovém úseku je několik přejezdů, propustků a jeden most. Trať je vedena jak v násypu, tak na mírně zvýšeném tělese i v částečných zářezech. Z hlediska pražcového podloží se zde vyskytují jíly písčité, jílovité písky a písky. Hladina podzemní vody byla zastižena pouze v ojedinělých případech.

Nový stav

Traťový úsek začíná v km 1,157 v ZV 29 v ŽST České Velenice. V rámci modernizace ŽST České Velenice v roce 2009 však byl zrekonstruován přilehlý oblouk až do km 1,813. Proto začátek úprav železničního svršku SO 02-10-01 v tomto traťovém úseku v rámci této stavby začíná směrovým vyrovnáním až v km 1,688 (před nově rekonstruovaným přejezdem P5582). Od km 1,733 dojde k výměně kolejnicových pásů. Úpravy železničního spodku SO 02-11-01 začínají až v km 1,813. Konec traťového úseku je v km 5,793 v ZV1 ŽST Nová Ves n/L.

Celková délka úprav v traťovém úseku činí 4,06 km.

GPK

GPK je projektována na rychlost $V=V_{130}=V_{150}=120$ km/h v celém úseku pro všechny rychlostní profily.

V tomto úseku byly oproti návrhu v DÚR sjednoceny za sebou jdoucí oblouky na stejný poloměr $R=950$ m se stejným převýšením a stejnými délkami přechodnic. Poloměr oblouku vstupujícího do ŽST Nová Ves n/L byl ponechán s $R=1200$ m s ohledem na požadovanou typovou transformaci do něj vložených výhybek 1 a 2. Bylo upraveno převýšení na $D=65$ mm a prodlouženy přechodnice na $L_k=79$ m.

Železniční spodek

Skladba pražcového podloží

Kolej č.	Kvaziblok č.	Od km	Do km	Délka (m)	Konstrukční vrstva	Podkladní vrstvy
1	1	1.813	2.300	487	ŠD32/30	ŠD32/20+

Kolej č.	Kvaziblok č.	Od km	Do km	Délka (m)	Konstrukční vrstva	Podkladní vrstvy
						ZZVC/40
1	2	2.300	3.071	771	ŠD32/30+GTX	
1	3a	3.098	3.344	246	ŠD32/30	ŠD32/20+ ZZVC/40
1	3b	3.370	3.675	305	ŠD32/30	DK90/30
1	3c	3.675	4.822	1147	ŠD32/30	ŠD32/20+ ZZVC/40
1	4	4.849	5.114	265	ŠD32/30 GTX	
1	5	5.140	5.450	310	ŠD32/30	ZZVC/40
1	6	5.450	6.549	1099	ŠD32/30+GTX	

V rámci SO je navrženo nové odvodnění převážně pomocí zpevněnými příkopů TZ3 s vyústěním do pročištěných stávajících příkopů a následně k propustkům a mostům. V místech násypů je plánováno provedení odřezů ve sklonu 5%

V úsecích, kde z důvodu směrové a výškové úpravy nivelety koleje nevyhovuje rozměrově šířka pláň, je navrženo podchycení stezky prefabrikátem U3 (dle Ž 2.2).

V oblasti stávajících mostů a propustků, kde je stávající těleso úzké a není možné stezku rozšířit ani pomocí prefabrikátu U3 nebo gabionu, je navrženo rozšíření tělesa pomocí přísypu s využitím svahových stupňů. (Provedení dle VL Ž.2.11) – v dl. cca 113 m

SO 03-10-01 ŽST Nová Ves n. L., kolejový svršek

SO 03-11-01 ŽST Nová Ves n. L., kolejový spodek

Stávající stav

Stávající ŽST začíná v km 5,818 v ZV výhybky č. 1 a končí v km 6,543 v ZV výhybky č. 8, celková délka je 0,725 km.

Kolejnice jsou v hlavních a předjízdových kolejích převážně tvaru S49, v ostatních kolejích a na vlečkách jsou různé tvary - např. T. Stávající svršek je převážně z roku 1969. Vjezd do stanice od Českých Velenic je na rychlost 60 km/h, od Suchdola je rychlost v hlavní koleji 100 km/h.

Ve stanici jsou 4 koleje, z toho jedna hlavní a jedna odstavná (kolej č. 2), která má krátkou sypanou rampu. Užitečné délky kolejí jsou 220, 443-585 m. Dále je součástí stanice vlečka LB Minerals, která je zapojena směrem od Velenic výhybkou č. 2 a od Suchdola výhybkou č. 6. Součástí stanice jsou 3 sypaná nástupiště délky 79 – 105 m s úrovnovým přechodem přes koleje. Odvodnění nebylo ve stanici nalezeno.

Pražcové podloží je ve stanici velmi různorodé a částečně je tvořeno písky, příp. hlinitými písky, částečně jíly (směr sudá skupina).

Nový stav

Nově ŽST začíná v km 5,792⁰⁶⁸ v ZV výhybky č. 1 a končí v km 6,549⁴²⁴ v ZV výhybky č. 7.

Celková délka tak činí 0,757 km.

GPK

V rámci zpracování DSP bylo dohodnuto, že ŽST Nová Ves n/L zůstane ve shodné konfiguraci jako byla navržena v DÚR. Zůstalo i zapojení vlečky LB Minerals na obou zhlavích.

Za účelem zrychlení vjezdu od Velenic bylo už rámci DÚR celé velenické zhlaví navrženo jako obloukové s poloměrem v hlavní koleji R=1200 m, bylo zvýšeno převýšení z D=53mm na D=62mm. Převýšení v oblouku je kvůli přejezdu P5587 minimalizováno. Poloměr oblouku byl ponechán s R=1200 m s ohledem na požadovanou typovou transformaci do něj vložených výhybek 1 a 2. Oproti DÚR došlo pouze k posunutí zapojení kusé koleje č. 4 pomocí výhybky 4 ve směru staničení až k propustku v evid. km 6,406 za účelem prodloužení její užité délky.

Osová vzdálenost je z důvodu nutnosti zachování vlečky 4,75 m, v místě ostrovního nástupiště je 8,0 m.

Výhybky

Číslo výhybky	Číslo koleje	Staniční km	Druh konstrukce	Soustava žel. svršku	Úhel odbočení	Poloměr základní	Poloměr hlavní	Poloměr vedlejší	Typ výhybky	Žlabový pražec	Směr odbočení	Poloha stavebního zařízení nebo snářábla závěru	Druh závěru	Druh pražců	Druh upevnění	Typ srdcovky Jednoduché
1	1	5,792.068	Obl-o	49	1:12	500	1200	857.761	I	zlp	L	l	ČZP	b	KS	SK
2	1	5,844.188	Obl-j	49	1:12	500	1200	352.687	I	zlp	P	p	ČZP	b	KS	SK
3	3	5,875.028	J	49	1:9	300	-	-	-	zlp	P	l	ČZP	b	KS	SK
4	2	6,377.129	J	49	1:7,5	190	-	-	I	zlp	L	l	ČZP	b	KS	SK
5	3	6,453.272	J	49	1:9	300	-	-	-	zlp	L	p	ČZP	b	KS	SK
6	1	6,497.299	J	49	1:9	300	-	-	-	zlp	P	p	ČZP	b	KS	SK
7	1	6,549.424	J	49	1:12	500	-	-	-	zlp	L	l	ČZP	b	KS	SK

Železniční spodek

Pražcové podloží bude provedeno pod nově rekonstruovanými kolejemi s konstrukcí navrženými – viz následující tabulka

kolej č.	Kvaziblok č.	staniční (km)		délka (m)	Skladba vrstev 2) (shora dolů, bez štěrku, lože)
		od	do		
1	6	5.450	6.549	1099	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
2	2.11	5.844	5.918	74	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
2	2.12	5.918	6.340	422	0.2 ŠD 0/32 kv + SG + 0.25 DK 0/90
2	2.13	6.395	6.549	154	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
4	4.11	6.080	6.340	260	0.2 ŠD 0/32 kv + SG + 0.25 DK 0/90
3	3.11	5.839	5.865	26	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
3	3.12	5.865	6.070	205	0.25 ŠD 0/32 kv + SG
3	3.13	6.070	6.371	301	0.25 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC
3	3.14	6.415	6.453	38	0.3 ŠD 0/32 kv + SG

V rámci SO je navrženo nové odvodnění soustavou trativodů a svodných potrubí v normovém sklonu 5 % s vyústěním k mostu SO 02-20-01 přes Jelení potok a k propustku SO 02-21-03.

SO 03-10-02 ŽST Nová Ves n. L., vlečka LB Minerals, kolejový svršek

Stávající stav

Součástí ŽST Nová Ves nad Lužnicí je vlečka LB Minerals, která je zapojená směrem od Velenic výhybkou č. 2 a od Suchdolu výhybkou č. 6. Vlečka je využívána jako expediční místo pro firmu LB Minerals.

Nový stav

GPK

Nově bude vlečka zapojena na velenickém zhlaví výhybkou č. 3 na rychlost 40 km/h. Na opačném zhlaví je vjezd do vlečky navržen výhybkou č. 5. Součástí rekonstrukce stanice je i nová výhybka 1. generace č. C7.

Výhybky

Číslo výhybky	Číslo koleje	Staničení km	Druh konstrukce	Soustava žel. svršku	Úhel odbočení	Poloměr základní	Poloměr hlavní	Poloměr vedlejší	Typ výhybky	Žlabový pražec	Směr odbočení	Poloha stavěcího zařízení nebo snářáha závěru	Druh závěru	Druh pražců	Druh upevnění	Typ srdcovky Jednoduché
C8	101	6,380.822	J	S49	1:7,5	190	-	-	I	-	P	l	HZ	d	K	ZPN

Železniční spodek

Druhy konstrukcí navržené v tomto SO dle obecných zásad a výsledků geotechnických průzkumů jsou popsány v následující tabulce.

staničení (km)		délka (m)	Skladba vrstev 2) (shora dolů, bez štěrku lože)
od	do		
6.346	6,369	23	ŠD32/30 + GTX
6,369	6,381	12	ZKPP - ŠD32/30+SC/30
6,383	6.415	32	ZKPP - ŠD32/30+SC/30
6.415	6,428	13	ŠD32/30 + GTX

V rozsahu vrstev pražcového podloží je v rámci tohoto SO vlevo upravované vlečky a výhybky C8 před rekonstruovaným propustkem SO 03-21-01 navržen krátký trativod dl 35 m.

Tento trativod odvádí vodu pomocí svodného potrubí v km 6,369 jednak z vrstev pražcového podloží, ale také pryč od nově budovaného propustku.

SO 04-10-01 Nová Ves n. L. – Suchdol n. L., kolejový svršek**SO 04-11-01 Nová Ves n. L. – Suchdol n. L., kolejový spodek****Stávající stav**

Traťový úsek začíná v km 6,542 v ZV 8 ŽST Nová Ves nad Lužnicí a končí v km 16,513 v ZV1 Suchdol nad Lužnicí, celková délka je 9,691 km.

Stávající železniční svršek je převážně tvořen z kolejnic S49, betonových pražců SB s rozdělením „c“ s rozponovými podkladnicemi. Převážně se jedná o součásti z roku 1978. Stávající rychlost je 100 km/h.

Součástí traťového úseku jsou 3 zastávky (Dvory nad Lužnicí, Hrdlořezy a Suchdol nad Lužnicí zastávka) s délkami nástupišť 100 m ve Dvorech a Hrdlořezích a 127 m v zast. Suchdol nad Lužnicí zastávka.

V traťovém úseku je několik přejezdů, propustků a mostů. Trať je vedena jak v násypu, tak na mírně zvýšeném tělese i v částečných zářezích. Z hlediska pražcového podloží se zde vyskytují hlinité písky, písky a štěrky. Hladina podzemní vody nebyla zastižena.

Nový stav

Začátek traťového úseku je na ZV7 v ŽST Nová Ves nad Lužnicí v km 6,549 a konec v km 16,240 na vjezdové výhybce č. 1 v ŽST Suchdol nad Lužnicí.

V úseku je plánována kompletní rekonstrukce železničního svršku a spodku. GPK je projektováno na rychlost 120 km/h, kromě oblouku se zast. Suchdol nad Lužnicí zastávka, kde je rychlost snížena na $V_{100}=100$ km/h. Provedeno bude nové odvodnění se vsakovacími příkopy, pokud to bude možné s vyústěním do stávajících vodotečí, případně vsakovacími objekty. V místech násypů je plánováno provedení odřezů.

V traťovém úseku se nachází 3 zastávky. V zast. Suchdol nad Lužnicí zastávka je plánováno zastavování všech souprav a nástupiště je navrženo délky 240 m. Z prostorových důvodů bylo nutno

zastávku vysunout směrem k Nové Vsi před přejezd P5598 do oblouku o $R = 929$ m s $D = 70$ mm. U zastávek Dvory nad Lužnicí a Hrdlořezy je navržena délka nástupiště 170 m.

V úseku od zast. Suchdol nad Lužnicí zastávka do ŽST Suchdol nad Lužnicí je uvažováno s použitím vsakovacího odvodnění (vsakovací žebro, vsakovací nezpevněný příkop) z důvodu příznivého podloží a vhodných zemin.

Železniční spodek

Skladba pražcového podloží

kolej č.	Kvaziblok č.	staničení (km)		délka (m)	Skladba vrstev 2) (shora dolů, bez štěrku, lože)
		od	do		
1	7	6.549	6.750	201	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
1	8	6.750	7.000	250	0.3 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC
1	9	7.000	7.542	542	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
1	10	7.542	7.800	258	0.3 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC
1	11	7.800	11.950	4150	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
1	12	11.950	12.400	450	0.3 ŠD 0/32 kv + 0.25 DK 0/90 + SG + 0.3 DK 0/125 + VG
1	13	12.400	15.850	3450	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
1	14	15.850	16.050	200	0.3 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC
1	15	16.050	16.240	190	0.3 ŠD 0/32 kv + SG

V úsecích, kde z důvodu směrové a výškové úpravy nivelety koleje nevyhovuje rozměrově šířka pláňe, je navrženo podchycení stezky prefabrikátem U3 (dle Ž 2.2).

V oblasti stávajících mostů a propustků, kde je stávající těleso úzké a není možné stezku rozšířit ani pomocí prefabrikátu U3 nebo gabionu, je navrženo rozšíření tělesa pomocí přísypu s využitím svahových stupňů. (Provedení dle VL Ž.2.11).

SO 05-10-01 ŽST Suchdol n. L., kolejový svršek

SO 05-11-01 ŽST Suchdol n. L., kolejový spodek

Stávající stav

Stávající ŽST Suchdol nad Lužnicí začíná v km 16,512 v ZV výhybky č. 1 a končí v km 17,303 v ZV výhybky č. 8, celková délka je 0,791 km.

Kolejnice jsou v hlavních a předjízdových kolejích převážně tvaru S49, v ostatních kolejích a na vlečce jsou různé tvary - např. T. Stávající svršek je převážně z roku 1978. Hlavní kolej ve stanici je na rychlost 100 km/h. Užitečné délky kolejí jsou 395 a 610 m.

Ve stanici jsou 4 koleje (2, 1, 3, 5) s osovou vzdáleností cca 4,75 m. Dále je součástí stanice vlečka Stasek, která je oboustranně zapojena z koleje č. 2 výhybkami č. 4 a 5. U koleje č. 5 je zpevněná plocha, která slouží k nakládce a vykládce, zároveň je u koleje rampa a sklad. Součástí stanice jsou 3 sypaná nástupiště délky 91, 111 a 155 m s úrovňovým přechodem přes koleje. Odvodnění nebylo ve stanici nalezeno.

Ve stávajícím km 16,768 je přes stanici veden dvoukolejný přejezd P5601.

Pražcové podloží je ve stanici velmi příznivé a převážně je tvořeno písky, příp. hlinitými písky.

Nový stav

Nově je začátek stanice vysunut směrem k Nové Vsi. ŽST začíná v km 16,239 640 v ZV výhybky č. 1 a končí v km 17,279 169 v ZV výhybky č. 6, celková délka je 1,039 km.

GPK

V novém stavu je konfigurace žel. stanice navržena s hlavní kolejí č. 1, dvěma předjízdnyými kolejemi č. 3 a 5, kusou nakládkovou kolejí č. 7 ve stávající poloze kol. č. 5 a vnějšími nástupišti u koleje č. 1 a 3. Zapojení vlečky „FS terminal logistic“ je navrženo pouze jednostranně ze směru od Českých Velenic z hlavní kol. č. 1.

Výhybka č. 1 je vysunuta k přejezdu P5600 pro dosažení větších užitečných délek kolejí, poloha poslední výhybky je zachována před přejezdem P5602. Stanice je koncepčně řešena s hlavní kolejí č. 1, manipulační kolejí č. 3, předjízdnu kolejí č. 5a kusou nakládkovou kolejí č. 7 v poloze stávající koleje č. 5. U kolejí č. 1 a 5 jsou umístěna vnější nástupišťe dl. 120 m s prostorovou rezervou 50 m, přístupná podchodem. Osová vzdálenost je ve stanici nově 5,0 m, spolu s odsunutím koleje od VB pro umístění nástupišťe a vstupů do podchodu je pravá krajní kolej (nová č. 1). Do koleje č. 1 je vložena výhybka č. 3 pro odbočení vlečky Stasek.

Kolej č.	Rychlost (km/h)
1	120
2	30
3	50
5	80/60
7	40

Výhybka číslo	Číslo koleje	Druh konstrukce	Tvar svršku	Úhel	Poloměr základní	Poloměr hlavní	Poloměr vedlejší	Typ	Směr odbočení	Poloha výměny	Žlabové pražce	Druh závěru	Druh pražců	Upevnění	Typ srdcovky
1	1	Obl-j	49	1:18,5	1200	1500	666,278	I	L	l	zlp	ČZP	B	KS	SK
2	3	J	49	1:11	300	-	-	-	P	l	zlp	ČZP	B	KS	SK
3	1	J	49	1:9	300	-	-	-	P	p	zlp	ČZP	B	KS	SK
4	5	J	49	1:9	300	-	-	-	L	l	zlp	ČZP	B	KS	SK
5	3	J	49	1:11	300	-	-	-	L	p	zlp	ČZP	B	KS	SK
6	1	J	49	1:12	500	-	-	I	P	p	zlp	ČZP	B	KS	SK

Pražcové podloží

Pražcové podloží bude provedeno pod nově rekonstruovanými kolejemi s konstrukcemi navrženými dle průzkumu. Odvodnění bude řešeno vsakovacími žebry v celém obvodu stanice, v oblasti ZKPP podchodu pak trativodem.

kolej č.	Kvaziblok č.	staničení (km)		délka (m)	Skladba vrstev 2) (shora dolů, bez štěrk. lože) KPP
		od	do		
1	17	16.350	16.751	401	0.3 ŠD 0/32 kv + SG + 0.25 DK 0/90
1	18	16.751	17.279	528	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
2	2.21	16.686	16.734	422	0.3 ŠD 0/32 kv + SG + 0.25 DK 0/90
3	3.21	16.471	16.751	280	0.2 ŠD 0/32 kv + SG + 0.25 DK 0/90
3	3.22	16.751	17.131	380	0.2 ŠD 0/32 kv + SG
3	3.23	17.131	17.279	148	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
5	5.21	16.471	16.751	280	0.2 ŠD 0/32 kv + SG + 0.25 DK 0/90
5	5.22	16.751	17.131	380	0.2 ŠD 0/32 kv + SG
5	5.23	17.131	17.217	86	0.3 ŠD 0/32 kv + SG

kolej č.	Kvaziblok č.	staničení (km)		délka (m)	Skladba vrstev 2) (shora dolů, bez štěrku, lože) KPP
		od	do		
7	7.21	16.761	16.836	75	0.2 ŠD 0/32 kv + SG
7	7.22	16.836	16.938	102	0.2 ŠD 0/32 kv + SG + 0.25 DK 0/90

SO 05-10-02 ŽST Suchdol n. L., vlečka Stasek, kolejový svršek**SO 05-11-02 ŽST Suchdol n. L., vlečka Stasek, kolejový spodek****Stávající stav**

Součástí ŽST Suchdol nad Lužnicí je vlečka FS terminal logistic, která je zapojena do koleje č. 2 směrem od Nové Vsi výhybkou č. 4 a směrem od Majdaleny výhybkou č. 5. V současné době není vlečka využívána.

Nový stav

Vlečka se v celém svém rozsahu demontuje pro možnost umístění nového staničního kolejiště, nástupiště (SO 05-12-01), podchodu (SO 05-20-01), souběžné komunikace (SO 05-50-01) a dalších souvisejících objektů.

GPK

Na výhybku č. 3 z koleje č. 1 ŽST Suchdol nad Lužnicí je nová kolej vlečky napojena obloukem $R = 160$ m, v něm se kříží s komunikací SO 05-50-01, dále je vložena výhybka V1. Za její odbočnou větví je kolej vlevo vedena rovnoběžně se staničním kolejištěm mezi stávající haly k nakládkové rampě. Za přímou větví se kolej vpravo zcela odkloní a výhledově povede až k řece, z této koleje stavba vybuduje pouze úsek za výhybkou V s užitečnou délkou 25 m.

Předpokládaná rychlost je 30 km/h. Zapojení vede i v novém stavu přes přejezd.

Výhybka číslo	Číslo koleje	Druh konstrukce	Tvar svršku	Úhel	Poloměr základní	Poloměr hlavní	Poloměr vedlejší	Typ	Směr odbočení	Poloha výměny	Žlabové pražce	Druh závěru	Druh prážců	Upevnění	Typ srdcovky
V1	vl1	J	S49	1:6,6	190	-	-	-	L	p	-	HK	D	K	ZPN

Pražcové podloží

V kolejích se zřídí železniční spodek s vodorovnými pláňmi a s konstrukční vrstvou ze štěrku tl. 0,20 m, s kolejovým ložem tl. 0,25 m pod ložnou plochou pražce. Obě koleje se ukončí pevným zarážedlem.

kolej č.	Kvaziblok č.	staničení (km)		délka (m)	Skladba vrstev 2) (shora dolů, bez štěrku, lože) KPP
		od	do		
vl Stasek 1		16.734	16.766	32	0.3 ŠD 0/32 kv + SG + 0.25 DK 0/90
vl Stasek 1		16.828	17.221	393	0.2 ŠD 0/32 kv + SG
vl Stasek 2		16.825	16.840	15	0.2 ŠD 0/32 kv + SG

SO 06-10-01 Suchdol n. L. – Majdalena, kolejový svršek**SO 06-11-01 Suchdol n. L. – Majdalena, kolejový spodek****Stávající stav**

Stávající traťový úsek začíná v km 17,303 výhybkou č. 8 v ŽST Suchdol nad Lužnicí a končí v km 21,990 v ZV č. 1 ŽST Majdalena, celková délka je 4,687 km.

Stávající železniční svršek je převážně tvořen z kolejnic S49, betonových pražců SB s rozdělením „d“ a rozponových podkladnic. Převážně jde o součásti z roku 1970. Stávající rychlost je 100 km/h.

V traťovém úseku je několik přejezdů, propustků a mostů. Trať je vedena jak v násypu, tak na mírně zvýšeném tělese i v částečných zářezech. Z hlediska pražcového podloží se zde vyskytují písky a štěrky.

Nový stav

Traťový úsek začíná v km 17,279 v ZV 6 v ŽST České Suchdol nad Lužnicí a končí v km 21,968 v ZV 1 v ŽST Majdalena. Celková délka je 4,689 km.

GPK

GPK je projektována na rychlost 120 km/h pro všechny rychlostní profily s výjimkou oblouku před ŽST Majdalena, který je projektován na rychlost $V_{100} = 110$ km/h a $V_{130} = 115$ km/h.

V tomto úseku byl oproti DÚR oblouk za ŽST Suchdol n/L s jednou přechodnicí nahrazen obloukem bez přechodnic. Poloměr oblouku $R=1490$ m byl nahrazen poloměrem $R = 1500$ m. Převýšení a délky přechodnic byly optimalizovány s ohledem na skladbu dopravy a prostorové poměry. Za sebou jdoucí protisměrné oblouky byly sjednoceny na stejný poloměr $R=920$ m.

Železniční spodek

Skladba pražcového podloží

kolej č.	Kvaziblok č.	staničení (km)		délka (m)	Skladba vrstev 2) (shora dolů, bez štěr. lože)
		od	do		
1	19	17.279	21.968	4689	0.30 ŠD 0/32 kv

V rámci SO je navrženo nové odvodnění pomocí vsakovacích příkopů, které jsou zpevněny pomocí vegetačních tvárníc. V místech násypů je plánováno provedení odřezů ve sklonu 5%

V úsecích na stávajícím zemním tělese, kde z důvodu směrové a výškové úpravy nivelety koleje nevyhovuje rozměrově šířka pláň, se přednostně provede podchycení stezky prefabrikátem U3 (dle Ž 2.2). V úsecích není možné stezku rozšířit pomocí prefabrikátu U3 nebo gabionu, je navrženo rozšíření tělesa pomocí přísypu s využitím svahových stupňů (provedení dle VL Ž.2.11). Sklony nových přísypů jsou navrženy 1:1,75.

SO 07-10-01 ŽST Majdalena, kolejový svršek**SO 07-11-01 ŽST Majdalena, kolejový spodek****Stávající stav**

ŽST Majdalena začíná v km 21,990 v ZV výhybky č. 1 a končí v km 22,739 v ZV výhybky č. 9, celková délka stanice je 0,749 km.

Kolejnice jsou v hlavních a předjízdňových kolejích převážně tvaru S49, v ostatních kolejích a na vlečce jsou různé tvary - např. T. Stávající svršek je převážně z roku 1970. Hlavní kolej ve stanici je na rychlost 100 km/h, nicméně za koncem stanice v navazujícím úseku leží protisměrné oblouky, v nichž je rychlost omezena na 70 km/h. Užitečné délky kolejí jsou 438 - 595 m.

Ve stanici jsou 4 koleje (4, 2, 1, 3) - jedna kolej hlavní, 2 koleje předjízdny a nakládková kolej č. 4. Součástí stanice jsou 3 vlečky (Sloupárna Majdalena, Dřevosklad a Českomoravský štěrk). U koleje č. 4 je zpevněná plocha a rampa se skladem. Součástí stanice jsou také 3 sypaná nástupiště délky cca 100 m s úrovnovým přechodem přes koleje. Odvodnění nebylo ve stanici nalezeno.

Ve stávajícím km 22,122 je přes stanici veden přejezd P5605 přes 6 kolejí (3 vlečkové koleje, hlavní kolej a 2 předjízdny koleje).

Pražcové podloží je ve stanici velmi příznivé a převážně je tvořeno písky, příp. hlinitými písky.

Nový stav

Začátek stanice je v km 21,968 305 v ZV výhybky č. 1 a konec v km 22,720 351 v ZV výhybky č. 6, celková délka je 0,752 km.

GPK

V novém stavu je navrženo poloostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2 se zabezpečeným centrálním přechodem přes kolej č. 2. Nástupiště s předpokládaným zastavováním rychlíků je navrženo v délce 240 m. Stanice byla navržena tak, aby vyhovovala provozu pod systémem ETCS. Osová vzdálenost je navržena standardně 4,75 m, v místě poloostrovního nástupiště pak 8,0 m.

Kolej č.	Rychlost (km/h)
1	120
2	50/60
3	50
4	50

Výhybka číslo	Číslo koleje	Druh konstrukce	Tvar svršku	Úhel	Poloměr základní	Poloměr hlavní	Poloměr vedlejší	Typ	Směr odbočení	Poloha výměny	Žlabové pražce	Druh závěru	Druh pražců	Upevnění	Typ srdcovky
1	1	J	49	1:12	500	-	-	I	P	p	zlp	ČZP	B	KS	SK
2	1	J	49	1:9	300	-	-	-	L	l	zlp	ČZP	B	KS	SK
3	2	J	49	1:7,5	190	-	-	I	L	l	zlp	ČZP	B	KS	SK
4	2	J	49	1:9	190	-	-	-	P	p	zlp	ČZP	B	KS	SK
5	1	J	49	1:11	300	-	-	-	L	l	zlp	ČZP	B	KS	SK
6	1	J	49	1:11	300	-	-	-	P	p	zlp	ČZP	B	KS	SK

Pražcové podloží

Pražcové podloží bude provedeno pod nově rekonstruovanými kolejemi s konstrukcemi navrženými dle průzkumu. Odvodnění bude řešeno vsakovacími žebry v celém obvodu stanice. Kolej č. 4 bude ukončena pohyblivým zarážedlem před centrálním přechodem.

kolej č.	Kvaziblok č.	staničení (km)		délka (m)	Skladba vrstev 2) (shora dolů, bez štěrku, lože) KPP
		od	do		
1	20	22.115	22.611	496	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
2	2.31	22.192	22.599	407	0.2 ŠD 0/32 kv + SG
3	3.31	22.128	22.642	514	0.2 ŠD 0/32 kv + SG
4	4.31	22.187	22.494	307	0.2 ŠD 0/32 kv + SG

SO 07-10-02, ŽST Majdalena, vlečka Sloupárna, kolejový svršek**Stávající stav**

Součástí ŽST Majdalena je vlečka č. 2105 „Sloupárna Majdalena“, která je zapojena směrem od Suchdola výhybkou č. 4. Zapojení vlečky vede přes přejezd P5605.

Nový stav

S ohledem na skutečnost, že vlečka č. 2105 Sloupárna Majdalena byla rozhodnutím Drážního úřadu č. j.: DUCR-32284/25/Sg z 2.10.2025 zrušena, nebude zapojení vlečky do koleje č. 3 obnoveno a dojde k demontáži kolejových polí do místa stávající výkolejky VVkl u Se6.

SO 07-10-03, ŽST Majdalena, vlečka Dřevosklad, kolejový svršek**Stávající stav**

Vlečka „Dřevosklad Majdalena“ je společně s druhou vlečkou Českomoravský štěrk zapojena do kolejístanice výhybkou č. 6, je vedena přes přejezd P5605 a má užitečnou délku koleje cca 260 m přes výhybku S1 (bez výhybky S1 je užitečná délka 190 m).

Vlečka je v současnosti neprovozovaná dráha a má vydán Zákaz jízdy drážních vozidel.

Nový stav

Na základě projednání s majitelem vlečky, který již nadále nepočítá s jejím provozem, nebude obnoveno původně navržené zapojení vlečky do koleje č. 4 a dojde k demontáži kolejí vlečky v celém jejím rozsahu.

SO 07-10-04, ŽST Majdalena, vlečka Českomoravský štěrk, kolejový svršek**Stávající stav**

Vlečka č. 2028 „Českomoravský štěrk, a. s. – vlečka pískovna Chlum u Třeboně“ je společně s vlečkou Dřevosklad zapojena do kolejístanice výhybkou č. 6, je vedena přes přejezd P5605, před kterým se rozvětjuje na dvě koleje už. dl. 352 a 368 m. Přes stávající výhybky P4, P3 je užitečná délka více než 500 m.

Nový stav

V novém stavu bude vlečka zapojena před přejezdem P5605 výhybkou č. 4 z předjízdni koleje č. 2. Nově bude vložena výhybka č. V1 a V2 pro zachování dvou kolejí vlečky. Výhybky č. P3 a P4 zůstanou zachovány. Užitečná délka kolejí je 516 a 545 m.

GPK

Předpokládaná rychlost je 40 km/h.

Výhybka číslo	Číslo koleje	Druh konstrukce	Tvar svršku	Úhel	Poloměr základní	Poloměr hlavní	Poloměr vedlejší	Typ	Směr odbočení	Poloha výměny	Žlabové pražce	Druh závěru	Druh pražců	Upevnění	Typ srdcovky
V1	vl sp	J	S49	1:7,5	190	-	-	I	P	p	-	HK	D	K	ZPN
V2	vl sp	J	S49	1:7,5	190	-	-	I	L	p	-	HK	D	K	ZPN

Pražcové podloží

V kolejích se zřídí železniční spodek s vodorovnými pláňemi a s konstrukční vrstvou ze štěrkodrti tl. 0,20 m, s kolejovým ložem tl. 0,25 m pod ložnou plochou pražce. Vlečka bude ukončena kolejnicovým zarážedlem a zemní hrázkou před přejezdem P5605. Součástí vlečky bude i kusá kolej dl. 88 m ukončená u přejezdu kolejnicovým zarážedlem a zemní hrázkou.

kolej č.	Kvaziblok č.	staničení (km)		délka (m)	Skladba vrstev 2) (shora dolů, bez štěrku. lože) KPP
		od	do		
v1 ČM stěrk 1		21.964	22.032	68	0.2 ŠD 0/32 kv + SG
v1 ČM stěrk 2		21.967	22.006	39	0.2 ŠD 0/32 kv + SG
v1 ČM stěrk 2		22.072	22.098	26	0.2 ŠD 0/32 kv + SG

SO 08-10-01, Majdalena – Třeboň, kolejový svršek**SO 08-11-01, Majdalena – Třeboň, kolejový spodek****Stávající stav**

Stávající traťový úsek začíná v km 22,739 v ZV výhybky č. 9 ŽST Majdalena a končí v km 33,465 v ZV výhybky č. 1 ŽST Třeboň, celková délka je 10,726 km. V úseku jsou zastávky Majdalena zastávka a Třeboň lázně.

Železniční svršek tvoří kolejnice tvaru T z r. 1968 na betonových pražcích s tuhým upevněním. Na výjezdu od ŽST Majdalena ve třech krátkých protisměrných obloucích je rychlost omezena na 70 km/h, v pravém oblouku před ŽST Třeboň na 80 km/h.

Trať je vedena na nízkých náspech výšky 1 - 2 m, od km 27,0 výšky až 3 m, nebo v úrovni okolního terénu. Podle informace ST je v úseku km 31,100 – 31,400 (Na Hradečku) problematický železniční spodek (nutná častá úprava GPK). Geotechnický průzkum zde zjistil málo únosná souvrství jílu, písků a rašeliny. Podobně problematický je i navazující úsek až do km cca 32,100.

Nový stav

Nově traťový úsek začíná v km 22,720 351 v ZV výhybky č. 8 ŽST Majdalena a končí v km 33,464 388 v ZV výhybky č. 1 ŽST Třeboň, celková délka je 10,744 km.

GPK

Rychlost $V=V_{130}=120$ km/h platí téměř v celém úseku, pouze v upraveném oblouku před ŽST Třeboň (příčné posuny až 0,55 m) je omezena na $V=V_{130}=90$ km/h. Niveleta TK je zvýšena v úseku km 23,400 – 24,720 až o 0,68m podle hladiny Q100 a dále pro mosty v km 25,353 (o 0,85 m), v km 29,548 (o 0,32 m), v km 32,535 (na konci zast Třeboň lázně – o 0,36 m), v km 32,648 (o 0,72 m) a v km 33,213 (o 0,34 m) a také na propustcích v km 31,062 (o 0,20 m) a v km 31,977 (o 0,23 m). Na propustku km 32,281 vzhledem k blízkosti železničního přejezdu není možno zvýšit niveletu TK, zde byla upravena konstrukce propustku. Pod dálničními nadjezdy před ŽST Třeboň je zachována stávající výška TK.

V zast. Majdalena zastávka je navrženo nástupiště délky 120 m, v zast. Třeboň lázně je pro zastavování všech souprav navrženo nástupiště délky 190 m, obě s prostorovou rezervou 50 m.

Pražcové podloží

V úseku se zřídí pražcové podloží typu 2, lokálně typu 3, resp. 6. Koruna náspu se lokálně rozšíří gabionovými zídkami. V problematickém úseku 31,100 - 31,400, resp. až do km 32,200 se provede těžká sanace. Odvodnění je navrženo otevřenými příkopy se svahy ze polovegetačních tvárnic nebo tvárnicemi TZZ3, v zářezu km 30,555 – 30,930 je pro úsporu zemních prací a záborů navržena tvárnice TZZ4.

V úsecích zaplavovaných stoletou vodou se nové svahy tělesa opatří patkou a zásypem z lomového kamene v celkové délce 490 m.

kolej č.	Kvaziblok č.	staničení (km)		délka (m)	Skladba vrstev 2) (shora dolů, bez štěrku. lože) KPP
		od	do		
1	22	22.752	23.300	548	0.3 ŠD 0/32 kv + SG + 0.25 DK 0/90

kolej č.	Kvaziblok č.	staničení (km)		délka (m)	Skladba vrstev 2) (shora dolů, bez štěrku lože) KPP
		od	do		
1	24	23.300	23.901	601	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
1	25	23.901	24.496	595	0.3 ŠD 0/32 kv + SG + 0.25 DK 0/90
1	26	24.496	29.701	5205	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
1	27	29.655	29.882	227	0.3 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC
1	28	29.901	30.863	962	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
1	29	30.863	31.063	200	0.45 ŠD 0/32 kv + SG
1	30	31.063	32.201	1138	TĚŽKÁ SANACE NESTABILNÍHO PODLOŽÍ
1	31	32.201	32.693	492	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
1	32	32.693	32.893	200	0.35 ŠD 0/32 kv + SG
1	33	32.893	33.464	571	0.3 ŠD 0/32 kv + SG

SO 09-10-01, ŽST Třeboň, kolejový svršek**SO 09-11-01, ŽST Třeboň, kolejový spodek****Stávající stav**

Stávající ŽST začíná v km 33,465 v ZV výhybky č. 1 a končí v km 34,381 v ZV výhybky č. 14, celková délka je 0,916 km. Ve stanici jsou dvě předjízdny koleje č. 2 a 3 a manipulační koleje č. 5a, 5b, 5c a 7. V prodloužení koleje 5c je vlečka Lesostavby. Vpravo od koleje č. 2 je od km 38,865 vlečka RAB Třeboň s výhybkou č. 8, již se zapojuje do výhybky č. 10 veselského zhlaví. VB je vlevo od kolejiště. Ve stanici jsou tři úrovně nástupiště – u kol. 3 dl. 33 m, u kol. 1 dl. 220 m a u kol. 2 dl. 210 m.

Stávající železniční rošt tvoří hlavně kolejnice tvaru S49, v koleji 5C kolejnice tvaru A na betonových pražcích s tuhým upevněním, rozdělení „c“, lokálně jsou v kolejích uloženy i dřevěné pražce.

Stanice je vlevo zhruba v úrovni terénu, vpravo postupně přechází z náspe výšky až 2,0 m do zářezu hloubky cca 1,5 m.

Nový stav

Nově ŽST začíná v km 33,464.388 v ZV výhybky č. 1 a končí v km 34,371.230 v ZV výhybky č. 8, celková délka je 0,907 km.

GPK

Vjezdové zhlaví leží ve složeném oblouku s převýšením, výhybka č. 1 je transformovaná. Ve stanici jsou nově dvě předjízdny koleje č. 2 a 3 a dvě manipulační koleje zapojené do koleje č. 3 – kolej č. 3a (do garáže ST) a kolej č. 5 v místě zrušené vlečky Lesostavby.

Na základě projednání s majitelem vlečky Lesostavby, který již nadále nepočítá s jejím provozem, nebude obnoveno navržené propojení do koleje č. 3b a dojde k demontáži kolejí vlečky v nezbytně nutném rozsahu. Zapojení vlečky RAB na veselském zhlaví bude upraveno, vlečka bude zapojena do výhybky č. 6 tak, aby tvořila odvrát ze 2. koleje ve směru do zhlaví.

Mezi kolejemi č. 1 a 3 se zřídí nové poloostrovní nástupiště dl. 240 m, přístupné centrálním přechodem.

Rychlost v hlavní koleji je $V=V_{130}=120$ km/h, ve vjezdovém oblouku je omezena na $V=V_{130}=V_{150}=90$ km/h. Rychlost byla tady oproti DUR snížena z 100 km/h. Byly upraveny parametry složeného oblouku na začátku úseku a bylo odsouhlaseno zvýšení převýšení s ohledem na nákladní dopravu na $D=80$ mm. Oblouk s výhybkou byl dle připomínky k DUR upravený na poloměr bližší typové transformaci $R=725$ m. Předjízdna kolej č. 2 má na velenickém zhlaví rychlost 70 km/h a na veselském 50 km/h, kol. č. 3 na velenickém zhlaví 50 km/h a na veselském 60 km/h, zapojení ostatních

koleji je na 40 km/h. Osová vzdálenost je navržena standardně 4,75 m, v místě poloostrovního nástupiště 8,0 m.

Ve stanici se zřídí pražcové podloží typu 2, lokálně typu 3, resp. 6. Pro odvodnění jsou navržena vesměs vsakovací žebra, pouze na vjezdu je krátký trativod a zpevněný příkop.

Výhybky

Číslo výhybky	Číslo koleje	Staničení km	Druh konstrukce	Soustava žel. svršku	Úhel odbočení	Poloměr základní	Poloměr hlavní	Poloměr vedlejší	Typ výhybky	Žlabový pražec	Směr odbočení	Poloha stavěcího zařízení	Druh závěru	Druh nražců	Druh upevnění	Typ srdcovky Jednoduché
1	1	33,464.388	Obl-j	49	1:14	760	725	370.607	I	zlp	P	p	ČZP	b	KS	SK
2	1	33.756.698	J	49	1:11	300	-	-	-	zlp	L	l	ČZP	b	KS	SK
3	3	33,831.138	J	49	1:9	190	-	-	-	zlp	P	p	ČZP	b	KS	SK
4	3	34,150.901	J	49	1:9	190	-	-	-	zlp	L	l	ČZP	b	KS	SK
5	1	34,240.994	J	49	1:12	500	-	-	I	zlp	P	p	ČZP	b	KS	SK
6	2	34,254.148	J	49	1:6,6	190	-	-	-	zlp	P	p	ČZP	b	KS	SK
7	vl.	34,318.843	J	49	1:9	190	-	-	-	-	L	l	ČZ	b	KS	SK
8	1	34,371.230	J	49	1:11	300	-	-	-	zlp	L	l	ČZP	b	KS	SK

Železniční spodek

Pražcové podloží bude provedeno pod nově rekonstruovanými kolejemi s konstrukcemi navrženými – viz následující tabulka

kolej č.	Kvaziblok č.	staničení (km)		délka (m)	Skladba vrstev 2) (shora dolů, bez šterk. lože)
		od	do		
1	34	33,464	33,708	244	0.3 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC
1	35	33,708	34,000	292	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
1	36a	34,000	34,333	333	0.3 ŠD 0/32 kv + SG + 0.25 DK 0/90
2	2.41	33,464	33,581	117	0.3 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC
2	2.42	33,581	34,000	419	0.2 ŠD 0/32 kv + SG
2	2.43	34,000	34,313	313	0.2 ŠD 0/32 kv + SG + 0.25 DK 0/90
2	2.44	34,313	34,333	20	0.3 ŠD 0/32 kv + SG + 0.25 DK 0/90
3	3.41	33,626	34,151	525	0.2 ŠD 0/32 kv + SG
5	5.41	34,151	34,371	220	0.2 ŠD 0/32 kv + SG
vlečka		34,242	34,355	113	0.2 ŠD 0/32 kv + SG

V rámci SO je navrženo nové odvodnění soustavou trativodů a svodných potrubí ve sklonu 3% nebo 5 % s vyústěním k propustku SO 09-21-01 v ev. km 33,767.

SO 09-10-02, ŽST Třeboň, vlečka R.A.B. Třeboň, kolejový svršek

Stávající stav

Vlečka RAB Třeboň je ve stávajícím stavu vedena od km 33,865 vpravo od koleje č. 2, výhybkou č. 8 je napojena do výhybky č. 10 veselského zhlaví, vlečková kolej pokračuje vpravo kolejiště do areálu Brílce s. r. o. v km cca 35,400.

Vlečka je v současnosti neprovozovaná dráha a má vydán Zákaz jízdy drážních vozidel.

Nový stav

Zapojení vlečky RAB do veselského zhlaví je upraveno. Vlečka bude zapojená do výhybky č. 6 a bude tvořit odvrát ze 2. koleje.

SO 10-10-01, Třeboň – Lomnice n. L., kolejový svršek**SO 10-11-01, Třeboň – Lomnice n. L., kolejový spodek****Stávající stav**

Stávající traťový úsek začíná v km 34,381 v ZV výhybky č. 14 ŽST Třeboň a končí v km 42,988 v ZV výhybky č. 1 ŽST Lomnice n. L., celková délka je 8,607 km. V úseku se nachází zastávka Lužnice.

V traťovém úseku je několik přejezdů, propustků a čtyři mosty. Trať je vedena převážně v násypch max. 5 m a v zářezích hlubokých max. 3m.

Nejčastěji se v úrovni zemní pláně vyskytují písčité až jílovopísčité zeminy, byly zastiženy i jílovité zeminy. Méně únosné podloží bylo při stavbě trati sanováno kamennou rovnatinou, přírodním štětem. Trať prochází územím s poměrně pestrá geologickou stavbou. Výsledky průzkumu potvrdili, že litologická stavba se v určitých, relativně krátkých úsecích mění jak ve vertikálním, tak i v horizontálním směru.

V roce 2016 byla provedena sanace železničního spodku - pražcové podloží a odvodnění, dále pružné upevnění na žebrových podkladnicích (KS) v úsecích km 38,750 – 39,180 a 39,560 – 40,286 a zpevnění vnějších svahů pravého příkopu zatravnovacími panely v km 39,756 – 39,981. Přesto ST stále hlásí problematický železniční spodek v celém úseku km 38,750 – 41,150. Geotechnický průzkum zde zjistil málo únosná souvrství jílu, písků, písčitých jílu i rašeliny a také odtržení svahu železničního násypu vpravo v km 39,370 - 39,410.

Mimo tento úsek tvoří železniční svršek kolejnice tvaru S49 z r. 1978 na betonových, lokálně na dřevěných pražcích s tuhým upevněním. Celý úsek vyhovuje pro $V=100$ km/h.

Nový stav

Nově traťový úsek začíná v km 34,371.230 v ZV výhybky č. 8 ŽST Třeboň a končí v km 42,985.089 v ZV výhybky č. 1 ŽST Lomnice n. L, celková délka je 8,614 km. V zastávce Lužnice se zřídí nové nástupiště délky 170 m .

GPK

GPK je projektována na rychlost $V=V_{130}=V_{150}=120$ km/h v téměř celém úseku pro všechny rychlostní profily, pouze v obloucích $R = 620$ a 750 m v km 36,774 - 38,808 je omezena na $V= 110$ km/h.

Návrh uvažuje oproti DUR se změnami návrhu převýšení se zohledněním dopravy. Na základě připomínky k DUR byly upraveny přechodnice u oblouku $R=743$ m a byla zvýšená rychlost v oblouku na $V=V_{130}=V_{150}=120$ km/h.

Železniční spodek

Skladba pražcového podloží

kolej č.	Kvaziblok č.	staničení (km)		délka (m)	Skladba vrstev 2) (shora dolů, bez štěr. lože)
		od	do		
1	36b	34,388	34,700	312	0.3 ŠD 0/32 kv + SG + 0.25 DK 0/90
1	37	34,700	35,300	600	0.50 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC
1	38	35,300	35,700	400	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
1	39	35,700	36,300	600	0.50 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC
1	40	36,300	37,500	1200	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
1	41	37,500	37,900	400	0.35 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC

kolej č.	Kvaziblok č.	staničení (km)		délka (m)	Skladba vrstev 2) (shora dolů, bez šterk. lože)
		od	do		
1	42	37,900	38,540	640	0.3 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC
1	43	38,540	38,695	155	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
1	44	38,695	41,145	2450	TĚŽKÁ SANACE NESTABILNÍHO PODLOŽÍ
1	45	41,145	41,500	355	0.3 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC
1	46	41,500	41,900	400	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
1	47	41,900	42,100	200	0.3 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC
1	48	42,100	42,900	800	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
1	49a	42,981	42,985	4	0.3 ŠD 0/32 kv + SG + 0.25 DK 0/90

Odvodnění je navrženo vesměs zpevněnými, popř. otevřenými nezpevněnými příkopy. V zářezech km 34,400 – 36,110, km 38,800 – 39,160 a km 39,660 – 40,010 jsou vpravo pro úsporu záborů a zemních prací navrženy příkopové žlaby UCB/UCH.

V úsecích, kde z důvodu směrové a výškové úpravy nivelety koleje nevyhovuje rozměrově šířka pláň, je navrženo podchycení stezky prefabrikátem U3 (dle Ž 2.2).

SO 11-10-01 ŽST Lomnice n. L., kolejový svršek

SO 11-11-01 ŽST Lomnice n. L., kolejový spodek

Stávající stav

Stávající ŽST začíná v km 42,988 v ZV výhybky č. 1 a končí v km 43,875 v ZV výhybky č. 7, celková délka je 0,887 km. Ve stanici jsou dvě předjízdny koleje č. 2 a 3 a manipulační koleje č. 5a a 5. VB je vlevo od kolejiště. Ve stanici jsou dvě úrovně nástupiště – u kol. 3 dl. 72 m a u kol. č. 1 dl. 108 m. Stanice je zhruba v úrovni terénu, zprava v zářezu hloubky cca 2,0 m.

Nový stav

Nově ŽST začíná v km 42,985.089 v ZV výhybky č. 1 a končí v km 43,998.017 v ZV výhybky č. 5, celková délka je 1,013 km. Ve stanici je předjízdna kolej č. 2, předjízdna kolej č. 3 a manipulační kolej č. 5. Kolej č. 2 je navržena na rychlost 60 km/h. Kolej č. 3 je ve směru od Velenic navržena na rychlost 60 km/h, ve směru do Veselí na 100 km/h, kolej č. 5 je na 40 km/h. Mezi kolejemi č. 1 a 3 se zřídí nové poloostrovní nástupiště dl. 170 m s prostorovou rezervou dalších 70 m, přístupné centrálním přechodem. Osová vzdálenost je ve stanici navržena standardně 4,75 m, v místě poloostrovního nástupiště pak 8,0 m.

GPK

Koncepce z DUR byla zachována. Byly zvětšeny poloměry oblouků v hlavní koleji – ve stísněných poměrech před a za vjezdovým zhlavím ze 4300 m na 4700 m, před výjezdovým zhlavím na 5000 m. V kolejovém S ve 3. koleji za nástupištěm se poloměry zvětšily z 1200 m na 1400 m.

Výhybky

číslo výhybky	číslo koleje	staničení (km)	typ výhybky
1	1	42,985.089	J49-1:12-500-I-zlp-P-p-ČZ-b-KS-SK
2	1	43,032.697	J49-1:12-500-I-zlp-L-l-ČZ-b-KS-SK
3	3	43,212.308	J49-1:9-190-zlp-P-p-ČZ-b-KS-SK
4	1	43,923.600	J49-1:12-500-I-zlp-L-l-ČZ-b-KS-SK
5	1	43,998.017	J49-1:18,5-1200-II-zlp-P-p-ČZ-b-KS-SK

Pozn. Výhybka č. 5 je uvažována jako užitá z výzisku výhybky č. 201 ze ŽST Praha-Masarykovo nádraží.

Železniční spodek

Pražcové podloží bude provedeno pod nově rekonstruovanými kolejemi s takto navrženými konstrukcemi:

kolej č.	kvaziblok č. 1)	staničení (km)		délka (m)	Skladba vrstev 2)
		od	do		(shora dolů, bez štěrk. lože)
1	49B	42.985	43.098	113	0.3 ŠD 0/32 kv + SG + 0.25 DK 0/90
1	50	43.098	43.350	252	0.3 ŠD 0/32 kv + 0.25 DK 0/90 + SG + 0.3 DK 0/125 +VG
1	51	43.350	43.499	149	0.3 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC
1	52	43.499	43.830	331	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
1	53A	43.830	43.998	168	0.45 ŠD 0/32 kv + SG
2	2.51	43.098	43.350	252	0.3 ŠD 0/32 kv + 0.25 DK 0/90 + SG + 0.3 DK 0/125 +VG
2	2.52	43.350	43.499	149	0.3 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC
2	2.53	43.499	43.830	331	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
3	3.51	43.098	43.350	252	0.3 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC
3	3.52	43.350	43.878	528	0.25 ŠD 0/32 kv + SG
5	5.51	43.076	43.137	61	0.3 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC

Vzhledem ke značným vzdálenostem a malému zahloubení propustků, které mohou odvést vodu, jsou odvodňovací zařízení navržena v minimálních sklonech. Zároveň jsou 1. a 2. koleje navrženy na společné pláni skloněné doprava ve sklonu 4,0 %. Část odvodnění je navržena z příkopů zpevněných TZZ3. Pro zmenšení záborů a zemních prací jsou také použity příkopové žlaby velké J, UCB a UCH, lokálně malé J, na vjezdovém zhlaví u 3. a 5. koleje také trativody. Voda je odvedena před stanicí k propustku ev. km 42,899, uprostřed stanice k propustku ev. km 43,558, resp. za stanicí k propustku ev. km 44,061.

SO 12-10-01 Lomnice n. L. – Veselí n. L., kolejový svršek**SO 12-11-01 Lomnice n. L. – Veselí n. L., kolejový spodek****Stávající stav**

Stávající úsek začíná v km 43,875 v ZV výhybky č. 7 ŽST Lomnice n. L. a končí v ZV výhybky č. 1 žst Veselí nad Lužnicí v km 54,508, hlavní stavební práce však končí již v km 54,148 v ZP na konci stavby před žst. Veselí nad Lužnicí, odkud je položen nový svršek S49 z r. 2014, resp. v KP v km 54,344 (= konec SO). Celková délka SO je 10,469 km. Stávající rychlost je $V = 100$ km/h.

V úseku jsou zastávky Frahelž a Vlkov nad Lužnicí.

Železniční svršek tvoří kolejnice tvaru S49 a betonové pražce s tuhým upevněním z r. 1978, od km 50,787 pak novější, z r. 1985. V úseku jsou osazena čtyři KMDZ.

V úseku se střídají násypy výšky do 5 m se zářezy hloubky až 6 m.

Nový stav

V DUR byla vynechána rekonstrukce spodku a svršku v úsecích km 50,775 – 52,540, dl. 1765 m, a km 53,690 – 54,149 (= konec stavby), dl. 459 m, zde bylo navrženo pouze pročištění a doplnění kolejového lože a úprava GPK. Nyní je navržena rekonstrukce spodku a svršku VČETNĚ těchto částí.

Nově stavební objekt začíná v km 43,998.017 v ZV výhybky č. 5 ŽST Lomnice n. L., končí v km 54,344 (konec směrového a výškového vyrovnání), celková délka je 10,346 km. V poslední části TÚ se již práce neprovedou, pouze nové staničení bude dovedeno do výhybky č. 1 ŽST Veselí nad Lužnicí v nkm 54,507.532. Zde se zřídí skok ve staničení (stkm 54,506.247) pro navázání na ŽST Veselí n. L., rekonstruovanou v r. 2014 v rámci stavby „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí II. část, úsek Horusice – Veselí nad Lužnicí“.

V zastávkách Frahelž a Vlkov n. L. se zřídí nová nástupiště délky 170 m.

GPK

Rychlost $V = V_{130} = V_{150} = 120$ km/h platí téměř v celém úseku. V obloucích před zastávkou a v zastávce Frahelž je rychlost klasických souprav omezena na 115 km/h, a to v km 45,061 – 45,555, kde je relativně malý poloměr zvětšen na 790 m, $D = 144$ mm, a v km 46,228 – 46,797, kde je původní složený oblouk upraven na jednotný s $R = 920$ m a vzhledem k nástupišti s $D = 104$ mm.

Oproti DUR byly v některých obloucích zvětšeny poloměry a převýšení nebo prodlouženy přechodnice.

Niveleta TK je výrazněji zvýšena pro propustky v km 44,056 (0,59 m), km 45,686 (0,19 m) a km 47,537 (0,36 m) a také pro most v km 46,788 (0,58 m). V této části je také oproti DUR pro snazší odvedení vod (příčný posun kolejí dovnitř oblouku až 2,60 m) zvýšena niveleta TK o 0,40 m v dlouhém zářezu km 45,0 – 45,7 s vrcholem v km 45,245. Před koncem stavby je zvýšena niveleta TK až o 1,95 m pro vložení nové konstrukce mostu v km 53,209, zdvih se promítne i k nedalekým dvěma mostům - most v ev. km 53,342 přes Nežárku (zdvih 1,50 m) a most v ev. km 53,611 (zdvih 0,33 m).

Železniční spodek

Pražcové podloží bude provedeno s takto navrženými konstrukcemi:

kolej č.	kvaziblok č. 1)	staničení (km)		délka (m)	Skladba vrstev 2) (shora dolů, bez šterk. lože)
		od	do		
1	53B	43.998	44.100	102	0.45 ŠD 0/32 kv + SG
1	54	44.100	44.500	400	0.3 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC
1	55	44.500	45.300	800	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
1	56	45.300	45.570	270	0.35 ŠD 0/32 kv + SG
1	57	45.570	45.900	330	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
1	58	45.900	46.300	400	0.3 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC
1	59	46.300	47.900	1600	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
1	60	47.900	48.100	200	0.45 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC
1	61	48.100	50.048	1948	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
1	62	50.066	50.300	234	0.3 ŠD 0/32 kv + SG + 0.45 DK 0/90
1	63	50.300	50.551	251	0.3 ŠD 0/32 kv + 0.4 ZZVC
1	64	50.567	53.700	3133	0.3 ŠD 0/32 kv + SG
1	65	53.700	54.100	400	0.45 ŠD 0/32 kv **)
1	66	54.100	54.150	50	0.3 ŠD 0/32 kv + SG

**) z toho 0,15 ŠD vyrovnávací vrstva na skalním podloží, KPP bez SG!

V místech s velkými zdvihy se stávající násypové těleso rozšíří konstrukcí se svahovými stupni podle VL, jinde se podle potřeby rozšíří koruna násypu krabicovými díly opěrných zdí nebo gabionovými

získkami. V úsecích zaplavovaných stoletou vodou se nové svahy tělesa opatří patkou a ochranným zásypem z lomového kamene.

Odvodnění je navrženo podle možnosti s příkopy zpevněnými TZZ3, pro úsporu záborů a zemních prací jsou také použity příkopové žlaby malé J, velké J, UCB a UCH, lokálně trativody. Na několika místech je voda mezi příkopy převedena příčně pod kolejí svodným potrubím zaústěným do horské vpusti.

SO 00-14-01 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, výstroj trati

Obsahem stavebního objektu SO 00-14-01 návrh instalace traťových značek, a to návěstí staničnicků, sklonovníků a návěstí posun zakázán.

V dotčeném úseku žel. trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo) budou kompletně sneseny všechny návěstí a nahrazeny novými dle této dokumentace. V ostatních (navazujících) úsecích bude výstroj trati doplněna či upravena podle tohoto SO.

Vystrojení trati zahrnuje návěstí respektive značky pro provozní a stavebně technickou orientaci, nezapojené do zabezpečovacího zařízení. Součástí tohoto objektu je částečné odstranění stávající výstroje. Tabule s nápisy názvů stanic a zastávek nejsou součástí tohoto objektu.

Umístěné návěstí: Kilometrická poloha, Stoupání tratě, Klesání tratě, Hranice koleje („námezník“) – (stavebně součástí SO „železničních svršků“), Vlak se blíží k zastávce, Konec nástupiště, Předvěstník, Rychlostník, Posun zakázán, Zkrácená vzdálenost, Hraničník.

Parametry, způsob instalace, prostorové umístění staničnicků upravuje předpis SŽDC M 21 „Topologie sítě a staničení tratí železničních drah“. Dále se musí dodržet kapitola 32 TKP a předpis SŽ D1.

Při umisťování návěstidel je třeba respektovat příslušné vzorové listy kategorie ZT, zejména pak vzdálenost nejbližší části návěstních tabulí od osy krajní koleje musí být alespoň 2,55 m (optimálně 3,00m). Při umisťování tabulových návěstidel mezi koleje je vhodné použít sloupky standardní výšky (umístění spodní hrany návěstních tabulí min 2,0 m nad TK). V nutných případech je možné použití krátkých sloupků. Vždy však musí být dodrženy ustanovení o průjezdném průřezu.

Návěstidla musí odpovídat požadavkům Obecných technických podmínek S 816/2017-SŽDC-O13 pro neproměnná návěstidla a Technickým podmínkám dodacím (TPD) jednotlivých výrobců. Návěstidla mohou dodávat pouze výrobci, kteří mají platné TPD pro dodávky neproměnných návěstidel v gesci O13.

Provedení jednotlivých prvků výstroje trati, zejména grafická podoba návěstí, musí být v souladu s platnými předpisy budoucího správce infrastruktury (SŽ s. o.) v době osazení.

Staničení tratí: odpovídá stavební „červené“ kilometrāži v ose kol. č. 1. V nerekonstruovaných úsecích zůstává stávající staničení.

Návrhová rychlost je do 160 km.h⁻¹ pro veškeré typy souprav.

Zábrzdná vzdálenost:

- bez ETCS 400 m

Stavební objekt obsahuje následující nepřenosné návěstí a traťové značky:

- Návěst „Kilometrická poloha“ – staničník tabulový
- Traťová značka „Kilometrická poloha“ – žb. deska
- Návěst „Posun zakázán“
- Návěst „Klesání tratě“ (sklonovník)
- Návěst „Stoupání tratě“ (sklonovník)
- Návěst „Hranice provozovatele dráhy“ (hraničník)
- Návěst „Indikátorová šipka“

Zajištění prostorové polohy koleje:

- K...značka konzolová připevňovaná k podkladu

Je uvažováno pouze umístění návěstí a značek pro definitivní stav.

SO 00-14-02 České Velenice – Veselí n. L, zajištění PPK

Tento SO řeší počet jednotlivých typů zajišťovacích značek PPK. Konečné rozmístění určí stavba podle skutečného provedení.

23. D.2.1.2 Nástupiště

SO 03-12-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, nástupiště

SO 04-12-01 Zast. Dvory nad Lužnicí, nástupiště

SO 04-12-02 Zast. Hrdlořezy, nástupiště

SO 04-12-03 Zast. Suchdol nad Lužnicí zastávka, nástupiště

SO 05-12-01 ŽST Suchdol nad Lužnicí, nástupiště

SO 07-12-01 ŽST Majdalena, nástupiště

SO 08-12-01 Zast. Majdalena zastávka, nástupiště

SO 08-12-02 Zast. Třeboň lázně, nástupiště

SO 09-12-01 ŽST Třeboň, nástupiště

SO 10-12-01 Zast. Lužnice, nástupiště

SO 11-12-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, nástupiště

SO 12-12-01 Zast. Frahelž, nástupiště

SO 12-12-02 Zast. Vlkov nad Lužnicí, nástupiště

SO 03-12-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, nástupiště***Stávající stav***

Železniční stanice se nachází v ev. km 5,818 - 6,543 a je vybavená třemi jednostrannými úrovněmi nástupišti. První nástupiště délky 106 m nejbližší u výpravní budovy je typu SUDOP, 200 mm nad TK. Druhé nástupiště délky 114 m a třetí nástupiště délky 105 m je sypané s pevnou hranou, 200 mm nad TK. Přístup na nástupiště je zajištěn přes úrovněvý přechod v ev. km 6,005, který je přímo před výpravní budovou.

Navrhovaný stav

Nově je navrženo poloostrovní nástupiště o délce 170 m umístěné v km 6,016 – 6,186. V daném staničení jsou obě přilehlé koleje vedeny v přímé, hrany nástupiště jsou tedy ve vzdálenosti 1,67 m od os. Šířka nástupiště je 4,65 m. Nosnou konstrukcí nástupištních hran jsou prefabrikáty L s předsazenou hranou. Pochozí plocha je odlážděna betonovou dlažbou uloženou ve střeovitěm sklonu 2 % směrem ke koleji. Přístup na nástupiště je řešen z čela blíže výpravní budově. Chodník sklesá ve sklonu 8,33% na úroveň zapuštěného šterkového lože a dále pokračuje ve sklonu přilehlé koleje k centrálnímu přechodu. Průchozí šířka chodníku je 2,120 – 2,380 m.

SO 04-12-01 Zast. Dvory nad Lužnicí, nástupiště***Stávající stav***

Zastávka se nachází v ev. km 11,218 - 11,320, je vybavená nástupištěm délky 110 m typu SUDOP s deskami K150, 200 mm nad TK. Přístup je zajištěn přístupovou komunikací od blízkého přejezdu P5593 v ev. km 11,343 a schodištěm vedle drážního domku.

Navrhovaný stav

Nově je navrženo vnější nástupiště o délce 170 m umístěné v km 10,908 – 11,078. Oproti stávajícímu stavu se tedy posune proti staničení blíže obci a bude vpravo koleje. V daném staničení se kolej nachází v přímé, hrana nástupiště je tedy ve vzdálenosti 1,67 m od osy. Šířka nástupiště je 3,0 m, příčný sklon 2 % směrem od koleje. Nosnou konstrukcí nástupištní hrany je prefabrikát L s předsazenou hranou. Nástupiště je umístěno na náspu o výšce cca 4,0 m a vymezený prostor je z majetkových příčin poměrně úzký. Z toho důvodu je nenástupní hrana také tvořena prefabrikáty L se zábradlím. Těleso

náspu je navrženo z vrstev geomříží zasypaných vhodným materiálem. V čele náspu pak budou drátokoše vyplněné kamenivem.

Přístup na nástupiště je na jižní straně (od Českých Velenic) řešen chodníkem š. 2,0 m od přilehlého přejezdu P5592 a napojením na chodník u komunikace III/15425. Na severní straně (od Veselí n. L.) byl doplněn přístup – chodník š. 1,6 m od konce nástupiště, s napojením na nový chodník u stáv. komunikace III/1505 a stáv. propustku v ev. km 11,150, který bude přestaven na most – podchod.

SO 04-12-02 Zast. Hrdlořezy, nástupiště

Stávající stav

Nástupiště zastávky se nachází v ev. km 13,633 - 13,727, je vybavená nástupištěm délky 98 m typu SUDOP, 300 mm nad TK. Přístup je zajištěn přístupovou komunikací od blízkého přejezdu P5596 v ev. km 13,737.

Navrhovaný stav

Nově je navrženo vnější nástupiště o délce 170 m umístěné v km 13,523 – 13,693. V daném staničení se kolej nachází v oblouku s $R = 1130$ m a $D = 93$ mm, hrana nástupiště je tedy ve vzdálenosti 1,68 m od osy. Šířka nástupiště je 3,0 m s rozšířením pro přístřešek, příčný sklon 2 % směrem od koleje. Nosnou konstrukcí nástupištní hrany je prefabrikát L s přesazenou hranou.

Přístup na nástupiště je řešen chodníkem od přilehlého přejezdu a chodníkem z parkoviště (SO 04-50-07.2).

SO 04-12-03 Zast. Suchdol nad Lužnicí zastávka, nástupiště

Stávající stav

Zastávka se nachází v ev. km 15,795 - 15,916, je vybavená nástupištěm délky 127 m typu SUDOP, 300 mm nad TK. Přístupy jsou zajištěny přístupovými komunikacemi od blízkých přejezdů P5598 v ev. km 13,782 a P5599 v ev. km 15,942.

Navrhovaný stav

Nově je navrženo vnější nástupiště o délce 240 m umístěné v km 15,501 – 15,741. Oproti stávajícímu stavu se tedy posune proti staničení. V daném staničení se kolej částečně nachází v oblouku s $R = 929$ m a $D = 70$ mm, hrana nástupiště je tedy ve vzdálenosti 1,68 m od osy. Šířka nástupiště je 3,0 m s rozšířením pro přístřešek a stojany na kola, příčný sklon 2 % směrem od koleje. Nosnou konstrukcí nástupištní hrany je prefabrikát L s přesazenou hranou.

Přístup na nástupiště je oproti DUR řešen jedním chodníkem, který navazuje na stávající místo pro přecházení před přejezdem P5598.

SO 05-12-01 ŽST Suchdol nad Lužnicí, nástupiště

Stávající stav

Železniční stanice se nachází v ev. km 16,502 - 17,303 a je vybavená třemi jednostrannými úrovněmi nástupišti. První nástupiště délky 91 m nejbližší u výpravní budovy je typu Tischer, 200 mm nad TK. Druhé nástupiště délky 155 m a třetí nástupiště délky 111 m je typu SUDOP, 300 mm nad TK. Přístup na nástupiště je zajištěn přes 3 úrovněvé přechody, které jsou přímo před výpravní budovou.

Navrhovaný stav

Nově je navržena dvojice vnějších jednostranných nástupišť o délce 170 m. Nástupištní hrana u k. č. 1 je umístěna v km 16,911 – 17,081 ve vzdálenosti 1,67 m od osy. Nástupištní hrana u k. č. 5 se nachází v km 16,960 – 17,130, rovněž ve vzdálenosti 1,67 m od osy. Šířka nástupišť je 3,0 m, v místech vstupů do podchodu pak 2,4 m a tam, kde nástupiště navazuje na chodník SO 05-50-01 je šířka 7,8 m. Příčný sklon je 2 % směrem od koleje.

Přístup na nástupištní hrana č. 3 je řešen chodníky od VB (řešeno v rámci SO 05-52-02), na nástupištní hrana č. 1 pak výše zmíněným chodníkem SO 05-50-01. Obě nástupiště jsou propojena podchodem se schodištěm a šikmou rampou.

SO 07-12-01 ŽST Majdalena, nástupiště***Stávající stav***

Železniční stanice se nachází v ev. km 22,473 - 22,739 a je vybavená třemi jednostrannými úrovnovými nástupišti. První nástupiště délky 104 m a druhé nástupiště délky 106 m nejbližší u výpravní budovy je typu SUDOP, 300 mm nad TK. Třetí nástupiště délky 104 m je sypané s pevnou hranou, 100 mm nad TK. Přístup na nástupiště je zajištěn přes 3 úrovně přechody, které jsou přímo před výpravní budovou.

Navrhovaný stav

Nově je navrženo poloostrovní nástupiště o délce 240 m umístěné v km 22,274 – 22,514. V daném staničení jsou obě přilehlé koleje vedeny v přímé, hrany nástupiště jsou tedy ve vzdálenosti 1,67 m od os. Šířka nástupiště je 4,65 m. Nosnou konstrukcí nástupištních hran jsou prefabrikáty L s předsazenou hranou. Pochozí plocha je odlážděna betonovou dlažbou uloženou ve střeovitém sklonu 2 % směrem ke koleji. Přístup na nástupiště je řešen z čela blíže výpravní budově. Chodník sklesá ve sklonu 8,33% na úroveň zapuštěného šterkového lože a dále pokračuje ve sklonu přilehlé koleje k centrálnímu přechodu. Průchozí šířka chodníku je 2,120 – 2,380 m.

SO 08-12-01 Zast. Majdalena zastávka, nástupiště***Stávající stav***

Nástupiště zastávky se nachází v ev. km 24,312 - 24,405, je vybavená nástupištem délky 100 m typu SUDOP, 350 mm nad TK. Přístup je zajištěn přístupovou komunikací od blízkého přejezdu P5607 v ev. km 24,313.

Navrhovaný stav

Nově je navrženo vnější nástupiště o délce 170 m umístěné v km 24,301 – 24,471. V daném staničení se kolej nachází v přímé, hrana nástupiště je tedy ve vzdálenosti 1,67 m od osy. Šířka nástupiště je 3,0 m s rozšířením pro přístřešek, příčný sklon 2 % směrem od koleje. Nosnou konstrukcí nástupištní hrany je prefabrikát L s předsazenou hranou. Pod nástupištem je umístěn propustek SO 08-21-02.

Přístup na nástupiště je řešen jedním chodníkem k přejezdu P5607. Součástí ploch nástupiště je vytvoření zpevněné plochy na stojany pro kola.

SO 08-12-02 Zast. Třeboň lázně, nástupiště***Stávající stav***

Nástupiště zastávky se nachází v ev. km 32,353 - 32,507, je vybavená nástupištem délky 160 m typu SUDOP, 550 mm nad TK. Přístup je zajištěn přístupovou komunikací od blízkého přejezdu P5615 v ev. km 32,333.

Navrhovaný stav

Nově je navrženo vnější nástupiště o délce 240 m umístěné v km 32,351 – 32,591. V daném staničení se kolej částečně nachází v přímé a v oblouku s $R = 4700$ m, hrana nástupiště je tedy ve vzdálenosti 1,67 m od osy. Šířka nástupiště je 3,0 m, příčný sklon 2 % směrem od koleje. Na nástupiště navazuje zpevněná plocha u výpravní budovy. Nosnou konstrukcí nástupištní hrany je prefabrikát L s předsazenou hranou. Pod nástupištem je umístěn železniční most SO 08-20-05.

Přístup na nástupiště je řešen stávajícími přístupy od VB a upravenou plochou od přejezdu P5615.

SO 09-12-01 ŽST Třeboň, nástupiště***Stávající stav***

Železniční stanice se nachází v ev. km 33,980 - 34,200 a je vybavená třemi jednostrannými úrovnovými nástupišti. První nástupiště délky 33 m nejbližší u výpravní budovy je sypané s pevnou hranou typu Tischer, 250 mm nad TK. Druhé nástupiště délky 210 m a třetí nástupiště délky 220 m je typu SUDOP, 350 mm nad TK. Přístup na nástupiště je zajištěn přes 3 úrovně přechody, které jsou přímo před výpravní budovou.

Navrhovaný stav

Nově je navrženo poloostrovní nástupiště o délce 240 m umístěné v km 33,843 – 34,083. V daném staničení je kolej č. 1 vedena v přímé a kolej č. 3 částečně v oblouku s $R = 500$ m. Hrany nástupiště jsou tedy ve vzdálenosti 1,67 m (k. č. 1) a 1,68 m (k. č. 3). Šířka nástupiště je proměnná 3,20 – 4,65 m. Nosnou konstrukcí nástupištních hran jsou prefabrikáty L s předsazenou hranou. Pochozí plocha je odlážděna betonovou dlažbou uloženou ve střeovitém sklonu 2 % směrem ke koleji. Přístup na nástupiště je řešen z čela blíže výpravní budově. Chodník sklesá ve sklonu 8,33% na úroveň zapuštěného šterkového lože a dále pokračuje ve sklonu přilehlé koleje k centrálnímu přechodu. Průchozí šířka chodníku je 2,120 – 2,380 m.

SO 10-12-01 Zast. Lužnice, nástupiště**Stávající stav**

Nástupiště zastávky se nachází v ev. km 38,442 - 38,545, je vybavená nástupištěm délky 102 m typu SUDOP, 350 mm nad TK. Přístup je zajištěn přístupovou komunikací od blízkého přejezdu P5622 v ev. km 38,556.

Navrhovaný stav

Nově je navrženo vnější nástupiště o délce 170 m umístěné v km 38,364 – 38,534. V daném staničení se kolej částečně nachází v oblouku s $R = 750$ m a $D = 102$ mm a přechodnici, hrana nástupiště je tedy ve vzdálenosti 1,68 m od osy. Šířka nástupiště je 3,0 m s rozšířením pro přístřešek a stojany na kola, příčný sklon 2 % směrem od koleje. Nosnou konstrukcí nástupištní hrany je prefabrikát L s předsazenou hranou.

Přístup na nástupiště je řešen chodníkem zpracovávaným v rámci SO 10-50-06.

SO 11-12-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, nástupiště**Stávající stav**

Železniční stanice se nachází v ev. km 42,988 - 43,875 a je vybavená dvěma jednostrannými úrovněmi nástupišti. První nástupiště délky 72 m nejbližší u výpravní budovy je sypané s pevnou hranou typu Tischer, 200 mm nad TK. Druhé nástupiště délky 108 m budovy je typu SUDOP, 300 mm nad TK. Přístup na nástupiště je zajištěn přes 3 úrovně přechody, které jsou přímo před výpravní budovou.

Navrhovaný stav

Nově je navrženo poloostrovní nástupiště o délce 170 m umístěné v km 43,259 – 43,429. Ponechána je prostorová rezerva dl. 70 m na případné prodloužení po směru staničení. V daném staničení jsou obě přilehlé koleje vedeny v přímé, hrany nástupiště jsou tedy ve vzdálenosti 1,67 m od osy. Šířka nástupiště je 4,65 m. Nosnou konstrukcí nástupištních hran jsou prefabrikáty L s předsazenou hranou. Pochozí plocha je odlážděna betonovou dlažbou uloženou ve střeovitém sklonu 2 % směrem ke koleji. Přístup na nástupiště je řešen z čela blíže výpravní budově. Chodník sklesá ve sklonu 8,33% na úroveň zapuštěného šterkového lože a dále pokračuje ve sklonu přilehlé koleje k centrálnímu přechodu. Průchozí šířka chodníku je 2,120 – 2,380 m.

SO 12-12-01 Zast. Frahelž, nástupiště**Stávající stav**

Nástupiště zastávky se nachází v ev. km 46,304 - 46,419, je vybavená nástupištěm délky 116 m typu SUDOP, 550 mm nad TK. Přístup je zajištěn přístupovou komunikací od blízkého přejezdu P5630 v ev. km 46,428.

Navrhovaný stav

Nově je navrženo vnější nástupiště o délce 170 m umístěné v km 46,243 – 46,413. V daném staničení je kolej vedena částečně v přechodnici a v oblouku s $R = 920$ m a $D = 104$ mm, hrana nástupiště je tedy ve vzdálenosti 1,68 m od osy. Šířka nástupiště je 3,0 m, příčný sklon 2 % směrem od koleje. Nosnou konstrukcí nástupištní hrany je prefabrikát L s předsazenou hranou.

Zastávka se nachází v zářezu, nad jeho hranou vede pozemní komunikace. Z prostorových důvodů je zářezový svah na úrovni pochozí plochy nástupiště podchycen gabionovou zídou v. 1,0 m. Odvodnění nástupiště zajišťuje meliorační žlábek vyústěný do odvodnění železničního spodku.

Přístup na nástupiště je řešen dvěma chodníky okolo budovy a jedním chodníkem k přejezdu P5630.

SO 12-12-02 Zast. Vlkov nad Lužnicí, nástupiště

Stávající stav

Nástupiště zastávky se nachází v ev. km 49,927 – 50,050, je vybavená nástupištěm délky 123 m typu SUDOP, 300 mm nad TK. Přístup je zajištěn přístupovou komunikací od blízkého přejezdu P5632 v ev. km 50,060.

Navrhovaný stav

Nově je navrženo vnější nástupiště o délce 170 m umístěné v km 49,869 – 50,039. V daném staničení je kolej vedena částečně v přechodnici a v oblouku s $R = 1500$ m a $D = 73$ mm, hrana nástupiště je tedy ve vzdálenosti 1,68 m od osy. Šířka nástupiště je 3,0 m, příčný sklon 2 % směrem od koleje. Nosnou konstrukcí nástupištní hrany je prefabrikát L s předsazenou hranou. Pod nástupiště je veden propustek SO 12-21-15.

Přístup na nástupiště je řešen dvěma chodníky okolo budovy a jedním chodníkem k přejezdu P5632.

24. D.2.1.3 Přejezdy a přechody

SO 02-13-01	Úrovňový přejezd P5582 ev. km 1,742
SO 02-13-03	Úrovňový přejezd P5586 ev. km 5,690 - zrušení
SO 02-13-04	Úrovňový přejezd P5587 ev. km 5,813
SO 03-13-01	Centrální přechod v ŽST Nová Ves nad Lužnicí, km 6,004
SO 04-13-01	Úrovňový přejezd P5588 ev. km 6,882
SO 04-13-02	Úrovňový přejezd P5590 ev. km 9,530 - zrušení
SO 04-13-03	Úrovňový přejezd P5591 ev. km 10,368
SO 04-13-04	Úrovňový přejezd P5592 ev. km 10,910
SO 04-13-05	Úrovňový přejezd P5593 ev. km 11,343 - zrušení
SO 04-13-06	Úrovňový přejezd P5594 ev. km 12,296
SO 04-13-07	Úrovňový přejezd P5596 ev. km 13,737
SO 04-13-08	Úrovňový přejezd P5597 ev. km 15,126
SO 04-13-09	Úrovňový přejezd P5598 ev. km 15,782
SO 04-13-10	Úrovňový přejezd P5599 ev. km 15,942
SO 04-13-11	Úrovňový přejezd P5600 ev. km 16,248
SO 05-13-01	Úrovňový přejezd P5601 ev. km 16,768 - zrušení
SO 05-13-02	Úrovňový přejezd vlečky Stasek v křížení s místní komunikací
SO 06-13-01	Úrovňový přejezd P5602 ev. km 17,307
SO 06-13-02	Úrovňový přejezd P5603 ev. km 18,694 - zrušení
SO 06-13-03	Úrovňový přejezd P5604 ev. km 20,349
SO 07-13-01	Úrovňový přejezd P5605 ev. km 22,122
SO 07-13-02	Centrální přechod v ŽST Majdalena, km 22,527
SO 08-13-01	Úrovňový přejezd P5606 ev. km 22,950
SO 08-13-02	Úrovňový přejezd P5607 ev. km 24,303
SO 08-13-03	Úrovňový přejezd P5608 ev. km 25,243 - zrušení
SO 08-13-04	Úrovňový přejezd P5610 ev. km 26,874
SO 08-13-05	Úrovňový přejezd P5611 ev. km 28,097 - zrušení
SO 08-13-06	Úrovňový přejezd P5612 ev. km 29,808
SO 08-13-07	Úrovňový přejezd P5613 ev. km 30,843 - zrušení
SO 08-13-08	Úrovňový přejezd P5614 ev. km 31,067
SO 08-13-09	Úrovňový přejezd P5615 ev. km 32,333
SO 08-13-10	Úrovňový přejezd P5616 ev. km 33,318

SO 09-13-01	Centrální přechod v ŽST Třeboň, km 34,085
SO 10-13-01	Úrovňový přejezd P5617 ev. km 34,386
SO 10-13-02	Úrovňový přejezd P5618 ev. km 35,810
SO 10-13-03	Úrovňový přejezd P5619 ev. km 36,128 - zrušení
SO 10-13-04	Úrovňový přejezd P5620 ev. km 37,227 - zrušení
SO 10-13-05	Úrovňový přejezd P5621 ev. km 37,715
SO 10-13-06	Úrovňový přejezd P5622 ev. km 38,556
SO 10-13-07	Úrovňový přejezd P5623 ev. km 38,805 - zrušení
SO 10-13-08	Úrovňový přejezd P5624 ev. km 39,866
SO 10-13-09	Úrovňový přejezd P5625 ev. km 40,697
SO 10-13-10	Úrovňový přejezd P5626 ev. km 41,155 - zrušení
SO 10-13-11	Úrovňový přejezd P5627 ev. km 41,583
SO 10-13-12	Úrovňový přejezd P5628 ev. km 42,977
SO 11-13-01	Centrální přechod v ŽST Lomnice nad Lužnicí, km 43,246
SO 12-13-01	Úrovňový přejezd P5629 ev. km 45,693 - zrušení
SO 12-13-02	Úrovňový přejezd P5630 ev. km 46,428
SO 12-13-03	Úrovňový přejezd P5631 ev. km 48,736
SO 12-13-04	Úrovňový přejezd P5632 ev. km 50,060
SO 12-13-05	Úrovňový přejezd P5633 ev. km 50,560

V rámci stavby trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo) je navržen 1 nový přejezd (vlečka FS terminal logistic), rekonstrukce 33 přejezdů, demontáž/zrušení 13 přejezdů a výstavba 4 centrálních přechodů v žel. stanicích.

Řešené přejezdy jsou navázány na příslušné objekty komunikací, v případě přechodů ve stanicích na objekty nástupišť a zpevněné plochy u výpravních budov. Kvůli změně směrového a výškového vedení koleje (GPK) dojde také k úpravám výškových, polohových a sklonových parametrů přejezdů. Souhrnné parametry jsou shromážděny v tabulce.

Č	SO	Název SO	Úhel	Převýšení D, mm	Podélný sklon, %	TDZprej	Vozovka třídy dle TP 170	Materiál nový
1	02-13-01	Úrovňový přejezd P5582 ev. km 1,742	88.8	80	5.33	0	III	beton
3	02-13-03	Úrovňový přejezd P5586 ev. km 5,690 - zrušení					účelová	
4	02-13-04	Úrovňový přejezd P5587 ev. km 5,813	74.1	53	3.53	100	III	beton
5	03-13-01	Centrální přechod v ŽST Nová Ves nad Lužnicí, km 6,004		0	0.00			pryž
6	04-13-01	Úrovňový přejezd P5588 ev. km 6,882	75	0	0.00	50	účelová	beton
7	04-13-02	Úrovňový přejezd P5590 ev. km 9,530 - zrušení					místní D1	
8	04-13-03	Úrovňový přejezd P5591 ev. km 10,368	61	0	0.00	20	V, místní D1	beton
9	04-13-04	Úrovňový přejezd P5592 ev. km 10,910	70	0	0.00	0	III	beton
10	04-13-05	Úrovňový přejezd P5593 ev. km 11,343 - zrušení					III	beton
11	04-13-06	Úrovňový přejezd P5594 ev. km 12,296	74	0	0.00	100	III	beton
12	04-13-07	Úrovňový přejezd P5596 ev. km 13,737	75	89	5.93	100	III	beton
13	04-13-08	Úrovňový přejezd P5597 ev. km 15,126	40	0	0.00	100	III	beton
14	04-13-09	Úrovňový přejezd P5598 ev. km 15,782	52	0	0.00	0	IV, místní C	beton

Č.	SO	Název SO	Úhel	Převýšení D, mm	Podélný sklon, %	TDZprej	Vozovka třídy dle TP 170	Materiál nový
15	04-13-10	Úrovňový přejezd P5599 ev. km 15,942	22	0	0.00	0	I	beton
16	04-13-11	Úrovňový přejezd P5600 ev. km 16,248	64	59	3.93	50	IV, místní C	beton
17	05-13-01	Úrovňový přejezd P5601 ev. km 16,768 - zrušení					místní D1	
18	05-13-02	Úrovňový přejezd vlečky Stasek v křížení s místní komunikací	76	0	0.00	300	III, místní B	beton
19	06-13-01	Úrovňový přejezd P5602 ev. km 17,307	83	0	0.00	0	III	beton
20	06-13-02	Úrovňový přejezd P5603 ev. km 18,694 - zrušení					I	
21	06-13-03	Úrovňový přejezd P5604 ev. km 20,349	85	0	0.00	14	účelová	beton
22	07-13-01	Úrovňový přejezd P5605 ev. km 22,122	90	0	0.00	100	III	beton
23	07-13-02	Centrální přechod v ŽST Majdalena, km 22,527		0	0.00			pryž
24	08-13-01	Úrovňový přejezd P5606 ev. km 22,950	90	8.3	0.55	50	účelová	beton
25	08-13-02	Úrovňový přejezd P5607 ev. km 24,303	82	0	0.00	100	V, místní D1	beton
26	08-13-03	Úrovňový přejezd P5608 ev. km 25,243 - zrušení					účelová	
27	08-13-04	Úrovňový přejezd P5610 ev. km 26,874	90	0	0.00	10	lesní cesta	beton
28	08-13-05	Úrovňový přejezd P5611 ev. km 28,097 - zrušení					účelová	
29	08-13-06	Úrovňový přejezd P5612 ev. km 29,808	32	0	0.00	10	lesní cesta	beton
30	08-13-07	Úrovňový přejezd P5613 ev. km 30,843 - zrušení					místní	
31	08-13-08	Úrovňový přejezd P5614 ev. km 31,067	90	0	0.00	50	V, místní D1	beton
32	08-13-09	Úrovňový přejezd P5615 ev. km 32,333	49	0	0.00	300	III, místní B	beton
33	08-13-10	Úrovňový přejezd P5616 ev. km 33,318	90	80	5.33	100	IV, místní C	beton
34	09-13-01	Centrální přechod v ŽST Třeboň, km 34,085		0	0.00			beton
35	10-13-01	Úrovňový přejezd P5617 ev. km 34,386	89	0	0.00	100	V, místní D1	beton
36	10-13-02	Úrovňový přejezd P5618 ev. km 35,810	78	0	0.00	50	V, místní D	beton
37	10-13-03	Úrovňový přejezd P5619 ev. km 36,128 - zrušení					V, místní D	
38	10-13-04	Úrovňový přejezd P5620 ev. km 37,227 - zrušení					účelová	
39	10-13-05	Úrovňový přejezd P5621 ev. km 37,715	85	0	0.00	50	účelová	beton
40	10-13-06	Úrovňový přejezd P5622 ev. km 38,556	63	102	6.80	1500	I	beton
41	10-13-07	Úrovňový přejezd P5623 ev. km 38,805 - zrušení					polní cesta	
42	10-13-08	Úrovňový přejezd P5624 ev. km 39,866	56	73	4.87	50	účelová	beton
43	10-13-09	Úrovňový přejezd P5625 ev. km 40,697	89	0	0.00	15	lesní cesta	beton
44	10-13-10	Úrovňový přejezd P5626 ev. km 41,155 - zrušení					účelová	

Č.	SO	Název SO	Úhel	Převýšení D, mm	Podélný sklon, %	TDZpřej	Vozovka třídy dle TP 170	Materiál nový
45	10-13-11	Úrovňový přejezd P5627 ev. km 41,583	65	59	3.93	1500	I	beton
46	10-13-12	Úrovňový přejezd P5628 ev. km 42,977	75	0	0.00	1000	II	beton
47	11-13-01	Centrální přechod v ŽST Lomnice nad Lužnicí, km 43,246		0	0.00			pryž
48	12-13-01	Úrovňový přejezd P5629 ev. km 45,693 - zrušení					místní D1	
49	12-13-02	Úrovňový přejezd P5630 ev. km 46,428	84	50	3.33	50	V, místní D1	beton
50	12-13-03	Úrovňový přejezd P5631 ev. km 48,736	90	19	1.27	15	lesní cesta	beton
51	12-13-04	Úrovňový přejezd P5632 ev. km 50,060	60	0	0.00	50	V, místní D1	beton
52	12-13-05	Úrovňový přejezd P5633 ev. km 50,560	90	18.3	1.22	50	V, místní D1	beton

V rámci výstavby budou stávající konstrukce zcela nahrazeny novými. U některých přejezdů dojde k rozšíření kvůli přidání chodníků. Nová konstrukce přejezdů je navržena z betonových vnitřních a vnějších panelů, které budou osazeny na paty kolejnic a závěrné betonové zidky na vícevrstvě betonovém základě. Konstrukce přechodů je tvořena celopryžovými panely. U rušených přejezdů dojde k úplnému odstranění stávajících konstrukcí.

25. D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi

D.2.1.4.1 Železniční mosty

SO 02-20-01	Železniční most v ev.km 5,775
SO 04-20-01	Železniční most v ev.km 13,022
SO 04-20-02	Železniční most v ev.km 13,223
SO 05-20-01	Železniční most v km 17,022
SO 06-20-01	Železniční most v ev.km 17,899
SO 06-20-02	Železniční most v ev.km 18,061
SO 08-20-01	Železniční most v ev.km 22,748
SO 08-20-02	Železniční most v ev.km 25,369
SO 08-20-03	Železniční most v ev.km 29,561
SO 08-20-04	Železniční most v ev.km 31,989
SO 08-20-05	Železniční most v ev.km 32,546
SO 08-20-06	Železniční most v ev.km 32,664
SO 08-20-07	Železniční most v ev.km 32,954
SO 08-20-08	Železniční most v ev.km 33,223
SO 10-20-01	Železniční most v ev.km 36,509
SO 10-20-02	Železniční most v ev.km 41,774
SO 10-20-03	Železniční most v ev.km 42,469
SO 10-20-04	Železniční most v ev.km 42,520
SO 12-20-01	Železniční most v ev.km 46,793
SO 12-20-02	Železniční most v ev.km 47,203
SO 12-20-03	Železniční most v ev.km 53,208
SO 12-20-04	Železniční most v ev.km 53,342
SO 12-20-04.1	Lávka pro pěší u žel. mostu v ev.km 53,342
SO 12-20-05	Železniční most v ev.km 53,611

SO 02-20-01 Železniční most v ev. km 5,775

Most je situován na okraji obce Nová Ves. Přemost'ovanou překážku tvoří vodoteč Jelení potok v hlubokém korytě se strmými břehy. Po pravé straně trati probíhá v souběhu silnice I/24.

Stávající stav:

- Charakteristika objektu: polokruhová kamenná klenba s tížnými opěrami a šikmými svahovými křídly
- Počet mostních otvorů: 1
- Šikmost mostu: 90°
- Délka přemostění (dle Evidence mostů): 3,80 m
- Délka mostu (dle Evidence mostů): 10,15 m
- Výška mostu (dle Evidence mostů): 4,95 m
- Šířka mostu (dle Evidence mostů): 4,95 m
- Počet kolejí na mostě: 1
- Poloha v trati: širá trať
- Rok výstavby (dle Evidence mostů): 1871

Nový stav:

- Charakteristika objektu: polokruhová kamenná klenba s tížnými opěrami a šikmými svahovými křídly, s nasazenou ŽB deskou
- Počet mostních otvorů: 1
- Šikmost mostu: 90°
- Délka přemostění: 3,80 m
- Délka mostu: 20,19 m
- Výška mostu: 5,17 m
- Šířka mostu: 6,23 m
- Počet kolejí na mostě: 1
- Poloha v trati: širá trať

Popis technického řešení:

Stávající most je tvořen kamennou půlkruhovou klenbou uloženou na kamenné spodní stavbě. Jedná se o přesýpaný objekt s průběžným kolejovým ložem. Čelní zdi jsou rovněž z kamenného zdiva. Na opěry navazují šikmá kamenná křídla proměnné výšky.

Na stávající kamennou klenbu bude provedena ŽB nasazená deska s pásovou izolací. Sanace stávajícího zdiva opěr, křídel a klenby bude provedena injektáží a spárováním. Povrch zdiva bude očištěn otryskáním. Zesílení založení opěr bude provedeno mikropilotami vrtanými z úrovně odhaleného rubu horní části klenby. Nová šířka mostu je 6,23 m. Na mostě se uplatní VMP 2,5.

SO 04-20-01 Železniční most v ev.km 13,022

Most se nachází na rozhraní pole a lesa, v jeho blízkosti se nenachází ani obytná zástavba ani jiné objekty. Přemost'ovanou překážku tvoří Černý (Hrdlořezský) potok, který přitéká z levé strany tratě.

Stávající stav:

- Charakteristika objektu: plnostěnná ocelová nosná konstrukce se zapuštěnou mostovkou a mostnicemi, kamenné tížné opěry, kamenná rovnoběžná křídla
- Počet mostních otvorů: 1
- Šikmost mostu: 90°
- Délka přemostění (dle Evidence mostů): 9,48 m
- Délka mostu (dle Evidence mostů): 24,70 m
- Výška mostu (dle Evidence mostů): 4,48 m
- Šířka mostu (dle Evidence mostů): 4,30 m
- Počet kolejí na mostě: 1
- Poloha v trati: širá trať
- Rok výstavby (dle Evidence mostů): 1885

Nový stav:

- Charakteristika objektu: ocelobetonová deska ze ZBN, železobetonové úložné prahy uložené na stávajících kamenných opěrách zesílených mikropilotami, rovnoběžná křídla
- Počet mostních otvorů: 1
- Šikmost mostu: 90°
- Délka přemostění 9,20 m
- Délka mostu 25,04 m
- Výška mostu 4,51 m
- Šířka mostu 6,40 m
- Počet kolejí na mostě: 1
- Poloha v trati: širá trať

Popis technického řešení:

Stávající most je tvořen plnostěnnou ocelovou nosnou konstrukcí se zapuštěnou mostovkou a mostnicemi. NK je uložena na plošně založenou kamennou spodní stavbu, na opěry navazují kamenná rovnoběžná křídla proměnné výšky.

Nový most je navržen jako konstrukce ze ZBN na nových železobetonových úložných prazích provedených na stávajících opěrách, které budou částečně ubourány. Zesílení založení opěr bude provedeno mikropilotami vrtanými z úrovně odbourání. Sanace stávajícího zdiva bude provedena injektáží a spárováním. Povrch zdiva bude očištěn otryskáním. Nová šířka mostu je 6,40 m. Na mostě se uplatní VMP 2,5.

SO 04-20-02 Železniční most v ev. km 13,223

Most se nachází v otevřené zemědělsky využívané krajině. Přemostěvaná vodoteč je lemována křovinami.

Stávající stav:

- Charakteristika objektu: segmentová kamenná klenba s tížnými opěrami a šikmými svahovými křídly
- Počet mostních otvorů: 1
- Šikmost mostu: 90°
- Délka přemostění (dle Evidence mostů): 3,80 m
- Délka mostu (dle Evidence mostů): 7,50 m
- Výška mostu (dle Evidence mostů): 4,07 m
- Šířka mostu (dle Evidence mostů): 4,90 m
- Počet kolejí na mostě: 1
- Poloha v trati: širá trať
- Rok výstavby (dle Evidence mostů): 1885

Nový stav:

- Charakteristika objektu: polokruhová kamenná klenba s tížnými opěrami a šikmými svahovými křídly, s nasazenou ŽB deskou
- Počet mostních otvorů: 1
- Šikmost mostu: 90°
- Délka přemostění 3,60 m
- Délka mostu 24,13 m
- Výška mostu 4,23 m
- Šířka mostu 6,20 m
- Počet kolejí na mostě: 1
- Poloha v trati: širá trať

Popis technického řešení:

Stávající most je tvořen segmentovou kamennou klenbou uloženou na kamenné spodní stavbě. Jedná se o přesýpaný objekt s průběžným kolejovým ložem. Čelní zdi jsou rovněž z kamenného zdiva. Na opěry navazují šikmá kamenná křídla proměnné výšky.

Na stávající kamennou klenbu bude provedena ŽB nasazená deska s pásovou izolací. Sanace stávajícího zdiva opěr, křídel a klenby bude provedena injektáží a spárováním. Povrch zdiva bude očištěn otryskáním. Zesílení založení opěr bude provedeno mikropilotami vrtanými z úrovně odhaleného rubu horní části klenby. Nová šířka mostu je 6,23 m. Na mostě se uplatní VMP 2,5. Nové zábradlí bude umístěno na ŽB římsách, na šikmých křídlech zábradlí umístěno nebude.

SO 05-20-01 Železniční most v km 17,022

Nově navržený podchod je součástí ŽST Suchdol nad Lužnicí. Na obou stranách na podchod navazuje jednostranné schodiště a přístupový chodník. Nosnou konstrukci podchodu tvoří uzavřená rámová konstrukce, konstrukce schodišť a přístupových chodníků má v příčném řezu tvar „U“.

Nový stav:

- | | |
|----------------------------|--|
| ▪ Charakteristika objektu: | železobetonový monolitický rám, železobetonové přístupové chodníky a schodiště tvaru „U“ |
| ▪ Počet mostních otvorů: | 1 |
| ▪ Šikmost mostu: | 90° |
| ▪ Délka přemostění | 4,0 m |
| ▪ Délka mostu | 4,80 m |
| ▪ Výška mostu | 4,11 m |
| ▪ Šířka mostu | 24,14 m |
| ▪ Počet kolejí na mostě: | 1 |
| ▪ Poloha v trati: | staniční obvod |

Popis technického řešení:

Nosná konstrukce podchodu je navržena jako železobetonový monolitický rám světlé šířky 4,0 m, světlé výšky 2,85 m. Dolní deska i stěny mají konstantní tloušťku 0,4 m. Tloušťka horní desky je proměnná, podhled konstrukce je vodorovný, horní povrch je ve sklonu 2,1 % vyspárován od středu rozpětí k rubům stěn. Tloušťka horní desky klesá od 0,45 m ve středu rozpětí po 0,41 m ve vetknutí do stěn.

Nosná konstrukce je v příčném směru ukončena svislou stěnou, na kterou navazuje konstrukce schodiště a přístupového chodníku. V prostoru nástupiště vystupují z NK zábradelní zídky nad úroveň terénu. Konstrukce schodišť jsou vetknuta do nosné konstrukce a tvoří s ní jeden dilatační celek. Přístupové chodníky jsou odděleny dilatačními spárami a rozděleny na dva dilatační celky. Založení podchodu je navrženo plošně.

Nástupiště je s podchodem spojeno konstrukcemi schodiště a přístupového chodníku. Ty jsou tvořeny polorámovou železobetonovou monolitickou konstrukcí tvaru „U“. Polorám je tvořen spodní deskou tloušťky 0,4 a bočními stěnami proměnné tloušťky a výšky. Boční stěny vystupují nad úroveň povrchu nástupiště a přilehlého terénu a tvoří zábradelní zdi lemující přístupy do podchodu.

SO 06-20-01 Železniční most v ev. km 17,899

Most se nachází na rozhraní obce Suchdol nad Lužnicí a borového lesa. Přemostěvanou překážku tvoří šterková cesta, která vede do prostoru vytěžené pískovny.

Stávající stav:

- | | |
|--|---|
| ▪ Charakteristika objektu: | polokruhová kamenná klenba s tížnými opěrami a šikmými svahovými křídly |
| ▪ Počet mostních otvorů: | 1 |
| ▪ Šikmost mostu: | 90° |
| ▪ Délka přemostění (dle Evidence mostů): | 3,80 m |

▪ Délka mostu (dle Evidence mostů):	12,55 m
▪ Výška mostu:	6,82 m
▪ Šířka mostu (dle Evidence mostů):	4,95 m
▪ Počet kolejí na mostě:	1
▪ Poloha v trati:	širá trať
▪ Rok výstavby (dle Evidence mostů):	1885 – SS, 1895 - NK

Nový stav:

▪ Charakteristika objektu:	polokruhová kamenná klenba s tížnými opěrami a šikmými svahovými křídly, s nasazenou ŽB deskou
▪ Počet mostních otvorů:	1
▪ Šikmost mostu:	90°
▪ Délka přemostění	3,80 m
▪ Délka mostu	26,41 m
▪ Výška mostu	6,77 m
▪ Šířka mostu	6,23 m
▪ Počet kolejí na mostě:	1
▪ Poloha v trati:	širá trať

Popis technického řešení:

Stávající most je tvořen kamennou půlkruhovou klenbou uloženou na kamenné spodní stavbě. Jedná se o přesýpaný objekt s průběžným kolejovým ložem. Čelní zdi jsou rovněž z kamenného zdiva. Na opěry navazují šikmá kamenná křídla proměnné výšky.

Na stávající kamennou klenbu bude provedena ŽB nasazená deska s pásovou izolací. Sanace stávajícího zdiva klenby bude provedena injektáží, veškeré kamenné zdivo bude otryskáno a hloubkově přespárováno. Nová šířka mostu je 6,20 m. Na mostě se uplatní VMP 2,5.

SO 06-20-02 Železniční most v ev. km 18,061

Most se nachází v extravilánu na okraji smíšeného (převážně borového lesa). Na pravé straně trati je zaplavená pískovna, po jejímž obvodu je vedena nebezpečná příjezdová komunikace, Přemostěvaná vodoteč prochází hlubokou roklí se strmými břehy.

Stávající stav:

▪ Charakteristika objektu:	polokruhová kamenná klenba s tížnými opěrami a šikmými svahovými křídly
▪ Počet mostních otvorů:	1
▪ Šikmost mostu:	90°
▪ Délka přemostění (dle Evidence mostů):	2,80 m
▪ Délka mostu (dle Evidence mostů):	13,46 m
▪ Výška mostu (dle Evidence mostů):	6,45 m
▪ Šířka mostu (dle Evidence mostů):	5,07 m
▪ Počet kolejí na mostě:	1
▪ Poloha v trati:	širá trať
▪ Rok výstavby (dle Evidence mostů):	1885 – SS, 1895 - NK

Nový stav:

▪ Charakteristika objektu:	polokruhová kamenná klenba s tížnými opěrami a šikmými svahovými křídly, s nasazenou ŽB deskou
▪ Počet mostních otvorů:	1
▪ Šikmost mostu:	90°
▪ Délka přemostění	2,80 m
▪ Délka mostu	25,60 m
▪ Výška mostu	6,49 m
▪ Šířka mostu	6,20 m
▪ Počet kolejí na mostě:	1

- Poloha v trati: širá trať

Popis technického řešení:

Stávající most je tvořen kamennou půlkruhovou klenbou uloženou na kamenné spodní stavbě. Jedná se o přesypaný objekt s průběžným kolejovým ložem. Čelní zdi jsou rovněž z kamenného zdiva. Na opěry navazují šikmá kamenná křídla proměnné výšky.

Na stávající kamennou klenbu bude provedena ŽB nasazená deska s pásovou izolací. Sanace stávajícího zdiva klenby bude provedena injektáží, veškeré kamenné zdivo bude otryskáno a hloubkově přespárováno. Nová šířka mostu je 6,20 m. Na mostě se uplatní VMP 2,5.

SO 08-20-01 Železniční most v ev. km 22,748

Most se nachází v blízkosti veselského zhlaví ŽST Majdalena nedaleko silnice I/24. Přemostěvanou překážku tvoří vodoteč Zlatá stoka, která přitéká z pravé strany trati.

Stávající stav:

- Charakteristika objektu: plnostěnná ocelová nosná konstrukce se zapuštěnou mostovkou a mostnicemi, tížné opěry a rovnoběžná křídla
- Počet mostních otvorů: 1
- Šikmost mostu: 90°
- Délka přemostění: 9,90 m
- Délka mostu: 15,18 m
- Výška mostu: 2,10 m
- Šířka mostu (dle Evidence mostů): 5,00 m
- Počet kolejí na mostě: 1
- Poloha v trati: širá trať, přímá, přechodnice, klesá -1,52 ‰
- Rok výstavby (dle Evidence mostů): 1925
- Rok sanace (dle Evidence mostů): 1964 provedeno zesílení NK

Popis technického řešení:

Stávající ocelová NK bude snesena a nahrazena novou konstrukcí v podobě ŽB polorámu s průběžným šterkovým ložem. Stávající spodní stavba bude odstraněna a budou provedeny nové stojky polorámu. Z úrovně odbouraných stávajících úložných prahů bude provedeno zesílení základů mikropilotami. Za zavěšenými křídly budou na pravé straně usazeny prefabrikované přechodové zídky. Rozpětí nové NK je 11,15 m, šířka NK je 6,64 m, šířka mostu 6,80 m. Na mostě se uplatní VMP 3,0.

SO 08-20-02 Železniční most v ev. km 25,369

Most se nachází na okraji lesa v blízkosti obce Majdalena, poblíž silnice I/24. Převádí železniční trať přes koryto Odlehčovače.

Stávající stav:

- Charakteristika objektu: nosná konstrukce se zabetonovanými nosníky a kolejovým ložem, tížné opěry a svahová křídla
- Počet mostních otvorů: 1
- Šikmost mostu: 90°
- Délka přemostění: 3,80 m
- Délka mostu: 8,94 m
- Výška mostu: 3,36 m
- Šířka mostu (dle Evidence mostů): 3,74 m
- Počet kolejí na mostě: 1
- Poloha v trati: širá trať, přímá, klesá -0,50 ‰
- Rok výstavby (dle Evidence mostů): 1913

Popis technického řešení:

Stávající NK bude snesena a nahrazena novou konstrukcí v podobě ŽB rámu s průběžným šterkovým ložem. Nová ŽB rámová příčel bude vetknuta do nových ŽB stojek provedených na

stávajících úložných prahů, které budou částečně odbourány. Z úrovně odbouraných úložných prahů bude provedeno zesílení základů mikropilotami. Sanace stávajícího zdiva opěr a křídel bude provedena injektáží a spárováním. Povrch zdiva bude očištěn otryskáním. Rozpětí nové NK je 4,8 m, šířka NK je 5,5 m, šířka mostu je 6,2 m. Na mostě se uplatní VMP 2,5. Za mostem bude zřízena rovnoběžná přechodová vana, samostatně založená, oddílatována od stojek rámu.

SO 08-20-03 Železniční most v ev. km 29.561

Most se nachází uprostřed rozsáhlého lesního porostu v oblasti Pod Hrádečkem, kde přemostňuje Mlýnskou stoku.

Stávající stav:

- Charakteristika objektu: nosná konstrukce se zabetonovanými nosníky a kolejovým ložem, tížné opěry, rovnoběžná křídla
- Počet mostních otvorů: 1
- Šikmost mostu: 90°
- Délka přemostění: 2,70 m
- Délka mostu: 6,30 m
- Výška mostu: 1,36 m
- Šířka mostu (dle Evidence mostů): 3,55 m
- Počet kolejí na mostě: 1
- Poloha v trati: širá trať, přechodnice, klesá -3,70 ‰
- Rok výstavby (dle Evidence mostů): 1919

Popis technického řešení:

Stávající NK a úložné prahy budou sneseny a nahrazeny novou železobetonovou polorámovou konstrukcí s průběžným šterkovým ložem. Z úrovně odbouraných úložných prahů bude provedeno zesílení základů mikropilotami. Nová NK bude rámově spojena s nově provedenými úložnými prahy vybetonovanými na stávajících opěrách. Sanace stávajícího zdiva opěr a křídel bude provedena injektáží a spárováním. Povrch zdiva bude očištěn otryskáním. Rozpětí nové NK je 3,7 m, šířka NK je 5,1 m, šířka mostu je 6,0 m. Na mostě se uplatní VMP 2,5. Za mostem bude zřízena rovnoběžná přechodová vana, samostatně založená, oddílatována od stojek rámu.

SO 08-20-04 Železniční most v ev. km 31.989

Most se nachází na okraji zahrádkářské kolonie na předměstí města Třeboně, kde převádí železniční trať přes Černou stoku.

Stávající stav:

- Charakteristika objektu: nosná konstrukce se zabetonovanými nosníky a kolejovým ložem, tížné opěry, rovnoběžná křídla
- Počet mostních otvorů: 1
- Šikmost mostu: 90°
- Délka přemostění: 3,83 m
- Délka mostu: 14,90 m
- Výška mostu: 1,36 m
- Šířka mostu (dle Evidence mostů): 5,74 m
- Počet kolejí na mostě: 1
- Poloha v trati: širá trať, přechodnice, klesá -3,70 ‰
- Rok výstavby (dle Evidence mostů): 2004

Popis technického řešení:

Stávající NK bude sanována – bude provedeno očištění nosné kce tlakovou vodou, bude provedena nová hydroizolace mostovky. Obnova tmelení dilatačních spár, provedení antigrafitu nátěru, obnova PKO zábradlí. Stávající přechodové zídky budou sneseny a budou zhotoveny přechodové vany. Na mostě se uplatní VMP 2,5.

SO 08-20-05 Železniční most v ev. km 32.546

Most se nachází na okraji města Třeboně v oblasti nazvané U stok, kde přemostňuje odlehčovací koryto pro vodoteč „Prostřední stoku“.

Stávající stav:

- | | |
|--------------------------------------|--|
| ▪ Charakteristika objektu: | plnostěnná ocelová nosná konstrukce s mezilehlou mostovkou a mostnicemi, tížné opěry a rovnoběžná křídla |
| ▪ Počet mostních otvorů: | 1 |
| ▪ Šikmost mostu: | 90° |
| ▪ Délka přemostění: | 10,05 m |
| ▪ Délka mostu (dle Evidence mostů): | 16,65 m |
| ▪ Výška mostu (dle Evidence mostů): | 2,80 m |
| ▪ Šířka mostu (dle Evidence mostů): | 5,50 m |
| ▪ Počet kolejí na mostě: | 1 |
| ▪ Poloha v trati: | širá trať, přímá, klesá -0,30 ‰ |
| ▪ Rok výstavby (dle Evidence mostů): | 1885 |

Popis technického řešení:

Stávající NK bude snesena. Opěry a křídla budou odbourány do úrovně úložného prahu. Z důvodu prodloužení nástupiště zastávky Třeboň – Lázně a nedostatečné stavební výšky pro most rozpětí 11,5 m je navržen železobetonový rám světlosti 4 m, hlubinně založený na pilotách pr. 600 mm. Kvůli zmenšení světlé šířky tohoto mostu bude most přes Prostřední stoku navržen jako dvoupolový.

SO 08-20-06 Železniční most v ev. km 32.664

Most se nachází na předměstí města Třeboně v oblasti nazvané U stok. Pod mostem prochází vodoteč Prostřední stoka.

Stávající stav:

- | | |
|--|--|
| ▪ Charakteristika objektu: | plnostěnná ocelová nosná konstrukce s dolní mostovkou a mostnicemi, tížné opěry a šikmá křídla |
| ▪ Počet mostních otvorů: | 1 |
| ▪ Šikmost mostu: | 90° |
| ▪ Délka přemostění (dle Evidence mostů): | 11,276 m |
| ▪ Délka mostu (dle Evidence mostů): | 15,276 m |
| ▪ Výška mostu (dle Evidence mostů): | 4,252 m |
| ▪ Šířka mostu (dle Evidence mostů): | 5,10 m |
| ▪ Počet kolejí na mostě: | 1 |
| ▪ Poloha v trati: | širá trať, přímá, stoupá +0,50 ‰ |
| ▪ Rok výstavby (dle Evidence mostů): | 1885 |
| ▪ Rok sanace (dle Evidence mostů): | 1989 výměna nosné konstrukce (nová konstrukce vyzískaná |
| ▪ z roku 1970), nové prefabrikované úložné prahy | |

Popis technického řešení:

Stávající NK bude snesena. Stávající spodní stavba bude odstraněna. Nový most je z důvodu nahrazení

sousedního mostu v km 32,546 navržen jako spojitý nosník o dvou polích s délkou přemostění odpovídající délce stávajících mostů v km 32,546 a v km 32,664 –cca 26 m. Nosnou konstrukci tvoří spojitý nosník o dvou polích ze zabetonovaných nosníků o rozpětí 2x 14,2 m s průběžným šterkovým ložem. Šířka konstrukce je 6,2 m. Novou spodní stavbu tvoří dvojice masivních opěr s rovnoběžnými křídly a pilíř. Spodní stavba je založena na velkopřůměrových pilotách. Most je situován v prostoru stávajícího mostu. Na mostě se uplatní VMP 2,5. Pro umístění pilíře a opěru OP2 mimo stávající opěry mostu je nutný posun koryta vodoteče o cca 1,8 m směrem k Veselí nad Lužnicí. Na most navazují zavěšená rovnoběžná křídla, doplněná prefabrikovanými uhlovými zidkami.

SO 08-20-07 Železniční most v ev. km 32.954

Most se nachází na okraji města Třeboně v blízkosti ČOV. Převádí trať přes Spolský potok.

Stávající stav:

- | | |
|--------------------------------------|--|
| ▪ Charakteristika objektu: | plnostěnná ocelová nosná konstrukce s mezilehlou mostovkou a mostnicemi, tížné opěry a rovnoběžná křídla |
| ▪ Počet mostních otvorů: | 1 |
| ▪ Šikmost mostu: | 90° |
| ▪ Délka přemostění: | 9,30 m |
| ▪ Délka mostu (dle Evidence mostů): | 20,56 m |
| ▪ Výška mostu (dle Evidence mostů): | 4,54 m |
| ▪ Šířka mostu (dle Evidence mostů): | 4,62 m |
| ▪ Počet kolejí na mostě: | 1 |
| ▪ Poloha v trati: | širší trať, přechodnice, stoupá -2,27 ‰ |
| ▪ Rok výstavby (dle Evidence mostů): | 1885 |
| ▪ Rok sanace (dle Evidence mostů): | 1965, 1985 nátěr |

Popis technického řešení:

Stávající NK bude sнесena a nahrazena novou konstrukcí ze zabetonovaných nosníků s průběžným šterkovým ložem. Nová NK bude uložena na ozubu na nově provedených úložných prazích. Stávající úložné prahy budou odbourány. Z úrovně odbouraných úložných prahů bude provedeno zesílení základů mikropilotami. Sanace stávajícího zdiva opěr a křídel bude provedena injektáží a spárováním. Povrch zdiva bude očištěn otryskáním. Přechod mezi nosnou konstrukcí a spodní stavbou je řešen bez dilatačních závěrů – pomocí přesahu. Rozpětí nové NK je 10,3 m, šířka NK je 6,4 m. Na mostě se uplatní VMP 2,5. Na most navazují zavěšená rovnoběžná křídla, doplněná prefabrikovanými uhlovými zídками.

SO 08-20-08 Železniční most v ev. km 33.223

Most se nachází na okraji města Třeboně v blízkosti autobusového nádraží a záchranné stanice Třeboň. Pod mostem prochází vodoteč Zlatá stoka. Vodoteč Zlatá stoka je navrhovaným lokálním interakčním prvkem ÚSES a také technickou památkou.

Stávající stav:

- | | |
|--------------------------------------|--|
| ▪ Charakteristika objektu: | plnostěnná ocelová nosná konstrukce s dolní mostovkou a mostnicemi, tížné opěry a šikmá křídla |
| ▪ Počet mostních otvorů: | 1 |
| ▪ Šikmost mostu: | 90° |
| ▪ Délka přemostění: | 11,10 m |
| ▪ Délka mostu (dle Evidence mostů): | 15,60 m |
| ▪ Výška mostu (dle Evidence mostů): | 3,59 m |
| ▪ Šířka mostu (dle Evidence mostů): | 4,87 m |
| ▪ Počet kolejí na mostě: | 1 |
| ▪ Poloha v trati: | širší trať, R= 657 m, stoupá +4,10 ‰ |
| ▪ Rok výstavby (dle Evidence mostů): | 1871 |
| ▪ Rok sanace (dle Evidence mostů): | 1965 – zesílení nosné konstrukce |

Popis technického řešení:

Stávající NK bude sнесena a nahrazena novou konstrukcí ze zabetonovaných nosníků s průběžným šterkovým ložem. Nová NK bude uložena na ozubu na nově provedených úložných prazích založených na velkopřůměrových pilotách Ø 1000 mm. Stávající úložné prahy budou odbourány. Přechod mezi nosnou konstrukcí a spodní stavbou je řešen bez dilatačních závěrů – pomocí přesahu. Rozpětí nové NK je 13,4 m, šířka NK je 5,6 m, šířka mostu 6,29 m. Na mostě se uplatní VMP 2,5. Na most navazují zavěšená rovnoběžná křídla, doplněná prefabrikovanými uhlovými zídками.

SO 10-20-01 Železniční most v ev.km 36.509

Most se nachází v šíji mezi rybníky Rožumberk a Káňov a převádí žel. trať přes vodoteč Zlatá stoka. Celá oblast se nalézá ve II. zóně CHKO Třeboňsko. Vodoteč Zlatá stoka je technickou památkou.

Stávající stav:

▪ Charakteristika objektu:	plnostěnná ocelová nosná konstrukce s mezilehlou mostovkou a mostnicemi, tížné opěry a rovnoběžná křídla
▪ Počet mostních otvorů:	1
▪ Šikmost mostu:	90°
▪ Délka přemostění:	9,30 m
▪ Délka mostu (dle Evidence mostů):	15,72 m
▪ Výška mostu (dle Evidence mostů):	1,045 m
▪ Šířka mostu (dle Evidence mostů):	4,615 m
▪ Počet kolejí na mostě:	1
▪ Poloha v trati:	širá trať, přímá, klesá
▪ Rok výstavby (dle Evidence mostů):	1884 – spodní stavba 1964 – nosná konstrukce

Popis technického řešení:

Nová nosná konstrukce je navržena jako ocelobetonová deska se ZBN (ocelové nosníky z oceli S355 a betonu třídy C30/37). Rozpětí konstrukce je 11,75 m.

Deska mostovky je navržena ve střechovitém podélném sklonu 1 % s vrcholem uprostřed rozpětí. Spodní hrana desky mostovky je vodorovná. Tloušťka desky je vlivem podélného střechovitého sklonu – uprostřed rozpětí je 670 mm (včetně dolní pásnice ocelového nosníku). V místě uložení je navržen koncový příčník. Deska je uložena na ozubu.

Konstrukce je uložena na nové úložné prahy. Úložné prahy jsou nabetonovány na základové bloky stávajících opěr (dříky stávajících opěr). Nové části opěr mostu jsou navrženy jako železobetonové (C 30/37), tl. dříku opěry je 1600 mm. Na dřík opěry navazují rovnoběžná křídla. Je navrženo zesílení založení opěr a křídel pomocí mikropilot Ø 108/16 mm. Křídla jsou ukončena římsou šířky 500 mm.

Nosná konstrukce je ukončena římsou šířky 500 mm. Horní povrch římsy je v spádu 4 % do kolejového lože. Vnitřní plocha bude opatřena ozubem pro ukončení izolace. Na římsu bude osazeno zábradlí.

Na mostě se uplatní VMP 2,5 s rozšířením v oblouku 2D na vnitřní straně oblouku (2500 mm + 2x 135 + rezerva min. 125 mm). Osová vzdálenost od koleje k novému zábradlí činí min. 2895 mm

SO 10-20-02 Železniční most v ev.km 41.774

Most se nachází v blízkosti obce Lomnice nad Lužnicí. Most převádí železniční trať přes zatrubněný umělý náhon, délka přemostění se přestavbou mostu nemění. Přemostěvanou překážku tvoří místní vodoteč (odlehčovací stoka potoka Tisý), která je vedena pod mostním objektem v tzv. „Benešových“ rámech.

Stávající stav:

▪ Charakteristika objektu:	polokruhová kamenná klenba s tížnými opěrami a rovnoběžnými křídly
▪ Počet mostních otvorů:	1
▪ Šikmost mostu:	90°
▪ Délka přemostění (dle Evidence mostů):	2,83 m
▪ Délka mostu (dle Evidence mostů):	14,25 m
▪ Výška mostu (dle Evidence mostů):	3,04 m
▪ Šířka mostu (dle Evidence mostů):	5,08 m
▪ Počet kolejí na mostě:	1

- | | |
|--------------------------------------|--|
| ▪ Poloha v trati: | širší trat', v oblouku (pravý), stoupá |
| ▪ Rok výstavby (dle Evidence mostů): | 1871 |

Popis technického řešení:

Sanace stávajícího zdiva klenby bude provedena injektáží a spárováním. Povrch zdiva bude očištěn otryskáním pískem. Podélné trhliny budou zajištěny helikální výztuží. Na stávající klenbu bude provedena železobetonová vana s izolací proti stékající vodě s tvrdou ochranou celkové tl. 60 mm. Nová železobetonová deska je délky 16,84 m, je navržena ve střechovitém podélném sklonu 2 % a 4 %. Tloušťka desky je 275 mm.

Nová římsa je šířky 450 mm. Horní povrch římsy je v spádu 5 % do kolejového lože. Vnitřní plocha bude opatřena ozubem pro ukončení izolace. Nová šířka mostu je 6,35 m. Na mostě se uplatní VMP 2,5.

SO 10-20-03 Železniční most v ev.km 42.469

Most se nachází v blízkosti obce Lomnice nad Lužnicí. Přemostěvanou překážku tvoří místní vodoteč Služebný potok, který je veden pod mostním objektem v tzv. „Benešových“ rámech. Přemostěvanou překážku tvoří místní vodoteč Služebný potok, která je vedena v rámovém propustku pod mostním objektem.

Stávající stav:

- | | |
|--|--|
| ▪ Charakteristika objektu: | betonová klenba s kamenným obkladem tíznými betonovými opěrami s kamenným obkladem a šikmými svahovým křídly |
| ▪ Počet mostních otvorů: | 1 |
| ▪ Šikmost mostu: | 90° |
| ▪ Délka přemostění (dle Evidence mostů): | 3,20 m |
| ▪ Délka mostu (dle Evidence mostů): | 11,80 m |
| ▪ Výška mostu (dle Evidence mostů): | 3,45 m |
| ▪ Šířka mostu (dle Evidence mostů): | 4,78 m |
| ▪ Počet kolejí na mostě: | 1 |
| ▪ Poloha v trati: | širší trat', přímá, stoupá |
| ▪ Rok výstavby (dle Evidence mostů): | 1871 |

Popis technického řešení:

Sanace stávajícího obkladového zdiva klenby bude provedena injektáží a spárováním. Betonová část klenby bude sanována. Povrch zdiva bude očištěn otryskáním pískem. Podélné trhliny budou zajištěny helikální výztuží. Na stávající klenbu bude provedena železobetonová vana s izolací proti stékající vodě s tvrdou ochranou celkové tl. 60 mm. Nová železobetonová deska je délky 18,54 m, je navržena ve střechovitém podélném sklonu 2 % a 4 %. Tloušťka desky je 300 mm.

Nová římsa je šířky 450 mm. Horní povrch římsy je v spádu 5 % do kolejového lože. Vnitřní plocha bude opatřena ozubem pro ukončení izolace. Nová šířka mostu je 6,2 m. Na mostě se uplatní VMP 2,5.

SO 10-20-04 Železniční most v ev.km 42.52

Most se nachází v blízkosti obce Lomnice nad Lužnicí, v blízkosti rybníka Peřinka, který je významným krajinným prvkem. Přemostěvanou překážku tvoří místní cesta pro pěší a cyklisty.

Stávající stav:

- | | |
|--|--|
| ▪ Charakteristika objektu: | polokruhová kamenná klenba s tíznými opěrami a rovnoběžnými křídly |
| ▪ Počet mostních otvorů: | 1 |
| ▪ Šikmost mostu: | 90° |
| ▪ Délka přemostění (dle Evidence mostů): | 5,72 m |
| ▪ Délka mostu (dle Evidence mostů): | 18,60 m |

▪ Výška mostu (dle Evidence mostů):	1,66 m
▪ Šířka mostu (dle Evidence mostů):	5,00 m
▪ Počet kolejí na mostě:	1
▪ Poloha v trati:	širá trať, přímá, klesá
▪ Rok výstavby (dle Evidence mostů):	1871

Popis technického řešení:

Stávající klenba bude odbourána do úrovně horní hrany základu. Nová nosná konstrukce je navržena jako železobetonová polorámová s délkou přemostění 5,70 m a světlé výšky 2,90 m. Stojky rámu jsou založeny na stávajících kamenných základech, které jsou zesílené mikropilotami. Horní hrana desky je ve střechovitém podélném sklonu 2% s vrcholem uprostřed rozpětí, spodní hrana je vodorovná. Tloušťka desky uprostřed rozpětí je 650 mm. Rozpětí nové NK je 6,50 m, délka 7,30 m a šířka 6,40 m. Součástí polorámové konstrukce jsou rovnoběžná železobetonová křídla. Nosná konstrukce je ukončena římsou.

Nová rovnoběžná železobetonová křídla jsou součástí polorámové konstrukce, celková délka vlevo 18,94 m, vpravo 23,14 m. Tloušťka křídel je navržena 750 mm, tloušťka spodní desky mezi křídly je proměnné výšky 700 až 875 mm. Křídla jsou ukončena římsou šířky 500 mm, na kterou bude osazeno nové zábradlí. Na křídlech bude provedena římsa a následně osazeno zábradlí. Stávající kamenná rovnoběžná křídla budou ubourána do úrovně horní hrany základu.

Nová římsa je šířky 500 mm. Horní povrch římsy je v spádu 4 % do kolejového lože. Vnitřní plocha bude opatřena ozubem pro ukončení izolace. Nová šířka mostu je 6,2 m. Na mostě se uplatní VMP 2,5. Na římsě bude osazeno zábradlí.

SO 12-20-01 Železniční most v ev.km 46,793

Stávající stav:

traťová rychlost 100 km/h, traťová třída zatížení D3-100, prostorová průchodnost pro VMP 2,5 nesplněna. Min. vzdálenost osy koleje k překážce (NK): vlevo 2150 mm, vpravo 2160 mm

V každém poli je umístěna samostatná nosná ocelová nýtovaná konstrukce s dolní prvkovou mostovkou. PKO sešlá. Prvky mostovky s lokálním oslabením koroze. Trhlina v horní pásnici podélníku. Pevné ložisko je vždy na veselské podpěře, tj. pro pole 1 na pilíři, pro pole 2 na opěře O2. Ložiska jsou ocelová, pohyblivá válcová. Dilatační zařízení na P1 a O2.

Kamenné opěry mají širší dřík než podélná kamenná křídla. Plošně založeno s dřevěným roštem v základové spáře. Lokální výluhy, trhliny ve spárách. Kamenný pilíř plošně založen zřejmě s dřevěným roštem v základové spáře. Popraskané spárování, výluhy.

Koryto řeky teklo historicky v poli 1. Při výstavbě mostu byly použity bárky založeny na dřevěných pilotách.

Nový stav:

počet kolejí na mostě: 1, kolej č. 1 v přechodnici k oblouku R=950 m, kolej klesá 0,9 ‰, traťová rychlost V=110 km/h, V130=120 km/h, prostorová průchodnost pro VMP 2,5 je splněna. Min. vzdálenost osy koleje k překážce (NK): vlevo 2632 mm, vpravo 2630 mm.

Nová ocelová konstrukce je navržena jako trám výšky 1,68 m s ortotropní mostovkou (kolejovým žlabem) vyztužený příhradovinou s proměnnou výškou. Příhrada je navržena v bezsvislicovém uspořádání. Navržená NOK má šířku 6,5 m. K NOK je vpravo navržen služební chodník. Odvodnění žlabu NK je navrženo příčným spádováním doprostřed s odvodňovací do vodoteče a na terén pod mostem.

Pevné ložisko je navrženo na novém brzděném pilíři P1. Žb pilíř s žb. základem je založen hlubinně na mikropilotách. Stávající opěry včetně křídel budou sanovány injektáží, čištěny a přespárovány. Na dřívku opěry je navržen nový žb. úložný práh. Na kamenných rovnoběžných křídlech je navržena nasazená žb. deska s žb. římsami. Rub bude odvodněn příčně drenážním potrubím. Potrubí bude vyvedeno na

skluzu ve zpevněných kuzelech a svedeno do vsakovacích jímek. Na pravé straně NK bude umístěna ocelová služební lávka z kompozitních pororostů.

SO 12-20-02 Železniční most v ev.km 47,203

Stávající stav:

počet kolejí na mostě: 1, kolej v přímé, ve vodorovné, traťová rychlost 100 km/h, traťová třída zatížení D3-100, prostorová průchodnost pro VMP 2,5 nesplněna.

Nosná ocelová nýtovaná konstrukce s dolní prvkovou mostovkou. Prvky mostovky s lokálním oslabením korozi i pod obnovenou PKO. Pevné ložisko je na opěře O2. Ložiska jsou ocelová.

Kamenné opěry plošně založeny zřejmě s dřevěným roštem v základové spáře. Křídla kamenná svahová šikmá.

Nový stav:

počet kolejí na mostě: 1, kolej č. 1 v přímé ve vodorovné, traťová rychlost $V=110$ km/h, $V130=120$ km/h, prostorová průchodnost pro VMP 2,5 je splněna.

Nová nosná konstrukce je navržena ze zabetonovaných ocelových nosníků uložených na ozub na nové úložné prahy. Úložné prahy budou založeny na mikropilotách, které projdou skrz stávající konstrukci dřívku opěry a zpevní ji tak. Přechod mezi nosnou konstrukcí a spodní stavbou je řešen bez dilatačních závěrů – pomocí přesahu. Mikropiloty budou navrženy jako vetknuté do hornin R5/R4 (podle GTP mostu v ev. km 46,793 očekávané v hloubce cca 12 až 15 m).

Horní povrch mostovky je navržen v 1% podélném sklonu tak, aby odvedl vodu do rubové drenáže. Kamenná rovinanina bude odvodněna drenážním potrubím vlevo na zpevnění okolo křídel. Voda bude směřována do koryta náhonu pod mostem. Zpevnění kolem křídel mostu, opěr a kyneta vodoteče bude z lomového kamene tl. 200 mm (min. rozměr kamene 150 mm) do betonu tl. 100 mm vyztuženého karisítí. Stávající opěry včetně křídel budou sanovány injektáží, čištěny a přespárovány.

SO 12-20-03 Železniční most v ev.km 53,208

Stávající stav:

počet kolejí na mostě: 1, kolej v přímé, ve vodorovné, traťová rychlost 100 km/h, traťová třída zatížení D3-100, prostorová průchodnost pro VMP 2,5 nesplněna.

Nosná ocelová trémová dvojčítá, prostá, spoje nýtované nebo šroubované, bez mostovky, ukončení kolmé. Pevné ložisko je na opěře O2. Ložiska jsou ocelová. Kamenné opěry plošně založeny zřejmě s dřevěným roštem v základové spáře. Křídla kamenná svahová šikmá. Stávající most bude odstraněn v plném rozsahu (demolice).

Nový stav:

vodorovné, traťová rychlost $V=110$ km/h, $V130=120$ km/h, prostorová průchodnost pro VMP 2,5 je splněna.

Stávající NOK bude snesena. Opěry a křídla budou odstraněny včetně základů, které budou v kolizi s novými částmi. Nová nosná konstrukce je navržena jako monolitická žb. rámová. Přechod mezi nosnou konstrukcí a spodní stavbou je řešen bez dilatačních závěrů – pomocí přesahu. Žb. opěry jsou navrženy s rovnoběžnými křídly zavěšenými. Celý most je navržena jako jeden dilatační celek. Založení je navrženo plošné nad úroveň HPV na polštářích z ŠD jako výměnu podloží na úroveň zemin geotechnického typu F5 (G3/G-F).

Horní povrch mostovky je navržen v střechovitém sklonu tak, aby odvedl vodu do rubové drenáže za opěrami. Kamenná rovinanina bude odvodněna drenážním potrubím vlevo na zpevnění okolo křídel. Voda bude svedena do příkopů tvarovaných ve zpevnění před lici opěr a dále do příkopů SO 12-50-05. Zpevnění kolem křídel mostu a opěr bude z lomového kamene tl. 200 mm (min. rozměr kamene 150 mm) do betonu tl. 100 mm vyztuženého karisítí.

SO 12-20-04 Železniční most v ev.km 53,342**Stávající stav:**

rychlost 100 km/h, traťová třída zatížení D3-100, prostorová průchodnost pro VMP 2,5 nesplněna. Min. vzdálenost osy koleje k překážce (NK): vlevo 2150 mm, vpravo 2140 mm.

Nosná ocelová nýtovaná konstrukce s dolní prvkovou mostovkou. PKO sešlá. Prvky mostovky s lokálním oslabením koroze. Trhlina v horní pásnici podélníku. Pevné ložisko je na veselské podpěře O2, pohyblivé na velenické opěře O1. Ložiska jsou ocelová vahadlová, pohyblivá pak válcová. Dilatační zařízení před O1. Kamenné opěry mají širší dřík než podélná kamenná křídla. Plošně založeno s dřevěným roštem v základové spáře. Lokální výluhy, trhliny ve spárách.

Nový stav:

počet kolejí na mostě: 1, kolej č. 1 přímé, kolej klesá 0,45 ‰, traťová rychlost $V=110$ km/h, $V_{130}=120$ km/h, prostorová průchodnost pro VMP 2,5. Min. vzdálenost osy koleje k překážce (NK): vlevo 2625 mm, vpravo 2625 mm.

Niveleta koleje na mostě se oproti stávajícímu stavu zvedla o 1,615 m (O1) a 1,448 m (O2). Důvodem je zvýšení nivelety na sousedním mostě SO 12-20-03 z důvodu zajištění podjezdu 4,5 m.

Nová ocelová konstrukce je navržena jako jednopolový trám s ortotropní mostovkou (kolejovým žlabem) vyztužený příhradovinou s konstantní výškou. Příhrada je navržena v bezsvislicovém uspořádání. K NOK je vpravo navržen služební chodník, vlevo bude umístěna lávka, která bude v majetku a správě obce. Odvodnění žlabu NK je navrženo příčným spádováním doprostřed s odvodňovací do vodoteče a na terén pod mostem.

Pevné ložisko je navrženo O2, pohyblivé uložena na O1. Ložiska budou navržena jako kalotová dle norem řady ČSN EN 1337. Všechna ložiska budou dodána v úpravě, která umožňuje jejich snadnou výměnu bez nutnosti bourání částí spodní stavby (zdvojená spodní deska). Vyrovnání vodorovné úložné plochy a podélného sklonu hlavních nosníků bude řešeno klínovými deskami. Ložiska budou provedena a navržena dle TKP 21.

Přechod kolejového lože mezi opěrami a nosnou konstrukcí bude zajištěn mostními závěry (dle TKP 21 21 odst. B.3.1.2).

Stávající opěry včetně křídel budou sanovány injektáží, čištěny a přespárovány. Na dříku opěry je navržen nový žb. úložný práh. Na kamenných rovnoběžných křídel je navržena nasazená žb. deska s žb. římsami. Nasazená deska je navržena s podélným spádem, který svede vodu za rub. Rub bude odvodněn příčně drenážním potrubím. Potrubí bude vyvedeno na skluzy ve zpevněných kuzelech a svedeno na terén.

Na pravé straně NK bude umístěna ocelová služební lávka s pochozím povrchem z kompozitních pororostů.

Na levé straně bude umístěna lávka pro pěší. Lávka bude s nosnou konstrukcí pevně spojena, ale bude mít jiného správce (lávka bude obecní) a bude řešena samostatným SO.

SO 12-20-05 Železniční most v ev.km 53,611**Stávající stav:**

počet kolejí na mostě: 1, kolej v přímé, stoupá, traťová rychlost 100 km/h, traťová třída zatížení D3-100, prostorová průchodnost pro VMP 2,5 – nevyhovuje. Min. vzdálenost osy koleje k zábradlí – vlevo 2320 mm, vpravo 2340 mm.

Stávající klenová konstrukce se dle prohlídky 2022 nachází ve stavebním stavu 2/2. Z hlediska stavebně-technického stavu mostního objektu je účelné mostní objekt sanovat. Stávající římsy včetně zábradlí nevyhovují novému prostorovému uspořádání. S ohledem na výše uvedené se navrhuje: sanace a rozšíření stávajícího objektu.

Nový stav:

počet kolejí na mostě: 1, kolej č. 1 přímá, kolej klesá 3,60 promile, traťová rychlost $V=120$ km/h, $V130=120$ km/h, prostorová průchodnost pro VMP 2,5 je splněna Min. vzdálenost osy koleje k zábradlí – vlevo 2900 mm, vpravo 2900 mm.

Na stávající kamennou klenbu bude provedena železobetonová vana s izolací proti stékající vodě s tvrdou ochranou. Sanace stávajícího zdiva klenby, opěr a křídel bude provedena injektáží a spárováním. Povrch zdiva bude očištěn otryskáním. Podélné trhliny budou zajištěny helikální výztuží. Zesílení založení opěr bude provedeno mikropilotami vrtanými z úrovně odhaleného rubu horní části klenby. Nová šířka mostu je 6,2 m. Na mostě se uplatní VMP 2,5. Nové zábradlí bude umístěno na římse žb. vany. Na šikmých křídlech zábradlí umístěno nebude.

D.2.1.4.2 Železniční propustky

SO 02-21-01	Železniční propustek v ev. km 2,025
SO 02-21-02	Železniční propustek v ev. km 3,112
SO 02-21-03	Železniční propustek v ev. km 3,381
SO 02-21-04	Železniční propustek v ev. km 4,861
SO 02-21-05	Železniční propustek v ev. km 5,155
SO 03-21-01	Železniční propustek v ev. km 6,406
SO 04-21-01	Železniční propustek v ev. km 6,614
SO 04-21-02	Železniční propustek v ev. km 6,849
SO 04-21-03	Železniční propustek v ev. km 7,139
SO 04-21-04	Železniční propustek v ev. km 7,232
SO 04-21-05	Železniční propustek v ev. km 7,969
SO 04-21-06	Železniční propustek v ev. km 8,078
SO 04-21-07	Železniční propustek v ev. km 8,638
SO 04-21-08	Železniční propustek v ev. km 9,321
SO 04-21-09	Železniční propustek v ev. km 9,547
SO 04-21-10	Železniční propustek v ev. km 9,969
SO 04-21-11	Železniční propustek v ev. km 10,883
SO 04-21-12	Železniční propustek v ev. km 11,150 - přestavba na most
SO 04-21-13	Železniční propustek v ev. km 13,464
SO 04-21-14	Železniční propustek v ev. km 14,382
SO 04-21-15	Železniční propustek v ev. km 15,413
SO 04-21-16	Železniční propustek v ev. km 15,917 - demolice
SO 05-21-01	Železniční propustek v ev. km 16,364 - demolice
SO 05-21-02	Železniční propustek v ev. km 16,762 - demolice
SO 06-21-01	Železniční propustek v ev. km 18,472
SO 06-21-02	Železniční propustek v ev. km 19,344
SO 06-21-03	Železniční propustek v ev. km 19,870
SO 06-21-04	Železniční propustek v ev. km 21,565
SO 06-21-05	Železniční propustek v ev. km 21,689
SO 06-21-06	Železniční propustek v ev. km 21,927
SO 08-21-01	Železniční propustek v ev. km 23,949
SO 08-21-02	Železniční propustek v ev. km 24,410
SO 08-21-03	Železniční propustek v ev. km 25,615
SO 08-21-04	Železniční propustek v ev. km 26,461
SO 08-21-05	Železniční propustek v ev. km 27,120
SO 08-21-06	Železniční propustek v ev. km 27,698
SO 08-21-07	Železniční propustek v ev. km 27,875
SO 08-21-08	Železniční propustek v ev. km 28,768
SO 08-21-09	Železniční propustek v ev. km 29,654
SO 08-21-10	Železniční propustek v ev. km 30,327
SO 08-21-11	Železniční propustek v ev. km 31,074
SO 08-21-12	Železniční propustek v ev. km 31,315

SO 08-21-13	Železniční propustek v ev. km 31,600
SO 08-21-14	Železniční propustek v ev. km 32,292
SO 09-21-01	Železniční propustek v ev. km 33,767
SO 10-21-01	Železniční propustek v ev. km 34,447 - demolice
SO 10-21-02	Železniční propustek v ev. km 36,965
SO 10-21-03	Železniční propustek v ev. km 37,501 - demolice
SO 10-21-04	Železniční propustek v ev. km 38,086
SO 10-21-05	Železniční propustek v ev. km 38,750
SO 10-21-06	Železniční propustek v ev. km 39,456
SO 10-21-07	Železniční propustek v ev. km 40,294
SO 10-21-08	Železniční propustek v ev. km 40,616
SO 10-21-09	Železniční propustek v ev. km 40,918 - demolice
SO 10-21-10	Železniční propustek v ev. km 40,940
SO 10-21-11	Železniční propustek v ev. km 41,295
SO 10-21-12	Železniční propustek v ev. km 42,899
SO 11-21-01	Železniční propustek v ev. km 43,558
SO 12-21-01	Železniční propustek v ev. km 44,061
SO 12-21-02	Železniční propustek v ev. km 44,558
SO 12-21-03	Železniční propustek v ev. km 44,690
SO 12-21-04	Železniční propustek v ev. km 44,785
SO 12-21-05	Železniční propustek v ev. km 45,096
SO 12-21-06	Železniční propustek v ev. km 45,692
SO 12-21-07	Železniční propustek v ev. km 46,559
SO 12-21-08	Železniční propustek v ev. km 47,017
SO 12-21-09	Železniční propustek v ev. km 47,370
SO 12-21-10	Železniční propustek v ev. km 47,541
SO 12-21-11	Železniční propustek v ev. km 47,701
SO 12-21-12	Železniční propustek v ev. km 48,551
SO 12-21-13	Železniční propustek v ev. km 49,088
SO 12-21-14	Železniční propustek v ev. km 49,535
SO 12-21-15	Železniční propustek v ev. km 49,895
SO 12-21-17	Železniční propustek v ev. km 50,949
SO 12-21-18	Železniční propustek v ev. km 51,386
SO 12-21-19	Železniční propustek v ev. km 51,823
SO 12-21-20	Železniční propustek v ev. km 52,337

SO 02-21-01 Železniční propustek v ev. km 2,025

Popis stávajícího propustku:

- Typ konstrukce: polokruhová kamenná klenba, tížné opěry
- Konstrukce výústění: šikmá kamenná křídla
- Počet otvorů: 1
- Světlost otvorů: 0,92 m
- Výška otvoru: 2 m
- Délka propustku: 4 m
- Nadnásyp: 1,41 m (dle líce klenby) m
- Šikmost propustku: 90
- Úhel křížení: 90
- Podélný sklon propustku: 3,74
- Rok výstavby: 1870
- Poslední rekonstrukce: -
- Dosavadní zatížitelnost: Nestanovena.
- Stavební stav objektu: 2

Popis technického řešení:

Na stávající klenbu bude zřízena nasazená železobetonová deska s izolací a římsami s novým ocelovým trojmadlovým zábradlím, aby byl zajištěn požadovaný VMP. Šířka propustku je 6,2 m. Sanace stávajícího zdiva opěr, křídel a klenby bude provedena injektáží a spárováním. Povrch zdiva bude očištěn otryskáním pískem. Přejech z uzavřeného kolejového lože na otevřené bude řešen v rámci nasazené desky.

SO 02-21-02 Železniční propustek v ev. km 3,112Popis stávajícího propustku:

- Typ konstrukce: kamenná desková, kamenné tížné opěry
- Konstrukce vyústění: kolmá svahová křídla
- Počet otvorů: 1
- Světlost otvorů: 0,65 m
- Výška otvoru: 1,83 m
- Délka propustku: 7,35 m
- Nadnásyp: 1,95 m
- Šikmost propustku: 90
- Úhel křížení: 90
- Podélný sklon propustku: 0,5%
- Rok výstavby: 1885
- Poslední rekonstrukce: -
- Dosavadní zatížitelnost: Nestanovena.
- Stavební stav objektu: 1

Popis technického řešení:

Propustek bude nahrazen novým rámovým o velikosti otvoru 1,9x1,2 (světlost 1,52 x 1,2) dle hydrotechnického výpočtu se šikmými čely zpevněnými kamennou dlažbou a zpevněným dnem.

SO 02-21-03 Železniční propustek v ev. km 3,381Popis stávajícího propustku:

- Typ konstrukce: kamenná desková, kamenné tížné opěry
- Konstrukce vyústění: kolmá svahová křídla
- Počet otvorů: 1
- Světlost otvorů: 0,7 m
- Výška otvoru: 1,1 m
- Délka propustku: 6,8 m
- Nadnásyp: 1 m
- Šikmost propustku: 90
- Úhel křížení: 90
- Podélný sklon propustku: 8,9% vpravo
- Rok výstavby: 1885
- Poslední rekonstrukce: -
- Dosavadní zatížitelnost: Nestanovena.
- Stavební stav objektu: 2

Popis technického řešení:

Propustek bude nahrazen novým rámovým o velikosti otvoru 1,2 x 1,6 (světlost 1,2 x 1,20) dle hydrotechnického výpočtu se šikmými čely zpevněnými kamennou dlažbou a zpevněným dnem. Propustek bude posunut o 3 m ve směru staničení a bude vybourána pouze přilehlá opěra s nosnou konstrukcí. Druhá opěra bude využita k zapažení stavební jámy.

SO 02-21-04 Železniční propustek v ev. km 4,861**Popis stávajícího propustku:**

- Typ konstrukce: kamenná desková, kamenné tížné opěry
- Konstrukce vyústění: kolmá svahová křídla
- Počet otvorů: 1
- Světlost otvorů: 0,68 m
- Výška otvoru: 1,84 m
- Délka propustku: 8,2 m
- Nadnásyp: 1,6 m
- Šikmost propustku: 90
- Úhel křížení: 90
- Podélný sklon propustku: 1,2% vpravo
- Rok výstavby: 1885
- Poslední rekonstrukce: -
- Dosavadní zatížitelnost: Nestanovena.
- Stavební stav objektu: 1

Popis technického řešení:

Propustek bude nahrazen novým rámovým dle hydrotechnického výpočtu o velikosti otvoru 1,2 x 1,9 (světlost 1,2 x 1,43) se šikmými čely zpevněnými kamennou dlažbou a zpevněným dnem. Do vtokové části vlevo budou zaústěny příkopy odvodnění SO 02-10-01.

SO 02-21-05 Železniční propustek v ev. km 5,155**Popis stávajícího propustku:**

- Typ konstrukce: kamenná desková, kamenné tížné opěry
- Konstrukce vyústění: kolmá svahová křídla
- Počet otvorů: 1
- Světlost otvorů: 0,74 m
- Výška otvoru: 1,3 m
- Délka propustku: 6,6 m
- Nadnásyp: 1 m
- Šikmost propustku: 90
- Úhel křížení: 90
- Podélný sklon propustku: vodorovný
- Rok výstavby: 1885
- Poslední rekonstrukce: -
- Dosavadní zatížitelnost: Nestanovena.
- Stavební stav objektu: 2

Popis technického řešení:

Propustek bude nahrazen novým rámovým dle hydrotechnického výpočtu o velikosti otvoru 1,2 x 1,6 (světlost 1,2 x 1,02) se šikmými čely zpevněnými kamennou dlažbou a zpevněným dnem. Do vtokové části vlevo budou zaústěny příkopy odvodnění SO 02-10-01.

Propustek bude posunut o 3m ve směru staničení a bude vybourána pouze nezbytná část opěr a NK tak, aby nebylo potřeba prodlužovat ZKKP, které bude třeba z výškových poměrů propustku realizovat. Opěra bude zároveň využita k zapažení stavební jámy. Zbývající část mezi opěrami bude po realizaci vyplněna popílkovým betonem.

SO 03-21-01 Železniční propustek v ev. km 6,406**Popis stávajícího propustku:**

- Typ konstrukce: Pod traťovými kolejemi polokruhová kamenná klenba s tížnými opěrami a šikmými svahovými křídly,
- pod vlečkovými kolejemi konstrukce trubní betonová DN 1400

- Konstrukce vyústění: Vlevo betonové čelo, vpravo šikmá svahová křídla
- Počet otvorů: 1
- Světlost otvorů: 1,3 m
- Výška otvoru: 1,2 m
- Délka propustku: Trubní část 20,05m, desková kamenná část 14,55m m
- Nadnásyp: 0,9 m
- Šikmost propustku: 90
- Úhel křížení: 90
- Podélný sklon propustku: 1,2% vpravo
- Rok výstavby: 1885
- Poslední rekonstrukce: -
- Dosavadní zatížitelnost: ≥ 1.21
- Stavební stav objektu: 2

Popis technického řešení:

Propustek bude nahrazen novým trubním dle hydrotechnického výpočtu DN 1200 se šikmým čelem na výtoku, zpevněným kamennou dlažbou. Na vtoku bude zřízena šachta, na kterou bude napojený stávající propustek procházející pod soukromým pozemkem.

SO 04-21-01 Železniční propustek v ev. km 6,614

Popis stávajícího propustku:

- Typ konstrukce: Kamenná klenba s, na levé straně trati betonová vícehranná trouba DN 1200. Obě konstrukce jsou rozděleny šachtou
- Konstrukce vyústění: šikmá svahová křídla
- Počet otvorů: 1
- Světlost otvorů: 1,28 m
- Výška otvoru: 1,61 m
- Délka propustku: klenbová část 4,8m, trubní část cca 3,7m m
- Nadnásyp: 0,6 m
- Šikmost propustku: 90
- Úhel křížení: 90
- Podélný sklon propustku: 0,5% vpravo
- Rok výstavby: 1885
- Poslední rekonstrukce: -
- Dosavadní zatížitelnost: Nestanovena.
- Stavební stav objektu: 2

Popis technického řešení:

Propustek bude nahrazen novým trubním dle hydrotechnického výpočtu DN 1200 se šikmými čelem na výtoku a ve vtokové části bude v místě stávající šachty bude zhotovena šachta nová, kterou bude nová část napojena na stávající propustek procházející pod areálem firmy Calofrig.

SO 04-21-02 Železniční propustek v ev. km 6,849

Popis stávajícího propustku:

- Typ konstrukce: Kamenná desková, na levé straně trati betonová vícehranná trouba předpoklad DN 800. Obě konstrukce jsou rozděleny šachtou
- Konstrukce vyústění: kolmá svahová křídla
- Počet otvorů: 1
- Světlost otvorů: 0,72 m
- Výška otvoru: 1,25 m
- Délka propustku: 9,4 m
- Nadnásyp: 1,2 m
- Šikmost propustku: 90
- Úhel křížení: 90

- Podélný sklon propustku: 0,5% vpravo
- Rok výstavby: 1885
- Poslední rekonstrukce: -
- Dosavadní zatížitelnost: Nestanovena.
- Stavební stav objektu: 1

Popis technického řešení:

Propustek bude nahrazen novým trubním dle hydrotechnického výpočtu DN 1200 se šikmým čelem na výtoku a ve vtokové části bude v místě stávající šachty bude zhotovena šachta nová, kterou bude nová část napojena na stávající propustek procházející pod areálem firmy Calofrig.

SO 04-21-03 Železniční propustek v ev. km 7,139

Popis stávajícího propustku:

- Typ konstrukce: Nosná konstrukce desková se zabetonovanými nosníky, kamenné tížné opěry
- Konstrukce vyústění: kolmá svahová křídla na výtokové části (vpravo)
- Počet otvorů: 1
- Světlost otvorů: 0,7 m
- Výška otvoru: 0,7 m
- Délka propustku: 4,85 m
- Nadnásyp: 0,45 m
- Šikmost propustku: 90
- Úhel křížení: 90
- Podélný sklon propustku: 1,0% vpravo
- Rok výstavby: 1938
- Poslední rekonstrukce: -
- Dosavadní zatížitelnost: Nestanovena.
- Stavební stav objektu: 2

Popis technického řešení:

Propustek bude nahrazen novým rámovým dle hydrotechnického výpočtu o velikosti otvoru 1,2 x 1,2 (světlost 1,2 x 0,65) se šikmými čely zpevněnými kamennou dlažbou a zpevněným dnem.

SO 04-21-04 Železniční propustek v ev. km 7,232

Popis stávajícího propustku

- Typ konstrukce: Nosná konstrukce desková se zabetonovanými nosníky, kamenné tížné opěry
- Konstrukce vyústění: kolmá svahová křídla na výtokové části (vpravo)
- Počet otvorů: 1
- Světlost otvorů: 0,7 m
- Výška otvoru: 0,7 m
- Délka propustku: 4,85 m
- Nadnásyp: 0,45 m
- Šikmost propustku: 90
- Úhel křížení: 90
- Podélný sklon propustku: 1,0% vpravo
- Rok výstavby: 1938
- Poslední rekonstrukce: -
- Dosavadní zatížitelnost: Nestanovena.
- Stavební stav objektu: 2

Popis navrženého řešení

Propustek bude nahrazen novým rámovým dle hydrotechnického výpočtu o velikosti otvoru 1,2x1,6 (světlost 1,2 x cca 1,07) se šikmými čely zpevněnými kamennou dlažbou a zpevněným dnem.

SO 04-21-05 Železniční propustek v ev. km 7,969**Popis stávajícího propustku**

- Typ konstrukce: Nosná konstrukce desková se zabetonovanými nosníky, kamenné tížné opěry
- Typ konstrukce: Nosná konstrukce desková kamenná, kamenné tížné opěry
- Konstrukce vyústění: kolmá svahová křídla
- Počet otvorů: 1
- Světlost otvorů: 0,75 m
- Výška otvoru: 1,2 m
- Délka propustku: 6,7 m
- Nadnásyp: 1,1 m
- Šikmost propustku: 90
- Úhel křížení: 90
- Podélný sklon propustku: 0,5% vpravo
- Rok výstavby: 1885
- Poslední rekonstrukce: -
- Dosavadní zatížitelnost: Nestanovena.
- Stavební stav objektu: 2

Popis navrženého řešení

Propustek bude nahrazen novým trubním dle hydrotechnického výpočtu DN 1200 se šikmými čely zpevněnými kamennou dlažbou.

SO 04-21-06 Železniční propustek v ev. km 8,078**Popis stávajícího propustku**

- Typ konstrukce: Nosná konstrukce desková kamenná, kamenné tížné opěry
- Konstrukce vyústění: kolmá svahová křídla
- Počet otvorů: 1
- Světlost otvorů: 0,8 m
- Výška otvoru: 1,23 m
- Délka propustku: 8,3 m
- Nadnásyp: 1,7 m
- Šikmost propustku: 90
- Úhel křížení: 90
- Podélný sklon propustku: vodorovný
- Rok výstavby: 1885
- Poslední rekonstrukce: -
- Dosavadní zatížitelnost: Nestanovena.
- Stavební stav objektu: 2

Popis navrženého řešení

Propustek bude nahrazen novým trubním dle hydrotechnického výpočtu DN 1200 se šikmými čely zpevněnými kamennou dlažbou.

SO 04-21-07 Železniční propustek v ev. km 8,638**Popis stávajícího propustku**

- Typ konstrukce: trubní (TZA 2)
- Konstrukce vyústění: rovnoběžná kamenná křídla
- Počet otvorů: 1
- Světlost otvorů: 1 m
- Výška otvoru: 1 m
- Délka propustku: 6,1 m
- Nadnásyp: 0,9 m

- Šikmost propustku: 90
- Úhel křížení: 90
- Podélný sklon propustku: 2,5% vpravo
- Rok výstavby: -
- Poslední rekonstrukce: 1952
- Dosavadní zatížitelnost: Nestanovena.
- Stavební stav objektu: 2

Popis navrženého řešení

Propustek bude nahrazen novým trubním dle hydrotechnického výpočtu DN 1000 se šikmými čely zpevněnými kamennou dlažbou.

SO 04-21-08 Železniční propustek v ev. km 9,321

Popis stávajícího propustku

- Typ konstrukce: Nosná konstrukce tvořena zabetonovanými kolejnicemi, kamenné tížné opěry
- Konstrukce vyústění: rovnoběžná kamenná křídla
- Počet otvorů: 1
- Světlost otvorů: 0,6 m
- Výška otvoru: 0,53 m
- Délka propustku: 4,7 m
- Nadnásyp: 0,1 m
- Šikmost propustku: 90
- Úhel křížení: 90
- Podélný sklon propustku: 1,8% vpravo
- Rok výstavby: 1935
- Poslední rekonstrukce: -
- Dosavadní zatížitelnost: Nestanovena.
- Stavební stav objektu: 2

Popis navrženého řešení

Propustek bude nahrazen novým rámovým dle hydrotechnického výpočtu o velikosti otvoru 1,2x1,6 (světlost 1,6 x cca 0,7) se šikmými čely zpevněnými kamennou dlažbou a zpevněným dnem.

SO 04-21-09 Železniční propustek v ev. km 9,547

Popis stávajícího propustku

- Typ konstrukce: Nosná konstrukce desková kamenná, kamenné tížné opěry
- Konstrukce vyústění: kolmá svahová křídla
- Počet otvorů: 1
- Světlost otvorů: 0,9 m
- Výška otvoru: 0,9 m
- Délka propustku: 6,85 m
- Nadnásyp: 0,9 m
- Šikmost propustku: 90
- Úhel křížení: 90
- Podélný sklon propustku: vodorovný
- Rok výstavby: 1885
- Poslední rekonstrukce: -
- Dosavadní zatížitelnost: Nestanovena.
- Stavební stav objektu: 2

Popis navrženého řešení

Propustek bude nahrazen novým rámovým dle hydrotechnického výpočtu o velikosti otvoru 1,2x1,6 (světlost 1,2 x cca 1,1) se šikmými čely zpevněnými kamennou dlažbou a zpevněným dnem.

SO 04-21-10 Železniční propustek v ev. km 9,969**Popis stávajícího propustku**

- Typ konstrukce: Nosná konstrukce desková kamenná, kamenné tížné opěry
- Konstrukce vyústění: kolmá svahová křídla
- Počet otvorů: 1
- Světlost otvorů: 0,45 m
- Výška otvoru: 0,6 m
- Délka propustku: 6,3 m
- Nadnásyp: 0,58 m
- Šikmost propustku: 90
- Úhel křížení: 90
- Podélný sklon propustku: vodorovný
- Rok výstavby: 1885
- Poslední rekonstrukce: -
- Dosavadní zatížitelnost: Nestanovena.
- Stavební stav objektu: 2

Popis navrženého řešení

Propustek bude nahrazen novým trubním dle hydrotechnického výpočtu DN 800 se šikmými čely zpevněnými kamennou dlažbou.

SO 04-21-11 Železniční propustek v ev. km 10,883**Popis stávajícího propustku**

- Typ konstrukce: polokruhová kamenná klenba, tížné opěry
- Konstrukce vyústění: šikmá kamenná křídla
- Počet otvorů: 1
- Světlost otvorů: 0,93 m
- Výška otvoru: 2,45 m
- Délka propustku: 3,5 m
- Nadnásyp: 0,80 m (dle líce klenby) m
- Šikmost propustku: 90
- Úhel křížení: 90
- Podélný sklon propustku: 0,0108
- Rok výstavby: 1885
- Poslední rekonstrukce: -
- Dosavadní zatížitelnost: Nestanovena.
- Stavební stav objektu: 2

Popis navrženého řešení

Na stávající klenba bude nahrazena prefabrikovaným železobetonovým rámovým propustkem světlé šířky 1,2 m a volné výšky 2,3 m, se šikmými čely zpevněnými kamennou dlažbou. Šířka propustku je 14 m.

SO 04-21-12 Železniční propustek v ev. km 11.150**Popis stávajícího propustku:**

Charakteristika objektu: polokruhová kamenná klenba s tížnými opěrami a šikmými svahovými křídly, Šikmost objektu: 90. Výška propustku: 3,24 m. Šířka propustku: 4,99 m. Světlost otvoru propustku: 0,90 m. Volná výška otvoru propustku: 2,00 m

Popis technického řešení:

Původní klenbový propustek bude kompletně demolován.

Nová nosná konstrukce bude tvořena monolitickým uzavřeným rámem z betonu C30/37. Celková výška rámu bude 3,70 m a šířka 3,1 m. Tloušťka stěn bude 0,3 m. Tloušťka horní a spodní desky bude

0,35 m. Horní povrch rámu bude střechovitě spádován se sklonem 2 %. Na uzavřený rám navazují monolitická křídla vždy o délce 4,85 m. Křídla jsou částečně zavěšená. Na pravé straně navazuje na jedno křídlo monolitická opěrná zeď o délce 5,7 m. Rámový most bude společně s křídly posazen na ŽB základovou desku o výšce 0,5 m. Založení bude plošné.

SO 04-21-13 Železniční propustek v ev. km 13.464

Popis stávajícího propustku:

Nosná konstrukce s kamennými deskami, kamenné tížné opěry a kolmá svahová křídla. Šikmost objektu je 90°. Výška propustku 3,18 m. Šířka propustku 6,60 m. Světlost otvoru propustku 0,75 m. Volná výška otvoru propustku 1,9 m.

Popis technického řešení:

Horní deska stávajícího propustku bude vybourána, otvor bude vyplněn betonem. Výstavba nového rámové propustku světlé šířky 1,2 m a volné výšky 1,1 m, šířka propustku je 13,38 m. Nový propustek umístěn cca 3 m ve směru staničení od stávajícího. Na propustku se uplatní VMP 2,5.

SO 04-21-14 Železniční propustek v ev. km 14.382

Popis stávajícího propustku:

Polokruhovká kamenná klenba s tížnými opěrami a šikmými svahovými křídly. Propustek je kolmý, světlost 1,68 m, volná výška cca 3,8 m. Šířka propustku 4,97 m. Rok výstavby 1885. Trať v místě propustku v přímé, klesá 1,45 ‰.

Popis technického řešení:

Odbourání stávající klenby a nahrazení novou železobetonovou deskou. Založení na nových úložných prazích na mikropilotách. Za rubem NK jsou navrženy desky s křídly pro odvod vody mimo nosnou konstrukci a navázání uzavřeného kolejového lože na mostě na lože v širé trati. Na propustku se uplatní VMP 2,5.

Stávající zdivo bude injektováno a hloubkově spárováno.

SO 04-21-15 Železniční propustek v ev. km 15.413

Popis stávajícího propustku

Charakteristika objektu: polokruhovká kamenná klenba s tížnými opěrami a šikmými svahovými křídly. Šikmost objektu: 90. Výška propustku: 5,03 m. Šířka propustku: 4,70 m. Světlost otvoru propustku: 1,87 m. Volná výška otvoru propustku: 3,20 m.

Popis technického řešení:

Sanace stávajícího zdiva opěr, křídel a klenby bude provedena injektáží a spárováním. Povrch zdiva bude očištěn otryskáním. Na stávající klenbu bude provedena železobetonová vana. Šířka propustku je 6,2 m. Na propustku se uplatní VMP 2,5. Přejchod do trati budou zabezpečovat přechodové vanové zídky umístěné za nasazenou vanou. Zídky budou tvořeny monolitickými vanovými deskami s římsami.

SO 04-21-16 Železniční propustek v ev. km 15.917 – demolice

Popis stávajícího propustku:

Charakteristika objektu: pod tratí trubní propustek 2 x DN 300 s betonovými čely, pod nástupištěm nosná konstrukce s kamennými deskami a kamenné tížné opěry. Šikmost objektu 90°. Výška propustku 0,90 m. Šířka propustku 11,45 m. Světlost otvorů propustku 2 x 0,30 m. Poloha v trati: širá trať (zastávka). Rok výstavby 1954

Popis technického řešení:

Stávající propustek bude zrušen. Betonové trouby pod tratí budou kompletně vybourány, včetně čel a obetonování. Pod nástupištěm bude vybourána kamenná deska a všechny prostory budou zpětně zasypány

SO 05-21-01 Železniční propustek v ev. km 16.364 – demolice**Popis stávajícího propustku:**

Charakteristika objektu: nosná konstrukce s kamennými deskami, kamenné tížné opěry, vložena ocelová trubka DN 500. Šikmost objektu 90°. Výška propustku 0,89 m. Šířka propustku 6,30 m. Poloha v trati: širá trať. Rok výstavby (dle Evidence mostů): 1885. V roce 1924 vložena trubka

Popis technického řešení:

Stávající propustek bude zrušen. Litinová trouba bude odstraněna, včetně odpovídající části kamenných opěr. Propustek bude zpětně zasypán, v rámci navazujících objektů bude v místě propustku provedeno vsakovací žebro.

SO 05-21-02 Železniční propustek v ev. km 16.762 – demolice**Popis stávajícího propustku:**

Charakteristika objektu: pod kolejemi č. 1 a 2 nosná konstrukce desková se zabetonovanými nosníky, opěry tížné, čelo rovnoběžné, u koleje č. 3 nosná konstrukce desková železobetonová, opěry tížné betonové, čelo rovnoběžné. Šikmost objektu: 88°. Výška propustku: 1,10 m. Šířka propustku: 16,05 m. Světlost otvoru: 0,70 m. Volná výška otvoru: 0,64 m. Počet kolejí na propustku: 3. Poloha v trati: staniční obvod, přechodnice, klesá – 0,80 ‰. Rok výstavby: 1911, rozšíření 1956

Popis technického řešení:

Stávající propustek bude zrušen. Celá nosná konstrukce bude odstraněna. Opěry budou ubourány do úrovně stávajícího dna. Propustek bude zpětně zasypán.

SO 06-21-01 Železniční propustek v ev. km 18.472**Popis stávajícího propustku:**

Charakteristika objektu: polokruhová kamenná klenba s tížnými opěrami a šikmými svahovými křídly. Šikmost objektu: 90. výška propustku: 3,66 m. Šířka propustku: 5,06 m. světlost otvoru propustku: 0,95 m. Volná výška otvoru propustku: 1,75 m.

Popis technického řešení:

Sanace stávajícího zdiva opěr, křídel a klenby bude provedena injektáží a spárováním. Povrch zdiva bude očištěn otryskáním. Na stávající klenbu bude provedena železobetonová vana a dilatované přechodové zídky tvaru U. Šířka propustku je 5.75 m. Na propustku se uplatní VMP 2,5. Přejed do trati budou zabezpečovat přechodové vanové zídky umístěné za nasazenou vanou. Zídky budou tvořeny monolitickými vanovými deskami s římsami.

SO 06-21-02 Železniční propustek v ev. km 19.344

Charakteristika objektu: polokruhová kamenná klenba s tížnými opěrami a šikmými svahovými křídly. Šikmost objektu: 90. Výška propustku: 3,05 m. Šířka propustku: 5,14 m. Světlost otvoru propustku: 1,90 m. Volná výška otvoru propustku: 1.66 m.

Popis technického řešení:

Sanace stávajícího zdiva opěr, křídel a klenby bude provedena injektáží a spárováním. Povrch zdiva bude očištěn otryskáním. Na stávající klenbu bude provedena železobetonová vana a dilatované přechodové zídky tvaru U. Šířka propustku je 5.75 m. Na propustku se uplatní VMP 2,5. Přejed do trati budou zabezpečovat přechodové vanové zídky umístěné za nasazenou deskou. Zídky budou tvořeny monolitickými vanovými deskami s římsami.

SO 06-21-03 Železniční propustek v ev. km 19.870**Popis stávajícího propustku:**

Charakteristika objektu: nosná konstrukce s kamennými deskami, kamenné tížné opěry a kolmá svahová křídla. Šikmost objektu: 90°. Výška propustku: 2,35 m. Šířka propustku: 5,76 m. Světlost

otvoru propustku: 0,75 m. Volná výška otvoru propustku: 1,20 m. Poloha v trati: širá trať, přímá, klesá -3,40 ‰. Rok výstavby (dle Evidence propustků) 1885.

Popis technického řešení:

Přestavba propustku na prefabrikovaný rámový propustek se šikmými svahovými čely, světlost propustku. Světlost nového rámu 1,4 m, světlá výška cca 0,95 m. Šířka propustku 11,2 m. Na propustku se uplatní VMP 2,5

SO 06-21-04 Železniční propustek v ev. km 21.565

Popis stávajícího propustku:

Trubní betonový propustek. Šikmost objektu: 90°. Výška propustku: 1,93 m. Šířka propustku: 6,55 m. Světlost otvoru propustku: 1 m. Poloha v trati: širá trať, přímá, klesá -4,40 ‰. Rok výstavby (dle Evidence propustků) přestavba v roce 2002.

Popis technického řešení:

Jde o patkovou troubu DN 1000 z roku 2002. Kolej je v novém stavu cca o 280 mm výš, na propustku bude zřízeno polozapuštěné kolejové lože. Výška kolejového lože pod pražcem je v novém stavu 825 mm, minimální vzdálenost osy koleje od zábradlí cca 3000 mm. Z těchto důvodů bude propustek ponechán. Navržena je pouze sanace odláždění v korytě, obnova PKO zábradlí a očištění betonových ploch čel a říms.

SO 06-21-05 Železniční propustek v ev. km 21.689

Trubní betonový propustek. Trouba je patková DN 1000. Šikmost objektu: 90°. Výška propustku: 1,79 m. Šířka propustku: 6,5 m. Světlost otvoru propustku: 1 m. Poloha v trati: širá trať, přechodnice, klesá -3,90 ‰. Rok výstavby: přestavba v roce 2002.

Popis technického řešení:

Jde o patkovou troubu DN 1000 z roku 2002. Kolej je v novém stavu cca o 170 mm výš, na propustku bude zřízeno polozapuštěné kolejové lože. Výška kolejového lože pod pražcem je v novém stavu 557 mm a minimální vzdálenost osy koleje od zábradlí cca 2990 mm. Z těchto důvodů bude propustek ponechán. Navržena je pouze sanace odláždění v korytě, obnova PKO zábradlí a očištění betonových ploch čel a říms.

SO 06-21-06 Železniční propustek v ev. km 21.927

Popis stávajícího propustku:

Trubní betonový propustek. Trouba je patková DN 1000. Šikmost objektu: 90°. Výška propustku: 1,77 m. Šířka propustku: 10,25 m. Světlost otvoru propustku: 1 m. Poloha v trati: širá trať, přechodnice, klesá -5,40 ‰. Rok výstavby (dle Evidence propustků) přestavba v roce 2002 (1911, rozšíření 1930)

Popis technického řešení:

Jde o patkovou troubu DN 1000 z roku 2002. Kolej je v novém stavu o 47 mm výš, na propustku bude zřízeno polozapuštěné kolejové lože. Výška kolejového lože pod pražcem je v novém stavu 404 mm a minimální vzdálenost osy koleje od zábradlí cca 2855 mm. Z těchto důvodů bude propustek ponechán. Navržena je pouze sanace odláždění v korytě, obnova PKO zábradlí a očištění betonových ploch čel a říms.

SO 08-21-01 Železniční propustek v ev. km 23.949

Stávající propustek tvořený kamennou deskou a masivními kamennými opěrami. Založení propustku je plošné, křídla jsou kamenná, kolmá.

Popis stávajícího propustku:

- | | |
|----------------------------|---|
| ▪ Charakteristika objektu: | nosná konstrukce s kamennými deskami, kamenné tížné opěry |
| ▪ Šikmost objektu: | 90° |
| ▪ Výška propustku: | 0,59 m |

- Šířka propustku: 2,80 m
- Světlost otvoru propustku: 0,60 m
- Volná výška otvoru propustku: 0,15 m
- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širá trať, kolej v oblouku, klesá,
- Rok výstavby (dle Evidence propustků): 1885

Popis technického řešení:

Nový propustek je navržen jako ŽB prefa trouba s podélným spádem dna propustku 0,5 %.

Trubní propustek je uložen na základovou betonovou desku vyztuženou KARI sítí tl. 250 mm. Pod základovou deskou je navržena vyrovnávací vrstva podkladního betonu min. tl. 100 mm. Ukončení trubního propustku je šikmými čely se zesíleným základem vyztuženým betonářskou výztuží.

Opevnění koryta na vtoku a výtoku z propustku je navrženo ve zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu ukončené betonovými prahy. Kolem šikmých čel propustku v šířce min. 1,0 m od vnější hrany trouby je navrženo zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu. Dlažba z lomového kamene bude provedena v celkové tl. 300 mm, lomový kámen v tl. 200 mm do betonu vyztuženého KARI sítí v tl. 100 mm. Dlažba bude ukončena bet. prahy nebo bude lemována bet. obrubníky.

Na mostním objektu se uplatní VMP 2,5. Na mostním objektu není navrženo zábradlí a římsy.

SO 08-21-02 Železniční propustek v ev. km 24.410

Stávající propustek je tvořený betonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi na masivních kamenných opěrách s rovnoběžnými křídly plošně založený.

Popis stávajícího propustku:

- Charakteristika objektu: nosná konstrukce desková se zabetonovanými kolejnicemi, kamenné tížné opěry, rovnoběžná křídla
- Šikmost objektu: 90°
- Výška propustku: 1,09 m
- Šířka propustku: 4,00 m
- Světlost otvoru propustku: 1,00 m
- Volná výška otvoru propustku: 0,80 m
- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širá trať, přímá, klesá
- Rok výstavby: 1934

Popis technického řešení:

Nový propustek je navržen jako ŽB prefa rám se šikmými čely s podélným spádem dna propustku 0,50 %. Rámový propustek je uložen na podkladní beton vyztužený KARI sítí tl. 200 mm. Pod pokladním betonem je navržena vyrovnávací hutněná šterkodrt' min. tl. 250 mm.

Opevnění koryta na vtoku a výtoku z propustku je navrženo ve zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu ukončené betonovými prahy. Dno propustku je navrženo ve zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu tvaru V s úklonem 10,0 %. Podélný spád koryta 0,5 %.

Kolem šikmých čel propustku v šířce min. 1,0 m od vnější hrany křídla je navrženo zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu. Dlažba z lomového kamene bude provedena v celkové tl. 300 mm, lomový kámen v tl. 200 mm do betonu vyztuženého KARI sítí v tl. 100 mm. Dlažba bude ukončena bet. prahy nebo bude lemována bet. obrubníky.

Na mostním objektu se uplatní VMP 2,5. Na mostním objektu jsou navrženy římsy bez zábradlí. Výška horního povrchu římsy je nad terénem na vtoku i výtoku menší než 2,0 m. Vzdálenost od osy koleje k vnější hraně římsy je vlevo 8930 mm a vpravo 3260 mm.

SO 08-21-03 Železniční propustek v ev. km 25.615

Stávající propustek tvořený kamennou deskou a masivními kamennými opěrami s kolmými křídly. Propustek je plošně založený.

Popis stávajícího propustku:

- Charakteristika objektu: nosná konstrukce s kamennými deskami, kamenné opěry a kolmá kamenná křídla
- Šikmost objektu: 90°
- Výška propustku: 1,41 m
- Šířka propustku: 1,74 m
- Světlost otvoru propustku: 0,74 m
- Volná výška otvoru propustku: 1,40 m
- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širá trať, přímá, klesá,
- Rok výstavby (dle Evidence propustků): 1885

Popis technického řešení:

Nový propustek je navržen jako ŽB prefa rám se šikmými čely s podélným spádem dna propustku 0,85 %. Rámový propustek je uložen na podkladní beton vyztužený KARI sítí tl. 200 mm. Pod pokladním betonem je navržena vyrovnávací hutněná šterkodrt' min. tl. 250 mm.

Opevnění koryta na vtoku a výtoku z propustku je navrženo ve zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu ukončené betonovými prahy. Dno propustku je navrženo ve zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu tvaru V s úklonem 10,0 %. Podélný spád koryta 0,85 %.

Kolem šikmých čel propustku v šířce min. 1,0 m od vnější hrany křídla je navrženo zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu. Dlažba z lomového kamene bude provedena v celkové tl. 300 mm, lomový kámen v tl. 200 mm do betonu vyztuženého KARI sítí v tl. 100 mm. Dlažba bude ukončena bet. prahy nebo bude lemována bet. obrubníky.

Na mostním objektu se uplatní VMP 2,5. Na mostním objektu je navrženo zábradlí na čelní římse. Vzdálenost od osy koleje k novému zábradlí je vlevo 4320 mm a vpravo 4340 mm.

SO 08-21-04 Železniční propustek v ev. km 26.461

Stávající propustek tvořený litinovou troubou DN 500 s kolmými čely z kamenného zdiva založenými plošně na základových pasech.

Popis stávajícího propustku:

- Charakteristika objektu: propustek trubní litinový, kolmá čela z kamenného zdiva osazených na základových pasech
- Šikmost objektu: 90°
- Výška propustku: 2,02 m
- Šířka propustku: 3,4 m
- Světlost trubky propustku: DN 500 mm
- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širá trať, přímá, stoupá
- Rok výstavby (dle Evidence propustků): 1930

Popis technického řešení:

Nový propustek je navržen jako ŽB prefa trouba s podélným spádem dna propustku 1,5 %. Trubní propustek je uložen na základovou betonovou desku vyztuženou KARI sítí tl. 250 mm.

Pod základovou deskou je navržena vyrovnávací vrstva podkladního betonu min. tl. 100 mm. Ukončení trubního propustku je šikmými čely se zesíleným základem vyztuženým betonářskou výztuží.

Opevnění koryta na vtoku a výtoku z propustku je navrženo ve zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu ukončené betonovými prahy. Kolem šikmých čel propustku v šířce min. 1,0 m od

vnější hrany trouby je navrženo zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu. Dlažba z lomového kamene bude provedena v celkové tl. 300 mm, lomový kámen v tl. 200 mm do betonu vyztuženého KARI sítí v tl. 100 mm. Dlažba bude ukončena bet. prahy nebo bude lemována bet. obrubníky.

Na mostním objektu se uplatní VMP 2,5. Na mostním objektu není navrženo zábradlí a římsy.

SO 08-21-05 Železniční propustek v ev. km 27.12

Stávající propustek tvořený kamennou klenbou. Opěry klenby propustku jsou ve stávajícím stavu masivní z kamenného zdiva plošně založena na dřevěném roštu. Na opěry navazují šikmá kamenná křídla.

Popis stávajícího propustku:

- Charakteristika objektu: polokruhovká kamenná klenba s tížnými opěrami a šikmými svahovými křídly,
- Šikmost objektu: 90°
- Výška propustku: 3,35 m
- Šířka propustku: 5,01 m
- Světlost otvoru propustku: 0,95 m
- Volná výška otvoru propustku: 2,05 m
- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širá trať, přímá, klesá
- Rok výstavby (dle Evidence propustků): 1885

Popis technického řešení:

Stávající kamenná klenba bude ponechána a sanována. Proveďte se injektáž a hloubkové přespárování. Stávající čelní zídky se ubourají. Na klenbu a ubouranou část čelních zídek bude nasazena ŽB vana/deska.

Nová nasazená železobetonová deska s izolací a římsami s novým ocelovým trojmadlovým zábradlím. Deska je navržena ve střeovitém podélném sklonu 2% a 2%, tloušťka desky je 340 – 380 mm a celková délka 16,34 m.

Na začátku a konci železobetonové desky bude provedeno odvodnění.

Nová římsa je šířky 450 mm. Horní povrch římsy je v spádu 5 % do kolejového lože. Vnitřní plocha bude opatřena ozubem pro ukončení izolace. Nová šířka je 6,14 m. Uplatní se VMP 2,5.

SO 08-21-06 Železniční propustek v ev. km 27.698

Stávající propustek tvořený kamennou deskou na masivních kamenných opěrách s kolmými křídly. Propustek je plošně založený.

Popis stávajícího propustku:

- Charakteristika objektu: nosná konstrukce s kamennými deskami, kamenné opěry a kolmá kamenná křídla
- Šikmost objektu: 90°
- Výška propustku: 1,34 m
- Šířka propustku: 1,80 m
- Světlost otvoru propustku: 0,80 m
- Volná výška otvoru propustku: 1,85 m
- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širá trať, přímá, klesá
- Rok výstavby (dle Evidence propustků): 1885

Popis technického řešení:

Nový propustek je navržen jako ŽB prefa rám se šikmými čely s podélným spádem dna propustku 1,50 %. Rámový propustek je uložen na podkladní beton vyztužený KARI sítí tl. 200 mm. Pod pokladním betonem je navržena vyrovnávací hutněná šterkodrt' min. tl. 250 mm.

Opevnění koryta na vtoku a výtoku z propustku je navrženo ve zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu ukončené betonovými prahy. Dno propustku je navrženo ve zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu tvaru V s úklonem 10,0 %. Podélný spád koryta 1,5 %.

Kolem šikmých čel propustku v šířce min. 1,0 m od vnější hrany křídla je navrženo zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu. Dlažba z lomového kamene bude provedena v celkové tl. 300 mm, lomový kámen v tl. 200 mm do betonu vyztuženého KARI sítí v tl. 100 mm. Dlažba bude ukončena bet. prahy nebo bude lemována bet. obrubníky.

Na mostním objektu se uplatní VMP 2,5. Na mostním objektu je navrženo zábradlí na čelní římse. Vzdálenost od osy koleje k novému zábradlí je vlevo 3190 mm a vpravo 3970 mm.

SO 08-21-07 Železniční propustek v ev. km 27.875

Stávající propustek je pod stávající kolejí tvořený betonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi na kamenných opěrách. V prostřední části jsou dřevěné pražce položeny na opěry z cihelného zdiva a ve zbylé části propustku jsou pouze cihelné opěry bez překrytí. Založení propustku je plošné, křídla jsou kamenná, kolmá – vpravo ve směru staničení trati, vlevo rovnoběžná cihelná.

Popis stávajícího propustku:

- Charakteristika objektu: nosná konstrukce desková se zabetonovanými nosníky, kamenné tížné opěry, kolmá kamenná křídla
- Šikmost objektu: 90°
- Výška propustku: 0,805 m
- Šířka propustku: 2,22 m
- Světlost otvoru propustku: 0,70 m
- Volná výška otvoru propustku: 1,38 m
- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širá trať, přímá, stoupá
- Rok výstavby: 1911

Popis technického řešení:

Nový propustek je navržen jako ŽB prefa rám se šikmými čely s podélným spádem dna propustku 1,50 %. Rámový propustek je uložen na podkladní beton vyztužený KARI sítí tl. 200 mm. Pod pokladním betonem je navržena vyrovnávací hutněná šterkodrt min. tl. 250 mm.

Opevnění koryta na vtoku a výtoku z propustku je navrženo ve zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu ukončené betonovými prahy. Dno propustku je navrženo ve zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu tvaru V s úklonem 10,0 %. Podélný spád koryta 1,5 %.

Kolem šikmých čel propustku v šířce min. 1,0 m od vnější hrany křídla je navrženo zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu. Dlažba z lomového kamene bude provedena v celkové tl. 300 mm, lomový kámen v tl. 200 mm do betonu vyztuženého KARI sítí v tl. 100 mm. Dlažba bude ukončena bet. prahy nebo bude lemována bet. obrubníky.

Na mostním objektu se uplatní VMP 2,5. Na mostním objektu jsou navrženy římsy bez zábradlí. Výška horního povrchu římsy je nad terénem na vtoku i výtoku menší než 2,0 m. Vzdálenost od osy koleje k vnější hraně římsy je vlevo 3545 mm a vpravo 4100 mm.

SO 08-21-08 Železniční propustek v ev. km 28.768

Stávající propustek je tvořený kamennou deskou uloženou na kamenných opěrách. Založení propustku je plošné, křídla jsou kamenná, kolmá.

Popis stávajícího propustku:

- Charakteristika objektu: nosná konstrukce s kamennými deskami, kamenné tížné opěry a kolmá kamenná křídla
- Šikmost objektu: 90°
- Výška propustku: 1,25 m
- Šířka propustku: 1,92 m

- Světlost otvoru propustku: 0,70 m
- Volná výška otvoru propustku: 1,25 m
- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širá trať, přímá, klesá
- Rok výstavby (dle Evidence propustků): 1885

Popis technického řešení:

Nový propustek je navržen jako ŽB prefabrikovaný rám se šikmými čely s podélným spádem dna propustku 1,50 %. Rámový propustek je uložen na podkladní beton vyztužený KARI sítí tl. 200 mm. Pod podkladním betonem je navržena vyrovnávací hutněná šterkodrt min. tl. 250 mm.

Opevnění koryta na vtoku a výtoku z propustku je navrženo ve zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu ukončené betonovými prahy. Dno propustku je navrženo ve zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu tvaru V s úklonem 10,0 %. Podélný spád koryta 1,5 %.

Kolem šikmých čel propustku v šířce min. 1,0 m od vnější hrany křídla je navrženo zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu. Dlažba z lomového kamene bude provedena v celkové tl. 300 mm, lomový kámen v tl. 200 mm do betonu vyztuženého KARI sítí v tl. 100 mm. Dlažba bude ukončena bet. prahy nebo bude lemována bet. obrubníky.

Na mostním objektu se uplatní VMP 2,5. Na mostním objektu jsou navrženy římsy bez zábradlí. Výška horního povrchu římsy je nad terénem na vtoku i výtoku menší než 2,0 m. Vzdálenost od osy koleje k vnější hraně římsy je vlevo 3545 mm a vpravo 4100 mm.

SO 08-21-09 Železniční propustek v ev. km 29.654

Stávající propustek tvořený kamennou deskou uloženou na kamenných opěrách. Založení propustku je plošné, křídla jsou kamenná, kolmá.

Popis stávajícího propustku:

- Charakteristika objektu: nosná konstrukce s kamennými deskami, kamenné tížné opěry a kolmá svahová křídla
- Šikmost objektu: 90
- Výška propustku: 2,31 m
- Šířka propustku: 5,88 m
- Světlost otvoru propustku: 0,55 m
- Volná výška otvoru propustku: 1,495 m
- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širá trať, přímá, klesá
- Rok výstavby (dle Evidence propustků): 1885

Popis technického řešení:

Nový propustek je navržen jako ŽB prefabrikovaný rám s podélným uložením ve vodorovné. Propustek je ukončen vlevo kolmým ŽB monolitickým čelem opatřeným ŽB římsou, vpravo šikmým čelem vytvořeným sříznutím koncového prefabrikátu osazeným ŽB monolitickými římsami. Objekt je uložen na podkladní beton vyztužený KARI sítí tl. 200 mm, pod nímž je navržena vyrovnávací hutněná vrstva ze šterkodrti tl. 250 mm. Uplatní se VMP 2,5.

SO 08-21-10 Železniční propustek v ev. km 30.327

Stávající propustek tvořený železobetonovou troubou DN 1200 s kolmými betonovými čely. Propustek je založený plošně na základových pásech.

Popis stávajícího propustku:

- Charakteristika objektu: propustek trubní betonový
- Šikmost objektu: 90
- Výška propustku: 1,57 m
- Šířka propustku: 4,65 m
- Světlost trubky propustku: DN 1200 mm

- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širší trat', přímá, klesá
- Rok výstavby (dle Evidence propustků): 1973

Popis technického řešení:

Nový propustek je navržen jako ŽB prefa trouba s podélným spádem dna propustku 2,0 %. Trubní propustek je uložen na základovou betonovou desku vyztuženou KARI sítí tl. 250 mm.

Pod základovou deskou je navržena vyrovnávací vrstva podkladního betonu min. tl. 100 mm. Ukončení trubního propustku je šikmými čely se zesíleným základem vyztuženým betonářskou výztuží.

Opevnění koryta na vtoku a výtoku z propustku je navrženo ve zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu ukončené betonovými prahy. Kolem šikmých čel propustku v šířce min. 1,0 m od vnější hrany trouby je navrženo zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu. Dlažba z lomového kamene bude provedena v celkové tl. 300 mm, lomový kámen v tl. 200 mm do betonu vyztuženého KARI sítí v tl. 100 mm. Dlažba bude ukončena bet. prahy nebo bude lemována bet. obrubníky.

Na mostním objektu se uplatní VMP 2,5. Na mostním objektu není navrženo zábradlí a římsy.

SO 08-21-11 Železniční propustek v ev. km 31.074

Stávající propustek (hodnocen stavebně-technickým stavem 1) je tvořený kamennou klenbou uloženou na kamenných opěrách. Kamenné opěry jsou založeny na stávajícím dřevěném roštu, křídla jsou kamenná, kolmá.

Popis stávajícího propustku:

- Charakteristika objektu: polokruhová kamenná klenba s tížnými opěrami a kolmá kamenná křídla
- Šikmost objektu: 90°
- Výška propustku: 2,54 m
- Šířka propustku: 4,90 m
- Světlost otvoru propustku: 0,92 m
- Volná výška otvoru propustku: 1,35 m
- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širší trat', přímá, klesá
- Rok výstavby (dle Evidence propustků): 1885

Popis technického řešení:

Nový propustek je navržen jako ŽB prefabrikovaný rám s podélným uložením ve vodorovné. Propustek je ukončen kolmými ŽB monolitickými čely opatřeným ŽB římsou. Objekt je uložen na podkladní beton vyztužený KARI sítí tl. 200 mm, pod nímž je navržena vyrovnávací hutněná vrstva ze šterkodrti tl. 250 mm. Uplatní se VMP 2,5.

SO 08-21-12 Železniční propustek v ev. km 31.315

Stávající propustek je tvořený kamennou klenbou uloženou na kamenných opěrách. Kamenné opěry jsou založeny na stávajícím dřevěném roštu, křídla jsou kamenná, rovnoběžná.

Popis stávajícího propustku:

- Charakteristika objektu: polokruhová kamenná klenba s tížnými opěrami a rovnoběžnými křídly,
- Šikmost objektu: 90°
- Výška propustku: 2,88 m
- Šířka propustku: 5,17 m
- Světlost otvoru propustku: 1,25 m
- Volná výška otvoru propustku: 1,33 m
- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širší trat', přímá, klesá
- Rok výstavby (dle Evidence propustků): 1885

Popis technického řešení:

Stávající kamenná klenba bude ponechána a sanována. Provede se injektáž a hloubkové přespárování. Stávající čelní zídky se ubourají. Ubourány budou také části rovnoběžných křídel po projektovanou výškovou úroveň, která umožní zhotovení nové nasazené ŽB desky.

Nová nasazená železobetonová deska s izolací a římsami s novým ocelovým trojmadlovým zábradlím. Deska je navržena ve střechovitém podélném sklonu 2%, tloušťka desky je 400mm a celková délka 8 m.

Na začátku a konci železobetonové desky bude provedeno odvodnění.

Nová římsa je šířky 450 mm. Horní povrch římsy je v spádu 5 % do kolejového lože. Vnitřní plocha bude opatřena ozubem pro ukončení izolace. Nová šířka je 5,81 m. Uplatní se VMP 2,5.

SO 08-21-13 Železniční propustek v ev. km 31.6

Jedná se o patkovou troubu DN 800, plošně založenou. Na vtoku i výtoku jsou betonové čelní zdi.

Popis stávajícího propustku:

- | | |
|--|--|
| ▪ Charakteristika objektu: | propustek trubní betonový, betonová čela |
| ▪ Šikmost objektu: | 90° |
| ▪ Výška propustku: | 1,69 m |
| ▪ Šířka propustku: | 3,00 m |
| ▪ Světlost otvoru propustku: | 0,80 m |
| ▪ Počet kolejí na propustku: | 1 |
| ▪ Poloha v trati: | širá trať, přímá, klesá |
| ▪ Rok výstavby (dle Evidence propustků): | přestavba 2004 (1885) |

Popis technického řešení:

Viditelné betonové povrchy čelních zdí i jejich říms budou očištěny a sanovány v potřebném rozsahu. Předpokládá se 25% těchto ploch. Povrchy budou vyspraveny sanační omítkou a 100% povrchu bude opatřeno sjednocujícím nátěrem.

Na propustku bude těleso náspu provedeno podle výkresu příčného řezu nového stavu, římsy tedy nebudou přesypány, násep bude proveden do úrovně 50 mm pod horní povrch říms.

Na mostním objektu se uplatní VMP 2,5. Na mostním objektu není navrženo zábradlí a římsy.

SO 08-21-14 Železniční propustek v ev. km 32.292

Stávající propustek tvořený železobetonovou osmihrannou troubou DN 800 s kolmými betonovými čely založenými plošně.

Popis stávajícího propustku:

- | | |
|--|---------------------------|
| ▪ Charakteristika objektu: | propustek trubní betonový |
| ▪ Šikmost objektu: | 90° |
| ▪ Výška propustku: | 1,243 m |
| ▪ Šířka propustku: | 3,03 m |
| ▪ Světlost trubky propustku: | DN 800 mm |
| ▪ Počet kolejí na propustku: | 1 |
| ▪ Poloha v trati: | širá trať, přímá, klesá |
| ▪ Rok výstavby (dle Evidence propustků): | 1988 |

Popis technického řešení:

Nový propustek je navržen jako ŽB prefa trouba s podélným spádem dna propustku 1,0 %. Trubní propustek je uložen na základovou betonovou desku vyztuženou KARI sítí tl. 250 mm.

Pod základovou deskou je navržena vyrovnávací vrstva podkladního betonu min. tl. 100 mm. Ukončení trubního propustku je šikmými čely se zesíleným základem vyztuženým betonářskou výztuží.

Opevnění koryta na vtoku a výtoku z propustku je navrženo ve zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu ukončené betonovými prahy. Kolem šikmých čel propustku v šířce min. 1,0 m od vnější hrany trouby je navrženo zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu. Dlažba z lomového kamene bude provedena v celkové tl. 300 mm, lomový kámen v tl. 200 mm do betonu vyztuženého KARI sítí v tl. 100 mm. Dlažba bude ukončena bet. prahy nebo bude lemována bet. obrubníky.

Na mostním objektu se uplatní VMP 2,5. Na mostním objektu není navrženo zábradlí a římsy.

SO 09-21-01 Železniční propustek v ev. km 33.767

Stávající propustek je pod stávajícími kolejemi tvořený kamennou deskou a masivními kamennými opěrami. Propustek je založen plošně.

Popis stávajícího propustku:

- | | |
|--|---|
| ▪ Charakteristika objektu: | Pod kolejemi nosná konstrukce s kamennými deskami, kamenné tížné opěry, pod nákladovou rampou trubní propustek z betonových vícehranných trubek DN 1200 |
| ▪ Šikmost objektu: | 90° |
| ▪ Výška propustku: | 2,08 m |
| ▪ Šířka propustku: | 2,34 m |
| ▪ Světlost otvoru propustku: | 0,75 m |
| ▪ Volná výška otvoru propustku: | 1,60 m |
| ▪ Světlost trubky pod nákladovou rampou: | 1,2 m |
| ▪ Počet kolejí na propustku: | 3 |
| ▪ Poloha v trati: | staniční obvod, přímá, stoupá |
| ▪ Rok výstavby (dle Evidence propustků): | 1931 |

Popis technického řešení:

Nový propustek je navržen jako ŽB prefa trouba s podélným spádem dna propustku 1,8 %. Trubní propustek je uložen na základovou betonovou desku vyztuženou KARI sítí tl. 250 mm. Pod základovou deskou je navržena vyrovnávací vrstva podkladního betonu min. tl. 100 mm. Ukončení trubního propustku je šikmými čely se zesíleným základem vyztuženým betonářskou výztuží. Na výtoku je navržena jímka, která navazuje na stávající trubní vedení.

Opevnění koryta na vtoku a výtoku z propustku je navrženo ve zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu ukončené betonovými prahy. Kolem šikmých čel propustku v šířce min. 1,0 m od vnější hrany trouby je navrženo zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu. Dlažba z lomového kamene bude provedena v celkové tl. 300 mm, lomový kámen v tl. 200 mm do betonu vyztuženého KARI sítí v tl. 100 mm. Dlažba bude ukončena bet. prahy nebo bude lemována bet. obrubníky.

Na mostním objektu se uplatní VMP 3,0. Na mostním objektu není navrženo zábradlí a římsy.

SO 10-21-01 Železniční propustek v ev. km 34.447 – demolice

Stávající propustek tvořený litinovou troubou DN 400. Na vtoku propustek disponuje monolitickým čelem a na výtoku zděným čelem. Na vtoku i výtoku jsou monolitické jímky.

Popis stávajícího propustku:

- | | |
|--|--|
| ▪ Charakteristika objektu: | trubní propustek litinový DN 400, na vtoku monolitické čelo, na výtoku zděné čelo, monolitická jímka na vtoku a výtoku |
| ▪ Šikmost objektu: | 88° |
| ▪ Výška propustku: | 0,40 m |
| ▪ Šířka propustku: | 3,00 m |
| ▪ Světlost trubky: | 0,40 m |
| ▪ Počet kolejí na propustku: | 2 |
| ▪ Poloha v trati: | širá trať |
| ▪ Rok výstavby (dle Evidence propustků): | - |

Popis technického řešení:

Navrhuje se demolice stávajícího propustku v nutném rozsahu pro výstavbu souvisejících objektů. V případě, že některé části stávající konstrukce nezasahují do prostoru nutného pro výstavbu, je možné je v zemním tělese ponechat.

SO 10-21-02 Železniční propustek v ev. km 36.965

Stávající propustek tvořený kamennou klenbou. Opěry klenby propustku jsou ve stávajícím stavu masivní z kamenného zdiva plošně založena. Na opěry navazují šikmá kamenná křídla.

Popis stávajícího propustku:

- | | |
|--|---|
| ▪ Charakteristika objektu: | polokruhová kamenná klenba s tížnými opěrami a šikmými svahovými křídly |
| ▪ Šikmost objektu: | 90 |
| ▪ Výška propustku: | 3,11 m |
| ▪ Šířka propustku: | 5,99 m |
| ▪ Světlost otvoru propustku: | 1,25 m |
| ▪ Volná výška otvoru propustku: | 1.40 m |
| ▪ Počet kolejí na propustku: | 1 |
| ▪ Poloha v trati: | širá trať, v oblouku (levý), vodorovná |
| ▪ Rok výstavby (dle Evidence propustků): | 1871 |

Popis technického řešení:

Stávající nasazená železobetonová deska bude zbourána.

Nová nasazená železobetonová deska s izolací a římsami s novým ocelovým trojmadlovým zábradlím. Deska je navržena ve střechovitém podélném sklonu 2% a 4%, tloušťka desky je 300 mm a celková délka 10,64 m.

Na začátku a konci železobetonové desky bude provedeno odvodnění.

Nová římsa je šířky 450 mm. Horní povrch římsy je v spádu 5 % do kolejového lože. Vnitřní plocha bude opatřena ozubem pro ukončení izolace. Nová šířka je 6,4 m. Uplatní se VMP 2,5.

SO 10-21-03 Železniční propustek v ev. km 37.501 – demolice

Stávající propustek tvořený litinovou troubou DN 500. Propustek disponuje kamennými rovnoběžnými čely.

Popis stávajícího propustku:

- | | |
|--|--|
| ▪ Charakteristika objektu: | propustek trubní litinový, kamenná rovnoběžná čela |
| ▪ Šikmost objektu: | 90 |
| ▪ Výška propustku: | 0,60 m |
| ▪ Šířka propustku: | 2,20 m |
| ▪ Světlost trubky propustku: | DN 500 mm |
| ▪ Počet kolejí na propustku: | 1 |
| ▪ Poloha v trati: | širá trať, přímá, vodorovná, |
| ▪ Rok výstavby (dle Evidence propustků): | 1930 |

Popis technického řešení:

Navrhuje se demolice stávajícího propustku v nutném rozsahu pro výstavbu souvisejících objektů. V případě, že některé části stávající konstrukce nezasahují do prostoru nutného pro výstavbu, je možné je v zemním tělese ponechat.

SO 10-21-04 Železniční propustek v ev. km 38.086

Stávající propustek je pod stávající kolejí tvořený kamennou deskou a masivními kamennými opěrami s kolmými křídly. Propustek je založen plošně.

Popis stávajícího propustku:

- Charakteristika objektu: pod kolejí nosná konstrukce s kamennými deskami, kamenné tížné opěry, vpravo trati kolmá svahová křídla, mimo stávající kolej pod zemním valem trubní propustek s ocelovou trubkou DN 650 ukončena betonovým čelem
- Šikmost objektu: 90
- Výška propustku: 1,09 m
- Šířka propustku: 1,85 m
- Světlost otvoru propustku: 0,65 m
- Volná výška otvoru propustku: 1,40 m
- Světlost trubky pod zemním valem: 0,65 m
- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širá trať, přímá, stoupá
- Rok výstavby (dle Evidence propustků): 1871

Popis technického řešení:

Nový propustek je navržen jako ŽB prefa rám se šikmými čely s podélným spádem dna propustku 1,0 %. Rámový propustek je uložen na podkladní beton vyztužený KARI sítí tl. 200 mm. Pod pokladním betonem je navržena vyrovnávací hutněná štěrkodrt' min. tl. 250 mm.

Opevnění koryta na vtoku a výtoku z propustku je navrženo ve zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu ukončené betonovými prahy. Dno propustku je navrženo ve zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu tvaru V s úklonem 10,0 %. Podélný spád koryta 1,0 %.

Kolem šikmých čel propustku v šířce min. 1,0 m od vnější hrany křídla je navrženo zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu. Dlažba z lomového kamene bude provedena v celkové tl. 300 mm, lomový kámen v tl. 200 mm do betonu vyztuženého KARI sítí v tl. 100 mm. Dlažba bude ukončena bet. prahy nebo bude lemována bet. obrubníky.

Na mostním objektu se uplatní VMP 2,5. Na mostním objektu jsou navrženy římsy bez zábradlí. Výška horního povrchu římsy je nad terénem na vtoku i výtoku menší než 2,0 m. Vzdálenost od osy koleje k vnější hraně římsy je vlevo 4775 mm a vpravo 4425 mm.

SO 10-21-05 Železniční propustek v ev. km 38.750

Stávající propustek tvořený kamennou klenbou a masivními kamennými opěrami s kolmými křídly. Propustek je založený plošně.

Popis stávajícího propustku:

- Charakteristika objektu: kamenná klenba, kamenné opěry s kolmými křídly
- Šikmost objektu: 90°
- Výška propustku: 1,62 m
- Šířka propustku: 5,58 m
- Světlost otvoru propustku: 1,90 m
- Volná výška otvoru propustku: 1,48 m
- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širá trať, přechodnice, stoupá
- Rok výstavby (dle Evidence propustků): 1871

Popis technického řešení:

Nový propustek je navržen jako ŽB prefa rám se šikmými čely s podélným spádem dna propustku 2,0 %. Rámový propustek je uložen na roznášecí desku tl. 400 mm, která je uložena na podkladní beton tl. 200 mm.

Opevnění koryta na vtoku a výtoku z propustku je navrženo ve zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu ukončené betonovými prahy. Dno propustku je tvořeno horním povrchem spodní desky prefabrikátu s podélným spádem 2,0 %.

Kolem šikmých čel propustku v šířce min. 1,0 m od vnější hrany křídla je navrženo zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu. Dlažba z lomového kamene bude provedena v celkové tl. 300 mm, lomový kámen v tl. 200 mm do betonu vyztuženého KARI sítí v tl. 100 mm. Dlažba bude ukončena bet. prahy nebo bude lemována bet. obrubníky.

Na mostním objektu se uplatní VMP 2,5. Na mostním objektu je navrženo zábradlí na čelní římse. Vzdálenost od osy koleje k novému zábradlí je vlevo 3860 mm a vpravo 3790 mm.

SO 10-21-06 Železniční propustek v ev. km 39.456

Stávající propustek tvořený kamennou klenbou. Opěry klenby propustku jsou ve stávajícím stavu masivní z kamenného zdiva plošně založena. Na opěry navazují šikmá kamenná křídla.

Popis stávajícího propustku:

- Charakteristika objektu: polokruhová kamenná klenba s přesypávkou, tížné opěry a šikmá kamenná křídla
- Šikmost objektu: 90°
- Výška propustku: 3,80 m
- Šířka propustku: 7,49 m
- Světlost otvoru propustku: 0,92 m
- Volná výška otvoru propustku: 1,76 m
- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širá trať, přímá, klesá
- Rok výstavby (dle Evidence propustků): 1871

Popis technického řešení:

Římasy a poprsní zdi budou ubourány do požadované úrovně umožňující zřídít nasazenou desku.

Nová nasazená železobetonová deska s izolací a římsami s novým ocelovým trojmadlovým zábradlím. Deska je navržena ve střechovitém podélném sklonu 2% a 8%, tloušťka desky je 300 mm a celková délka 10,04 m.

Na začátku a konci železobetonové desky bude provedeno odvodnění.

Nová římsa je široká 450 mm. Horní povrch římsy je v spádu 5 % do kolejového lože. Vnitřní plocha bude opatřena ozubem pro ukončení izolace. Nová šířka je 7,905 m. Uplatní se VMP 2,5.

SO 10-21-07 Železniční propustek v ev. km 40.294

Stávající propustek tvořený kamennou klenbou. Opěry klenby propustku jsou ve stávajícím stavu masivní z kamenného zdiva plošně založena. Na opěry navazují šikmá kamenná křídla.

Popis stávajícího propustku:

- Charakteristika objektu: polokruhová kamenná klenba, tížné opěry a šikmá kamenná křídla
- Šikmost objektu: 90°
- Výška propustku: 3,10 m
- Šířka propustku: 5,05 m
- Světlost otvoru propustku: 1,90 m
- Volná výška otvoru propustku: 1,30 m
- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širá trať, přímá, klesá
- Rok výstavby (dle Evidence propustků): 1871

Popis technického řešení:

Římasy a poprsní zdi budou ubourány do požadované úrovně umožňující zřídít nasazenou desku.

Nová nasazená železobetonová deska s izolací a římsami s novým ocelovým trojmadlovým zábradlím. Deska je navržena ve střechovitém podélném sklonu 2% a 8%, tloušťka desky je 300 mm a celková délka 17,240 m.

Na začátku a konci železobetonové desky bude provedeno odvodnění.

Nová římsa je šířky 450 mm. Horní povrch římsy je v spádu 5 % do kolejového lože. Vnitřní plocha bude opatřena ozubem pro ukončení izolace. Nová šířka je 6,2 m. Uplatní se VMP 2,5.

SO 10-21-08 Železniční propustek v ev. km 40.616

Stávající propustek tvořený kamennou klenbou. Opěry klenby propustku jsou ve stávajícím stavu masivní z kamenného zdiva plošně založena. Na opěry navazují šikmá kamenná křídla.

Popis stávajícího propustku:

- Charakteristika objektu: polokruhová kamenná klenba, tížné opěry a šikmá kamenná křídla
- Šikmost objektu: 90°
- Výška propustku: 2,67 m
- Šířka propustku: 5,08 m
- Světlost otvoru propustku: 0,90 m
- Volná výška otvoru propustku: 1,35 m
- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širá trať, přímá, klesá
- Rok výstavby (dle Evidence propustků): 1871

Popis technického řešení:

Římsy a poprsní zdi budou ubourány do požadované úrovně umožňující zřídit nasazenou desku.

Nová nasazená železobetonová deska s izolací a římsami s novým ocelovým trojmadlovým zábradlím. Deska je navržena ve střeovitém podélném sklonu 2% a 8%, tloušťka desky je 300 mm a celková délka 16,04 m.

Na začátku a konci železobetonové desky bude provedeno odvodnění.

Nová římsa je šířky 450 mm. Horní povrch římsy je v spádu 5 % do kolejového lože. Vnitřní plocha bude opatřena ozubem pro ukončení izolace. Nová šířka je 6,2 m. Uplatní se VMP 2,5.

SO 10-21-09 Železniční propustek v ev. km 40.918 - demolice

Stávající propustek tvořený kamennou klenbou s kamennými tížnými opěrami a šikmými křídly.

Popis stávajícího propustku:

- Charakteristika objektu: propustek trubní betonový, betonová čela
- Šikmost objektu: 90°
- Výška propustku: 2,08 m
- Šířka propustku: 5,00 m
- Světlost trubky propustku: 1,30 m
- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širá trať, přímá, klesá
- Rok výstavby (dle Evidence propustků): 1855

Popis technického řešení:

Navrhuje se demolice stávajícího propustku v nutném rozsahu pro výstavbu souvisejících objektů. V případě, že některé části stávající konstrukce nezasahují do prostoru nutného pro výstavbu, je možné je v zemním tělese ponechat. Rozsah demolice kamenné části je znázorněn na výkrese.

SO 10-21-10 Železniční propustek v ev. km 40.940

Stávající propustek tvořený dvěma železobetonovými kruhovými troubami o světlosti 1,2 m.

Popis stávajícího propustku:

- Charakteristika objektu: trubní propustek s rovnoběžnými křídly.
- Šikmost objektu: 87°

- Výška propustku: 4,60 m
- Šířka propustku: 9,00 m
- Světlost trubky propustku: 2x DN 1200 mm
- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širá trať, přímá, klesá
- Rok výstavby: 1967

Popis technického řešení:

Nový propustek je navržen jako ŽB prefa rám prefabrikát se světlou šířkou 3,5 m s kolmými čely a podélným spádem dna propustku 0,5 %. Rámový propustek je uložen na roznášecí desku tl. 400 mm, která je uložena na podkladní beton tl. 200 mm.

Opevnění koryta na vtoku a výtoku z propustku je navrženo ve zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu ukončené betonovými prahy. Dno propustku je tvořeno horním povrchem spodní desky prefabrikátu s podélným spádem 0,5 %. Po obou stranách koryta budou vytvořeny bermy š. 0,5 m, s výškovým rozdílem ode dna 0,25 m, pro možnost migrace živočichů touto lokalitou migrovat po suchém břehu a přirozené pokračování podél této migrační trasy.

Kolem šikmých čel propustku v šířce min. 1,0 m od vnější hrany křídla je navrženo zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu. Dlažba z lomového kamene bude provedena v celkové tl. 300 mm, lomový kámen v tl. 200 mm do betonu vyztuženého KARI sítí v tl. 100 mm. Dlažba bude ukončena bet. prahy nebo bude lemována bet. obrubníky.

Na mostním objektu se uplatní VMP 2,5. Na mostním objektu je navrženo zábradlí na čelní římse. Vzdálenost od osy koleje k novému zábradlí je vlevo 8030 mm a vpravo 7660 mm.

SO 10-21-11 Železniční propustek v ev. km 41.295

Stávající propustek tvořený kamennou klenbou. Opěry klenby propustku jsou ve stávajícím stavu masivní z kamenného zdiva plošně založena. Na opěry navazují šikmá kamenná křídla. Pod klenbou je vložen betonový trubní propustek DN 800 s kamennými čely.

Popis stávajícího propustku:

- Charakteristika objektu: polokruhová kamenná klenba, tížné opěry a šikmá kamenná křídla, vložen trubní propustek z betonových trubek DN 800, s kamennými čely
- Šikmost objektu: 90°
- Výška propustku: 5,80 m
- Šířka propustku: 5,70 m
- Světlost otvoru klenby: 1,90 m
- Volná výška otvoru klenby: 1,62 m
- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širá trať, přímá, klesá
- Rok výstavby (dle Evidence propustků): 1871

Popis technického řešení:

Římasy a poprsní zdi budou ubourány do požadované úrovně umožňující zřídit nasazenou desku.

Nová nasazená železobetonová deska s izolací a římsami s novým ocelovým trojmadlovým zábradlím. Deska je navržena ve střeovitém podélném sklonu 2% a 8%, tloušťka desky je 300 mm a celková délka 18,04 m.

Na začátku a konci železobetonové desky bude provedeno odvodnění.

Nová římsa je šířky 450 mm. Horní povrch římsy je v spádu 5 % do kolejového lože. Vnitřní plocha bude opatřena ozubem pro ukončení izolace. Nová šířka je 6,2 m. Uplatní se VMP 2,5.

SO 10-21-12 Železniční propustek v ev. km 42,899

Stávající propustek tvořený kamennou klenbou a masivními kamennými opěrami s kolmými křídly. Propustek je plošně založený.

Popis stávajícího propustku:

- Charakteristika objektu: kamenná klenba, kamenné opěry a kolmá kamenná křídla
- Šikmost objektu: 90°
- Výška propustku: 1,48 m
- Šířka propustku: 4,99 m
- Světlost otvoru propustku: 1,90 m
- Volná výška otvoru propustku: 1,80 m
- Počet kolejí na propustku: 1
- Poloha v trati: širá trať, přímá, stoupá
- Rok výstavby (dle Evidence propustků): 1871

Popis technického řešení:

Nový propustek je navržen jako ŽB prefa rám se šikmými čely s podélným spádem dna propustku 0,5 %. Rámový propustek je uložen na roznášecí desku tl. 400 mm, která je uložena na podkladní beton tl. 200 mm.

Opevnění koryta na vtoku a výtoku z propustku je navrženo ve zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu ukončené betonovými prahy. Dno propustku je tvořeno horním povrchem spodní desky prefabrikátu s podélným spádem 0,5 %.

Kolem šikmých čel propustku v šířce min. 1,0 m od vnější hrany křídla je navrženo zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu. Dlažba z lomového kamene bude provedena v celkové tl. 300 mm, lomový kámen v tl. 200 mm do betonu vyztuženého KARI sítí v tl. 100 mm. Dlažba bude ukončena bet. prahy nebo bude lemována bet. obrubníky.

Na mostním objektu se uplatní VMP 2,5. Na mostním objektu je navrženo zábradlí na čelní římse. Vzdálenost od osy koleje k novému zábradlí je vlevo 4020 mm a vpravo 3650 mm.

SO 11-21-01 Železniční propustek v ev. km 43,558**Dosavadní stav:**

tři koleje v přímé, stoupají 0,1 ‰, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100

Technický stav konstrukce tubosideru se jeví jako dobrý. Vtoková i výtoková část je opatřena šikmým čelem zpevněným odlážděným límcem. Svahy drážního tělesa jsou porostlé křovinami. Po pravé straně trati vede v souběhu zpevněná polní cesta. Po obou stranách trati jsou pole. Přemostřovaná občasná vodoteč zaústí do trubního propustku pod polní cestou a dále pokračuje potrubním melioračním svodem. Nad propustkem se nachází trubní vedení meliorace DN 600.

Stávající tubosiderový propustek bude na základě rozhodnutí zástupce investora z obavy o jeho trvanlivost nahrazen novým trubním DN 800.

Nový stav:

tři koleje, v přímé, stoupání 0,1 ‰, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120

Propustek bude nahrazen novým trubním dle hydrotechnického výpočtu DN 800 se šikmými čely zpevněnými kamennou dlažbou. Do vtokové i výtokové části jsou zaústěny příkopy odvodnění železničního spodku.

SO 12-21-01 Železniční propustek v ev. km 44,061**Dosavadní stav:**

jedna kolej v přímé, klesá 1,7 ‰, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100

Nosná konstrukce železobetonová desková, betonové tížné opěry, jímka na vtok. Propustek je v přiměřeném technickém stavu. Beton je pouze mírně popraskaný, především na římsách.

Mocnost kolejového lože je zjevně nedostatečná. Dno propustku je částečně zanesené, svahové kužely porostlé vegetací.

Nový stav:

jedna kolej, v přechodnici pro oblouk R 2500 m (levý), klesá 0,3 ‰, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120.

Nový propustek byl navržen v souvislosti s požadavkem SŽ na Optimalizace a elektrizace trati Č.Vel.- Veselí n.Luž tak, aby svými šířkovými a výškovými parametry vyhověl provozu. U stávajícího monolitického propustku který nevyhovuje ani kapacitně nejde spolehlivě určit zatížitelnost a proto bude nahrazen novým trubním DN 800 se šikmými čely zpevněnými kamennou dlažbou.

SO 12-21-02 Železniční propustek v ev. km 44,558

Dosavadní stav:

jedna kolej v přímé, klesá 1,9 ‰, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100

Stávající propustek je trubní (trouba TZA 2). Technický stav objektu se jeví dobrý. Betonová čela propustku jsou pouze mírně popraskaná. Zábradlí na objektu není. Trubky RT DN 800 jsou čisté, sedimentační jímka na levé straně trati částečně zanesená. Koryto vodoteče na pravé straně je zarostlé vegetací a zanesené. Na drážní propustek na výtoku ve vzdálenosti cca navazuje další trubní DN 600, který není součástí SO.

Nový stav:

jedna kolej, v přímé, klesá 2,0 ‰, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120

Propustek bude nahrazen novým trubním železobetonovým dle hydrotechnického výpočtu DN 800 se šikmými čely zpevněnými kamennou dlažbou.

SO 12-21-03 Železniční propustek v ev. km 44,690

Dosavadní stav:

jedna kolej v přímé, klesá 1,9 ‰, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100

Stávající propustek je trubní (trouba TZA 2). Technický stav objektu se jeví dobrý. Betonová čela propustku jsou pouze mírně popraskaná. Římsa vlevo je prasklá. Zábradlí i přes danou výšku objektu chybí. Betonové trubky DN 800 jsou zanesené cca do 1/3 průměru. Koryto vodoteče je zarostlé vegetací a zanesené. Na drážní propustek na výtoku navazuje meliorační zatrubnění DN 600, který není součástí SO.

Nový stav:

jedna kolej, v přímé, klesá 2,0 ‰, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120

U stávajícího vícehranného trubního propustku nejde spolehlivě určit zatížitelnost, proto bude nahrazen novým dle hydrotechnického výpočtu DN 800 se šikmými čely.

SO 12-21-04 Železniční propustek v ev. km 44,785

Stávající stav:

jedna kolej v přímé, klesá 1,9 ‰, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100

Stávající propustek je tvořen tenkostěnnou ocelovou konstrukcí typu tubosider průměru 800 mm. Na vtokové části je monolitické čelo. Technický stav konstrukce tubosideru se jeví jako dobrý. Na vtokové části se nachází monolitické čelo, na výtokové části je šikmé čelo zpevněné kamennou dlažbou. Na drážní propustek na výtoku ve vzdálenosti cca 5,5 m navazuje meliorační zatrubnění DN 650, který není součástí SO.

Nový stav:

jedna kolej, v přímé, bez podélného sklonu, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120.

Stávající tubosiderová konstrukce bude zcela vybourána. Monolitické čelo na vtoku bude vybouráno do úrovně umožňující zhotovení podkladního betonu a bezproblémové osazení betonových patkových trub. Propustek bude nahrazen novým trubním dle hydrotechnického výpočtu DN 800 se šikmými čely zpevněnými kamennou dlažbou.

SO 12-21-05 Železniční propustek v ev. km 45,096Stávající stav:

jedna kolej v přímé, klesá 0,2 ‰, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100.

Stávající propustek je trubní (trouba TZA 2) s betonovými čely. Technický stav objektu se jeví dobrý. Betonová čela propustku jsou pouze mírně popraskaná. Zábradlí na objektu není. Betonové vícehranné trubky DN 1000 jsou mírně zanesené. Propustkem protéká za normálního stavu vodoteč o hloubce cca 0,10 m. Koryto vodoteče na vtoku i výtoku je zarostlé vegetací a zanesené. Na drážní propustek na výtoku navazuje meliorační zatrubnění DN 600, který není součástí SO.

Nový stav:

jedna kolej, v přímé, vodorovný, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120.

U stávajícího vícehranného trubního propustku nejde spolehlivě určit zatížitelnost, proto bude nahrazen novým dle hydrotechnického výpočtu DN 1000. Propustek bude mít šikmá čela zpevněná kamennou dlažbou.

SO 12-21-06 Železniční propustek v ev. km 45,692Stávající stav:

jedna kolej v přímé, klesá 1,92 ‰, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100.

Stávající propustek je trubní (trouba TZA 2) s betonovými čely a kolmými betonovými křídly. Propustek se nachází v bezprostřední blízkosti přejezdu. Betonová čela propustku jsou pouze mírně popraskaná a je na nich osazeno zábradlí. Římsy jsou mírně degradované. Mocnost kolejového lože zjevně nevyhovuje. Betonové trubky RT DN 1000 jsou zaneseny do 3/4 průměru. Čela propustku navazují na opěrné zídky opatřené zábradlím místní komunikace. Koryto vodoteče na vtoku i výtoku je zarostlé vegetací a zanesené. Na výtokové části na propustek navazuje silniční propustek pod přilehlou nezpevněnou komunikací, jež není součástí SO.

Nový stav:

jedna kolej, v přímé, klesá 1,30 ‰, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120

Propustek bude nahrazen novým trubním dle hydrotechnického výpočtu DN 1000, z místních výškových poměrů bude na vtoku propustek osazen jímkou s úhlovými zídkami, na výtoku bude šikmé čelo a přilehlé svahy zpevněné dlažbou. Na navazujícím propustku, jež není součástí SO budou zhotovena nová rovnoběžná gabionová křídla. Do vtokové i výtokové části budou zaústěny příkopy odvodnění trati.

SO 12-21-07 Železniční propustek v ev. km 46,559Stávající stav:

jedna kolej v pravém oblouku cca R 850 m, klesá 0,38 ‰, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100.

Stávající propustek tvoří kamenná klenba, římsy, poprsní zdi i křídla. Ocelové zábradlí nad poprsními zdmi. V klenbě jsou výluhy. Poprsní zdi a křídla porostlá vegetací. Výskyt drobných trhlin a výluhů. Dno zanesené.

Nový stav:

jedna kolej, v přechodnici pro oblouk R 900 m (pravý), klesá 1,10 ‰, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120.

Na stávající klenbu bude zřízena nasazená žb. deska tak, aby byl zajištěn požadovaný VMP včetně ocelového trojmadlového zábradlí. Zdivo bude proinjektováno v plném rozsahu, spáry sanovány, kameny očištěny. Bude provedeno zpevnění dna a svahů.

SO 12-21-08 Železniční propustek v ev. km 47,017Stávající stav:

jedna kolej v přímé, klesá 0,13 ‰, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100.

Stávající propustek tvoří kamenná klenba poprsní zdi i křídla. Ocelové zábradlí nad poprsními zdmi. V klenbě jsou výluhy. Poprsní zdi a křídla porostlá vegetací. Výskyt drobných trhlin a výluhů. Dno zanesené.

Nový stav:

jedna kolej, v přímé, klesá 2,50 ‰, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120.

Na stávající klenbu bude zřízena nasazená žb. deska tak, aby byl zajištěn požadovaný VMP včetně ocelového trojmadlového zábradlí. Zdivo bude proinjektováno v plném rozsahu, spáry sanovány, kameny očištěny. Bude provedeno zpevnění dna a svahů.

SO 12-21-09 Železniční propustek v ev. km 47,370Stávající stav:

jedna kolej v přímé, klesá 0,03 ‰, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100.

Stávající propustek tvoří kamenná klenba poprsní zdi i křídla. Ocelové zábradlí nad poprsními zdmi. V klenbě jsou výluhy. Poprsní zdi a křídla porostlá vegetací. Výskyt drobných trhlin a výluhů. Dno zanesené.

Nový stav:

jedna kolej, v přímé, ve vodorovné, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120.

Stávající klenbová konstrukce bude odstraněna a zřízen nový z rámových prefabrikátů s šikmými čely. Světlost prefabrikátů je 2 x 2,6m, světlost otvoru propustku je 2x2,2 m. U objektu bude nahrazena nová turistická stezka, která nahradí stávající turistickou stezku u objektu SO 12-21-10.

SO 12-21-10 Železniční propustek v ev. km 47,541Stávající stav:

jedna kolej v přímé, klesá 0,03 ‰, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100.

Nosná konstrukce je tvořena tubosiderovou konstrukcí se šikmými čely zpevněnými odlážděným límcem. Technický stav konstrukce tubosideru se jeví jako dobrý. Na výtokové a vtokové části je šikmé čelo zpevněné kamennou dlažbou. Z výtokové části je voda odváděna trubkou DN 400. Propustek slouží jako podchod pro pěší, z toho důvodu je dno zpevněno ocelovým pochozím roštem.

Nový stav:

jedna kolej, v přímé, ve vodorovné, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120.

Stávající tubosiderová konstrukce bude odstraněna a zřízen nový z rámových prefabrikátů (světlost prefabrikátu 1,4x1,4; světlost otvoru 1,4x1,06) s šikmými čely. Stávající turistická stezka bude přemístěna k objektu SO 12-21-09.

SO 12-21-11 Železniční propustek v ev. km 47,701**Stávající stav:**

jedna kolej v levém oblouku, bez podélného sklonu, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100.

Stávající propustek je trubní (TZA 2). Čela jsou svislá z prostého betonu. Trhliny v prostupu trouby čelem. Odláždění vtoku a výtoku zřejmě zaneseno. Trouba rovněž zanesena.

Nový stav:

jedna kolej, oblouk R 950 m (levý), klesá 1,50 ‰, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120.

Pro dané trubní prefabrikáty nelze zajistit požadovanou zatížitelnost a přechodnost (nejsou k dispozici statické podklady), proto bude propustek kompletně přestavěn. Stávající propustek bude odstraněn a zřízen nový trubní s šikmými čely. Zpevnění svahů bude provedeno dlažbou do betonu tl. 100 mm (vyztuženého karisíti) z lomového kamene tl. 200 mm (min. rozměr kamene 150 mm).

SO 12-21-12 Železniční propustek v ev. km 48,551**Stávající stav:**

jedna kolej v levém oblouku cca R 910 m, klesá 0,04 ‰, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100.

Stávající propustek je trubní (TZA 2). Propustek je tvořen dvojicí trub. Čela jsou svislá z prostého betonu. V místě propstu trouby čelem jsou trhliny.

Nový stav:

jedna kolej, v přechodnici pro oblouk R 910 m (levý), klesá 0,10 ‰, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120.

Stávající dvoutrubní propustek bude odstraněn a zřízen nový z rámových prefabrikátů se svislými žb. čely. Poloha propustku bude upravena tak, aby byl kolmý ke koleji. Čela propustku budou svislá.

SO 12-21-13 Železniční propustek v ev. km 49,088**Stávající stav:**

jedna kolej v přímé, vodorovná, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100.

Nosná konstrukce je tvořena tubosiderovou konstrukcí se šikmými čely zpevněnými odlážděným límcem. Křídla jsou kamenná, šikmá

Nový stav:

jedna kolej, v přímé, vodorovná, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120.

Stávající tubosiderový propustek bude na základě rozhodnutí zástupce investora z obavy o trvanlivost nahrazen novým trubním DN 800.

SO 12-21-14 Železniční propustek v ev. km 49,535**Stávající stav:**

jedna kolej v přímé, vodorovná, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100.

Nosná konstrukce je tvořena tubosiderovou konstrukcí se šikmými čely zpevněnými odlážděným límcem. Křídla jsou kamenná, šikmá.

Nový stav:

jedna kolej, v přímé, vodorovná, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120.

Stávající tubosiderový propustek bude na základě rozhodnutí zástupce investora z obavy o trvanlivost nahrazen novým trubním DN 800 s šikmými čely.

SO 12-21-15 Železniční propustek v ev. km 49,895**Stávající stav:**

jedna kolej v pravém oblouku cca R 1500 m, stoupá 0,14 ‰, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100.

Stávající propustek je tvořen kamennými opěrami a nosnou konstrukcí z kolejnic pod provozovanou kolejí (vpravo) kamennými deskami pod historicky zrušenou kolejí (vlevo). Stávající nosná konstrukce v nevyhovujícím stavu, za hranou životnosti. Evidentně nelze zajistit požadovanou zatížitelnost a přechodnost, proto bude propustek kompletně přestavěn.

Nový stav:

jedna kolej, oblouk R 1500 m (pravý), ve vodorovné, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120.

Nový propustek bude tvořen žb. rámovými prefabrikáty s šikmými čely. Založení propustku bude plošné.

SO 12-21-17 Železniční propustek v ev. km 50,949**Stávající stav:**

jedna kolej v přímé, klesá 0,4 ‰, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100.

Nosná konstrukce propustku je tvořena tenkostěnnou ocelovou konstrukcí (tubosiderovou) konstrukcí se šikmými čely zpevněnými odlážděným límcem. Technický stav konstrukce tubosideru se jeví jako dobrý. Na výtokové a vtokové části je šikmé čelo zpevněné kamennou dlažbou.

Nový stav:

jedna kolej, v přímé, klesá 1,0 ‰, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120.

Stávající tubosiderová konstrukce bude odstraněna a bude zřízen nový trubní DN800 s šikmými čely. Na výtokové části bude z důvodu většího výškového rozdílu mezi zpevněním a terénem za přilehlé hranici drážního pozemku zřízena monolitická úhlová zídka.

SO 12-21-18 Železniční propustek v ev. km 51,386**Stávající stav:**

jedna kolej v přímé, klesá 0,80 ‰, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100.

Stávající propustek je trubní (TZA 2). Čela jsou svislá z prostého betonu. Pro dané trubní prefabrikáty nelze zajistit požadovanou zatížitelnost a přechodnost (nejdou k dispozici statické podklady), proto bude propustek kompletně přestavěn.

Nový stav:

jedna kolej, v přímé, klesá 0,80 ‰, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120.

Stávající propustek bude odstraněn a zřízen nový trubní DN 1400 s šikmými čely.

SO 12-21-19 Železniční propustek v ev. km 51,823**Stávající stav:**

jedna kolej v pravém oblouku cca R 700 m, klesá 0,00 ‰, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100.

Stávající propustek je tvořen kamennými opěrami a vodorovnou nosnou konstrukcí ze zabetonovaných kolejnic. Stávající nosná konstrukce v nevyhovujícím stavu, za hranou životnosti. Evidentně nelze zajistit požadovanou zatížitelnost a přechodnost, proto bude propustek kompletně přestavěn.

Nový stav: j

edna kolej, v přechodnici pro oblouk R 700 m (pravý), ve vodorovné, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120.

Stávající propustek bude odstraněn a zřízen bude nový rámový, prefabrikovaný s šikmými čely.

SO 12-21-20 Železniční propustek v ev. km 52,337Stávající stav:

jedna kolej v přímé, klesá 1 ‰, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100.

Stávající propustek je trubní (TZA 2). Propustek je tvořen dvojicí trub. Čela jsou svislá z prostého betonu. V místě prostupu trouby do čela jsou trhlíny. Pro dané trubní prefabrikáty nelze zajistit požadovanou zatížitelnost a přechodnost (nejsou k dispozici statické podklady), proto bude propustek kompletně přestavěn.

Nový stav:

jedna kolej, v přímé, klesá 1 ‰, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120.

Stávající propustek bude odstraněn a zřízen bude nový trubní DN1400 s šikmými čely.

D.2.1.4.3 Silniční mosty a propustky

SO 02-22-01	Silniční most místní komunikace přes Jelení potok
SO 06-22-01	Silniční most v km 18,555
SO 08-22-01	Silniční most v ev.km 33,410
SO 08-22-02	Silniční most v ev.km 33,458
SO 12-22-01	Silniční most v km 54,020

SO 02-22-01 Silniční most místní komunikace přes Jelení potok

Předmětem tohoto SO je novostavba silničního mostu převádějící nově navrženou místní komunikaci (SO 02-50-03) přes Jelení potok, v souvislosti s aktualizací hydrotechnického výpočtu pro mostní objekt (v DÚR navržen propustek DN 800), dle aktuálních podkladů ČHMÚ, z nichž vyplynula nutnost návrhu mostu š. 6,0 m.

Most je založen plošně na podkladním betonu a hutněných sanačních polštářích ze šterkodrti s vloženou dvouosou geomříží. Horní povrch základových pasů je navržen ve sklonu od opěr. Opěry jsou navrženy monolitické, železobetonové s integrovanými křídly. Nosná monolitická, železobetonová, rámová konstrukce o kolmém rozpětí 6 m má v poli min. tloušťku 0,5 m. Na mostě budou provedeny ŽB. římsy šířky 800 mm, kotvené shora do NK i křídel kotvami ve vývrtu dle VL4 – 402.02.

V rámci stavby nedojde k úpravě směrového vedení koryta. Pod mostem a v jeho těsné blízkosti bude pouze upraven příčný profil koryta dle nové dispozice mostu. Z hlediska proudění vody a převedení povodňových průtoků nepředstavuje nové řešení žádnou změnu.

SO 06-22-01 Silniční most v žkm 18.555Popis technického řešení:

Nově navrhovaný nadjezd převádí silnici I/24 přes železniční trať a nahrazuje stávající úrovněvý železniční přejezd v ev. km 18,694. Most je navržen jako spojitý nosník z předpjatého betonu o 5 polích rozpětí 27+34+34+34+27 m. V příčném směru se jedná o dvoutrámovou konstrukci s proměnným příčným sklonem. Celková šířka mostu je 13,8 m, celková délka 169,4 m. Most je uložen na hrncová ložiska – pevné ložisko je umístěno na pilíři P4. Nosná konstrukce mostu sleduje půdorysné vedení přeložky silnice I/24. Spodní stavba mostu je tvořena železobetonovými opěrami a sloupovými pilíři. Most je založen na velkopřůměrových pilotách.

SO 08-22-01 Silniční most v ev. km 33,410

V rámci elektrizace trati budou na silniční nadjezd instalovány zábrany proti dotyku. Zábrany výšky 2,0 m budou umístěny za stávající svodidla/zábradlí v rozsahu 3,85 m od osy koleje m a budou kotveny přes patní desku do mostní římsy pomocí chemických kotev.

SO 08-22-01 Silniční most v ev. km 33,458

V rámci elektrizace trati budou na silniční nadjezd instalovány zábrany proti dotyku. Zábrany výšky 2,0 m budou umístěny za stávající svodidla/zábradlí v rozsahu 3,85 m od osy koleje m a budou kotveny přes patní desku do mostní římsy pomocí chemických kotev.

SO 12-22-01 Silniční most v km 54,020**Stávající stav:**

počet kolejí pod mostem: 1, kolej v přímé, klesá 0,40 ‰, traťová rychlost 100 km/h, traťová třída zatížení D3-100, prostorová průchodnost vyhovuje.

Most převádí komunikaci kategorie S 7,5/50 přes trať České Velenice - Veselí n/L. Šířkové uspořádání na mostě je odvozeno z parametrů převáděné komunikace tj. 2x (3000+rozšíření + 750) mm. Vzhledem k návrhové rychlosti a účelu objektu nejsou na mostě zřízeny chodníky pro pěší ani nouzové chodníky. Volná šířka mostu (mezi svodidly) činí 7800 mm. Z důvodu zajištění plynulého svahování přesypaného objektu je samotná šířka mostu (resp. délka tubusu) širší jako je nutná šířka pro přemostění silniční komunikace. Tubus přesahuje za líce svodidla na obou stranách cca 6 m a je přesypaný. Na obou okrajích tubusu je z bezpečnostních důvodů navržena římsa s dopravně bezpečnostním zábradlím, které končí až na křídlových dílcích, kde výška svahu nepřekračuje 1,5 m nad terénem pod mostem.

Nový stav:

počet kolejí pod mostem: 1, koleje v přímé, kolej klesá 0,40 ‰ traťová rychlost v=120 km/h, traťová třída zatížení D4-120, prostorová průchodnost je splněna.

Z důvodu elektrifikace trati je navrženo osazení nových protidotykových zábran odpovídajících ČSN EN 50 122-1. Protidotykové zábrany budou osazeny v rozsahu 4 m na každé římsě.

Sloupky nových protidotykových zábran budou navrženy tak, aby bylo primárně využito stávajícího kotvení zábradlí. Na základě podrobného statického posouzení může být stávající kotvení doplněno novým. Předpokládají se závitové tyče vlepené do dodatečně vyvrtaných kanálků ve stávající železobetonové římsě.

Konstrukce nových protidotykových zábran bude tvořena úhelníkovými rámy s děrovanou výplní o velikosti ok max. 12,5 x 12,5 mm. Do výšky min. 1 m nad povrchem římsy bude výplň zábran plná (např. plech). Mezera mezi spodním lícem rámu a povrchem římsy bude zcela překryta.

26. D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty**D.2.1.5.2 Úpravy, přeložky elektrorozvodných sítí a osvětlení**

SO 04-30-11.1 Úprava VO ve Dvorech n. L. v km 10,9 - 11,4

SO 04-30-14 Přeložka kabelů VO v Suchdole nad Lužnicí, km 15,781

SO 05-30-11 Nové VO přeložky místní komunikace v Suchdole nad Lužnicí, km 16,730 - 17,290

SO 05-30-12 Přeložka kabelů VO v Suchdole nad Lužnicí, km 17,303

SO 08-30-14 Přeložka kabelu VO v Třeboni, km 32,343

SO 08-30-14.1 Nové VO místní komunikace v Třeboni, sídliště Gigant, km 35,8 - 36,1

SO 08-30-14.2 Přeložka kabelu VO v Třeboni, v km 30,8 – 39,0

SO 10-50-06.3 Úprava VO v Lužnici v km 38,5 - 38,6

SO 11-52-02.2 Úprava a prodloužení VO v Lomnici n. L.

SO 04-30-11.1 Úprava VO ve Dvorech n. L. v km 10,9 - 11,4

V rámci tohoto SO bude provedena úprava osvětlení komunikací v prostoru přiléhajícím po obou stranách k železniční zastávce a navazující komunikace. Nové osvětlení ze směru od Suchdola nad Lužnicí bude připojeno na stávající osvětlení. Stávající osv. stožár, který je v kolizi s nově navrženou

komunikací bude demontován. Nově navržená komunikace je z části vybavena chodníky, které budou osvětleny včetně osvětlení nových přechodů pro chodce a provedena úprava trasy kabelového vedení VO.

Osvětlení veřejných prostor bude provedeno pomocí osvětlovacích stožárů v. 8 m. Pro osvětlení komunikace pod mostem bude použito osvětlení přisazené na konstrukci mostu.

Pro osvětlení 2 nových přechodů pro chodce budou použity designové stožáry s náklonem 8° dosahující výšky 9 m včetně dekorativního osvětlení. Ve výšce 6 m bude na těchto stožárech instalován výložník délky 1m, kde bude osazeno svítidlo osvětlující přechod. Vůči horizontu budou výložníky naklopeny o 5°.

Navýšení energetické bilance bude představovat cca 1,0 kW.

SO 04-30-14 Přeložka kabelů VO v Suchdole nad Lužnicí, km 15,781

V rámci tohoto SO bude provedena úprava osvětlení komunikací v prostoru přiléhajícím po obou stranách k železniční zastávce a navazující komunikace. Z důvodu rekonstrukce stávajícího PZS P5598 bude upraveno stávající osvětlení v ulici Havlíčkova. Během rekonstrukce bude vyměněn stávající osvětlovací stožár a nahrazen novým ve shodném místě. Nový osvětlovací stožár bude připojen na stávající osvětlení. Nově navržená komunikace je z části vybavena chodníky, které budou osvětleny a provedena úprava trasy kabelového vedení VO.

Osvětlení veřejných prostor bude provedeno pomocí osvětlovacích stožárů v. 8 m.

Navýšení energetické bilance není.

SO 05-30-11 Nové VO přeložky místní komunikace v Suchdole nad Lužnicí, km 16,730 - 17,290

V rámci tohoto SO bude provedena úprava osvětlení komunikací v prostoru přiléhajícím po obou stranách k železniční stanici a navazující komunikace.

Nové osvětlení ze směru od obce Klikov bude připojeno na stávající osvětlení.

Jedná se o komunikaci u stávajícího přejezdu P5602, který bude rekonstruován. Od přejezdu P5602 je navržena nová komunikace směrem k rušenému přejezdu P5601. Tato nová komunikace je řešena v rámci stavebního objektu SO 05-30-11.

Stávající osv. stožár, který je v kolizi s nově navrženou komunikací bude demontován – ulice Lužnická. Nově navržená komunikace je vybavena chodníky, které budou osvětleny včetně osvětlení nových přechodů pro chodce a provedena úprava trasy kabelového vedení VO.

Připojení je navrženo kabelem CYKY 4Bx16mm².

Osvětlení veřejných prostor bude provedeno pomocí osvětlovacích stožárů v. 8 m.

Pro osvětlení 2 nových přechodů pro chodce budou použity designové stožáry s náklonem 8° dosahující výšky 9 m včetně dekorativního osvětlení. Ve výšce 6 m bude na těchto stožárech instalován výložník délky 1m, kde bude osazeno svítidlo osvětlující přechod. Vůči horizontu budou výložníky naklopeny o 5°.

Navýšení energetické bilance bude představovat cca 1,2 kW.

SO 05-30-12 Přeložka kabelů VO v Suchdole nad Lužnicí, km 17,303

V rámci tohoto SO bude provedena úprava osvětlení komunikací v prostoru přiléhajícím po obou stranách k železniční stanici a navazující komunikace.

Nové osvětlení ze směru od obce Klikov bude připojeno na stávající osvětlení. Jedná se o komunikaci u stávajícího přejezdu P5602, který bude rekonstruován. Od přejezdu P5602 je navržena nová komunikace směrem k rušenému přejezdu P5601. Tato nová komunikace je řešena v rámci stavebního objektu SO 05-30-11.

Stávající osv. stožár, který je v kolizi s nově navrženou komunikací bude demontován – ulice Lužnická. Nově navržená komunikace je vybavena chodníky, které budou osvětleny včetně osvětlení nových přechodů pro chodce a provedena úprava trasy kabelového vedení VO.

Připojení je navrženo kabelem CYKY 4Bx16mm².

Osvětlení veřejných prostor bude provedeno pomocí osvětlovacích stožárů v. 8 m.

Pro osvětlení 2 nových přechodů pro chodce budou použity designové stožáry s náklonem 8° dosahující výšky 9 m včetně dekorativního osvětlení. Ve výšce 6 m bude na těchto stožárech instalován výložník délky 1m, kde bude osazeno svítidlo osvětlující přechod. Vůči horizontu budou výložníky naklopeny o 5°.

Navýšení energetické bilance bude představovat cca 1,2 kW.

SO 08-30-14 Přeložka kabelu VO v Třeboni, km 32,343

V rámci tohoto SO bude provedena úprava kabelového vedení NN v blízkosti zastávky Třeboň Lázně. Výměna kabelového vedení je navržena vždy od stávajícího osvětlovacího stožáru ke stávajícímu osvětlovacímu stožáru, tedy bez kabelových spojek. Stávající osvětlovací stožáry nejsou v kolizi se stavbou.

Připojení je navrženo kabelem CYKY 4Bx16mm².

Osvětlení veřejných prostor bude provedeno pomocí osvětlovacích stožárů v. 8 m.

Pro osvětlení 2 nových přechodů pro chodce budou použity designové stožáry s náklonem 8° dosahující výšky 9 m včetně dekorativního osvětlení. Ve výšce 6 m bude na těchto stožárech instalován výložník délky 1m, kde bude osazeno svítidlo osvětlující přechod. Vůči horizontu budou výložníky naklopeny o 5°.

Navýšení energetické bilance není.

SO 08-30-14.1 Nové VO místní komunikace v Třeboni, sídliště Gigant, km 35,8 - 36,1

V rámci tohoto SO bude provedena úprava kabelového vedení NN v rámci úpravy komunikace od ul. Lesní v místní části Holičky k žel. přejezdu P5614 v km 31,067 a novostavby komunikace od zrušeného přejezdu P5613 v ev. km 30,843. Připojení nové osvětlovací soustavy bude ze stávajícího rozvodu VO. Stávající osvětlovací stožáry nejsou v kolizi se stavbou a budou zachovány.

Osvětlení veřejných prostor bude provedeno pomocí osvětlovacích stožárů v. 8 m.

Navýšení energetické bilance je do 500W.

SO 08-30-14.2 Přeložka kabelu VO v Třeboni, v km 30,8 – 39,0

V rámci tohoto SO bude provedena úprava kabelového vedení NN v rámci úpravy komunikace směr sídliště Gigant od komunikace I/24 přes železniční přejezd P5618 v km 35,809. Připojení nové osvětlovací soustavy bude ze stávajícího rozvodu VO. Stávající osvětlovací stožáry nejsou v kolizi se stavbou a budou zachovány.

Osvětlení veřejných prostor bude provedeno pomocí osvětlovacích stožárů v. 8 m.

Navýšení energetické bilance je do 500W.

SO 11-52-02.2 Úprava a prodloužení VO v Lomnici n. L.

V rámci tohoto SO bude provedena úprava osvětlení komunikací v prostoru přiléhajícím po obou stranách k železniční stanici a navazující komunikace.

Nové osvětlení ze směru od obce bude připojeno na stávající osvětlení. Jedná se o komunikaci u stávajícího přejezdu P5628, který bude rekonstruován. Od přejezdu P5628 je navržena úprava komunikace směrem k železniční stanici.

V prostoru u nádraží – za výpravní budovou jsou navrženy nová parkovací stání.

Stávající osv. stožár, který je v kolizi s nově navrženou komunikací bude demontován – ulice Nádražní.

Připojení je navrženo kabelem CYKY 4Bx16mm².

Osvětlení veřejných prostor bude provedeno pomocí osvětlovacích stožárů v. 8 m.

Navýšení energetické bilance bude představovat cca 1,0 kW.

27. D.2.1.6 Potrubní vedení

D.2.1.6.1 Kanalizace

SO 03-31-01	Ochrana kanalizace v km 6,423
SO 03-31-02	ŽST Nová Ves nad Lužnicí, dešťová kanalizace
SO 04-31-01	Ochrana kanalizace v km 15,357
SO 05-31-01	Ochrana kanalizace v km 17,302
SO 05-31-02	ŽST Suchdol nad Lužnicí, dešťová kanalizace
SO 07-31-01	ŽST Majdalena, dešťová kanalizace
SO 08-31-01	Ochrana kanalizace v km 24,287
SO 08-31-02	Ochrana kanalizace v km 30,909
SO 08-31-03	Ochrana kanalizace v km 32,914
SO 08-31-04	Ochrana kanalizace v km 33,109
SO 09-31-01	Zatrubnění příkopu v km 34,372
SO 09-31-01.1	Úprava kanalizace u objektu TS 22/0,4 kV
SO 09-31-02	ŽST Třeboň, dešťová kanalizace
SO 10-31-01	Ochrana kanalizace v km 34,717
SO 10-31-02	Ochrana kanalizace v km 42,513
SO 10-31-03	Ochrana kanalizace v km 42,694
SO 10-31-04	Ochrana kanalizace v km 35,800 – 36,160
SO 11-31-01	ŽST Lomnice nad Lužnicí, dešťová kanalizace

SO 03-31-01 Ochrana kanalizace v km 6,423

V daném místě dochází ke křížení stávajícího výtoku splaškové kanalizace PE d63 s tělesem dráhy. Hloubka uložení kanalizace není známa. V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chráničce dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník.

- | | |
|---------------------------|------------|
| ▪ Profil potrubí: | d 63 |
| ▪ Materiál: | PE |
| ▪ Výměna potrubí v délce: | 23,7 m |
| ▪ Délka chráněného úseku: | 19,7 m |
| ▪ Správce kanalizace: | ČEVAK a.s. |

SO 03-31-02 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, dešťová kanalizace

Pro odkanalizování dešťových vod z ŽST Nová Ves nad Lužnicí je navržena gravitační dešťová kanalizace. Svodné potrubí je navrženo z kameninového potrubí DN 300 - 500. Potrubí je napojeno na vsakovací objekty. Vsakovací objekty jsou složeny z plastových voštinových boxů o rozměrech 0,6 x 0,6 x 1,2 m. Plocha vsakovacího objektu 1 je 66 m². Plocha vsakovacího objektu 2 je 5 m². Ze vsakovacích objektů jsou navrženy bezpečnostní přepady KT 300. Koeficient vsaku není v současnosti znám, bude upřesněn do dalšího stupně projektové dokumentace. Pro návrh bylo počítáno s koeficientem vsaku 1 x 10⁻⁶. Rozměr vsakovacího objektu bude případně dodatečně upraven na základě výsledků vsakovacích zkoušek.

SO 04-31-01 Ochrana kanalizace v km 15,357

V daném místě dochází ke křížení stávající gravitační kanalizace s tělesem dráhy. Materiál potrubí neznámý, nutno ověřit. Hloubka dna potrubí v místě křížení by se měla nacházet na kótě 451,96 m n. m (2,5 m pod stávajícím terénem). Krytí potrubí pod železničním tělesem vyhoví požadavkům ČSN na křížení potrubí s dráhou. Hloubka uložení potrubí bude ověřena geodetickým zaměřením, stav potrubí kamerovou prohlídkou. V případě nevyhovujícího stávajícího stavu bude potrubí v místě křížení vyměněno.

- | | |
|---------------------------|------------|
| ▪ Profil potrubí: | DN 300 |
| ▪ Materiál: | neznámý |
| ▪ Výměna potrubí v délce: | 16,4 m |
| ▪ Délka chráněného úseku: | 12,4 m |
| ▪ Správce kanalizace: | ČEVAK a.s. |

SO 05-31-01 Ochrana kanalizace v km 17,302

V daném místě dochází ke křížení stávající gravitační kanalizace s tělesem dráhy. Hloubka dna potrubí v místě křížení by se měla nacházet na kótě 451,20 m n. m. Hloubka uložení potrubí a krytí pod železničním tělesem budou ověřeny geodetickým zaměřením, stav potrubí kamerovou prohlídkou. V případě nevyhovujícího stávajícího stavu bude potrubí v místě křížení vyměněno.

- | | |
|---------------------------|------------|
| ▪ Profil potrubí: | DN 1000 |
| ▪ Materiál: | Beton |
| ▪ Výměna potrubí v délce: | 23,8 m |
| ▪ Délka chráněného úseku: | 16,9 m |
| ▪ Správce kanalizace: | ČEVAK a.s. |

SO 05-31-02 ŽST Suchdol nad Lužnicí, dešťová kanalizace

Pro odkanalizování dešťových vod z ŽST Suchdol nad Lužnicí je navržena gravitační dešťová kanalizace. Svodné potrubí je navrženo z kameninového potrubí DN 300 - 500. Potrubí je napojeno na vsakovací objekty. Vsakovací objekty jsou složeny z plastových voštinových boxů o rozměrech 0,6 x 0,6 x 1,2 m. Plocha vsakovacího objektu 1 je 300 m². Plocha vsakovacího objektu 2 je 107 m². Ze vsakovacích objektů jsou navrženy bezpečnostní přepady KT 300. Koeficient vsaku není v současnosti znám, bude upřesněn do dalšího stupně projektové dokumentace. Pro návrh bylo počítáno s koeficientem vsaku 1 x 10⁻⁶. Rozměr vsakovacího objektu bude případně dodatečně upraven na základě výsledků vsakovacích zkoušek.

SO 07-31-01 ŽST Majdalena, dešťová kanalizace

Pro odkanalizování dešťových vod z ŽST Majdalena je navržena gravitační dešťová kanalizace. Svodné potrubí je navrženo z kameninového potrubí DN 300 - 500. Potrubí je napojeno na vsakovací objekt. Vsakovací objekt je složen z plastových voštinových boxů o rozměrech 0,6 x 0,6 x 1,2 m. Plocha vsakovacího objektu je 69 m². Ze vsakovacího objektu je navržený bezpečnostní přepad KT 300. Koeficient vsaku není v současnosti znám, bude upřesněn do dalšího stupně projektové dokumentace. Pro návrh bylo počítáno s koeficientem vsaku 1 x 10⁻⁶. Rozměr vsakovacího objektu bude případně dodatečně upraven na základě výsledků vsakovacích zkoušek.

SO 08-31-01 Ochrana kanalizace v km 24,287

V daném místě dochází ke křížení splaškové kanalizace PE d75 s tělesem dráhy. Hloubka uložení kanalizace není známa. V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník.

- | | |
|---------------------------|--------|
| ▪ Profil potrubí: | d 75 |
| ▪ Materiál: | PE |
| ▪ Výměna potrubí v délce: | 14,3 m |

- Délka chráněného úseku: 10,3 m
- Správce kanalizace: ČEVAK a.s.

SO 08-31-02 Ochrana kanalizace v km 30,309

V daném místě dochází ke křížení splaškové kanalizace PE d80 s tělesem dráhy. Souběžně s tělesem dráhy je severně od železniční trati navržena nová souběžná komunikace nad stávající kanalizací. Hloubka uložení kanalizace není známa. V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chráničce dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník.

- Profil potrubí: d 80
- Materiál: PE
- Výměna potrubí v délce: 97,7 m
- Délka chráněného úseku: 19,5 m
- Správce kanalizace: ČEVAK a.s.

SO 08-31-03 Ochrana kanalizace v km 32,914

V daném místě dochází ke křížení stávající gravitační kanalizace s tělesem dráhy. Hloubka uložení kanalizace dle správce cca 4,5 m. Hloubka uložení potrubí a krytí pod železničním tělesem budou ověřeny geodetickým zaměřením, stav potrubí kamerovou prohlídkou. V případě nevyhovujícího stávajícího stavu bude potrubí v místě křížení vyměněno.

- Profil potrubí: DN 1400
- Materiál: Beton
- Výměna potrubí v délce: 16,2 m
- Délka chráněného úseku: 12,2 m
- Správce kanalizace: ČEVAK a.s.

SO 08-31-04 Ochrana kanalizace v km 33,109

V daném místě dochází ke křížení stávající gravitační kanalizace s tělesem dráhy. Materiál potrubí a dimenzi nutno ověřit. Pro účely projektu byl zvolen materiál a dimenze ve shodě s navazující částí kanalizace. Hloubka uložení kanalizace není známa. Hloubka uložení potrubí a krytí pod železničním tělesem budou ověřeny geodetickým zaměřením, stav potrubí kamerovou prohlídkou. V případě nevyhovujícího stávajícího stavu bude potrubí v místě křížení vyměněno.

- Profil potrubí: DN 1200
- Materiál: Beton
- Výměna potrubí v délce: 16,4 m
- Délka chráněného úseku: 12,4 m
- Správce kanalizace: ČEVAK a.s.

SO 09-31-01 Zatrubnění příkopu v km 34,372

Stavební objekt řeší úpravu odvodnění v místě přejezdu. Stávající v současné době nefunkční zanesený propustek bude zdemolován. Nově bude část příkopu zatrubněna. Před kolejemi bude umístěna vtoková jímka a zatrubnění bude posléze přes lomovou šachtu odvedeno do drážního příkopu.

- Profil potrubí: DN 600
- Materiál: Železobeton
- Potrubí v délce: 39,2 m
- Budoucí správce: ČEVAK a.s.

SO 09-31-01.1 Úprava kanalizace u objektu TS 22/0,4 kV

V dané lokalitě je navržena dešťová kanalizace pro odkanalizování menších pozemních objektů. Kanalizace je navržena z kameninového potrubí DN 300. Kanalizace je napojena na stávající kanalizaci ve správě SŽ.

SO 09-31-02 ŽST Třeboň, dešťová kanalizace

Pro odkanalizování dešťových vod z ŽST Třeboň je navržena gravitační dešťová kanalizace. Svodné potrubí je navrženo z kameninového potrubí DN 300 - 500. Potrubí je napojeno na vsakovací objekt a retenční nádrž. Vsakovací objekt je složen z plastových voštinových boxů o rozměrech 0,6 x 0,6 x 1,2 m. Plocha vsakovacího objektu je 8 m². Ze vsakovacího objektu je navržený bezpečnostní přepad KT 300. Retenční nádrž je navržena jako betonový prefabrikát o objemu 20 m³. Koeficient vsaku není v současnosti znám, bude upřesněn do dalšího stupně projektové dokumentace. Pro návrh bylo počítáno s koeficientem vsaku 1 x 10⁻⁶. Rozměr vsakovacího objektu bude případně dodatečně upraven na základě výsledků vsakovacích zkoušek.

SO 10-31-01 Ochrana kanalizace v km 34,717

V daném místě dochází ke křížení splaškové kanalizace PE d160 s tělesem dráhy. Hloubka uložení kanalizace není známa. V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník.

- | | |
|---------------------------|------------|
| ▪ Profil potrubí: | d 160 |
| ▪ Materiál: | PE |
| ▪ Výměna potrubí v délce: | 21,4 m |
| ▪ Délka chráněného úseku: | 17,4 m |
| ▪ Správce kanalizace: | ČEVAK a.s. |

SO 10-31-02 Ochrana kanalizace v km 42,513

Krytí potrubí pod železničním tělesem vyhoví požadavkům ČSN na křížení potrubí s dráhou. Hloubka uložení potrubí bude ověřena geodetickým zaměřením, stav potrubí kamerovou prohlídkou. Dle podkladů správce je dno potrubí kanalizace 2,20 až 2,90 m pod stávajícím terénem a pravděpodobně je uloženo v chrániče. V případě nevyhovujícího stávajícího stavu bude potrubí v místě křížení vyměněno.

- | | |
|---------------------------|------------|
| ▪ Profil potrubí: | DN 300 |
| ▪ Materiál: | PVC |
| ▪ Výměna potrubí v délce: | 16,5 m |
| ▪ Délka chráněného úseku: | 12,5 m |
| ▪ Správce kanalizace: | ČEVAK a.s. |

SO 10-31-03 Ochrana kanalizace v km 42,694

V daném místě dochází ke křížení stávající gravitační kanalizace s tělesem dráhy. Materiál potrubí a dimenzi nutno ověřit. Pro účely projektu byl zvolen materiál a dimenze ve shodě s navazující částí kanalizace. Hloubka dna potrubí v místě křížení by se měla nacházet na kótě 421,20 m n. m. Hloubka uložení potrubí a krytí pod železničním tělesem budou ověřeny geodetickým zaměřením, stav potrubí kamerovou prohlídkou. V případě nevyhovujícího stávajícího stavu bude potrubí v místě křížení vyměněno.

- | | |
|---------------------------|------------|
| ▪ Profil potrubí: | DN 1000 |
| ▪ Materiál: | Kamenina |
| ▪ Výměna potrubí v délce: | 24,6 m |
| ▪ Délka chráněného úseku: | 16,6 m |
| ▪ Správce kanalizace: | ČEVAK a.s. |

SO 10-31-04 Ochrana kanalizace v km 35,800 – 36,160

V km 36,128 dochází ke zrušení stávajícího přejezdu, rekonstruována a upravena bude místní komunikace v km 35,800 – 36,160. Místní komunikace kříží stávající přírodní stoku DN 500 na ČOV Třeboň-Břilice. Stav potrubí bude ověřen kamerovou prohlídkou. Po dohodě se správcem kanalizace

bude zvážena výměna stávajícího potrubí za nové. V místě křížení s komunikací bude potrubí v případě nízkého krytí chráněno obetonováním.

- | | |
|---------------------------|---------------|
| ▪ Profil potrubí: | DN 500 |
| ▪ Materiál: | Litina |
| ▪ Délka chráněného úseku: | 11,5 + 18,5 m |
| ▪ Správce kanalizace: | ČEVAK a.s. |

SO 11-31-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, dešťová kanalizace

Pro odkanalizování dešťových vod z ŽST Lomnice nad Lužnicí je navržena gravitační dešťová kanalizace. Svodné potrubí je navrženo z kameninového potrubí DN 300 - 500. Potrubí je napojeno na vsakovací objekt. Vsakovací objekt je složen z plastových voštinových boxů o rozměrech 0,6 x 0,6 x 1,2 m. Plocha vsakovacího objektu je 83 m². Ze vsakovacího objektu je navržený bezpečnostní přepad KT 300. Koeficient vsaku není v současnosti znám, bude upřesněn do dalšího stupně projektové dokumentace. Pro návrh bylo počítáno s koeficientem vsaku 1 x 10⁻⁶. Rozměr vsakovacího objektu bude případně dodatečně upraven na základě výsledků vsakovacích zkoušek.

D.2.1.6.2 Vodovody

SO 02-32-01	Ochrana vodovodu v km 2,165
SO 02-32-02	Ochrana vodovodu v km 2,680
SO 03-32-01	Ochrana vodovodu v km 6,427
SO 04-32-01	Ochrana vodovodu v km 11,201
SO 04-32-02	Ochrana vodovodu v km 11,285
SO 04-32-03	Ochrana vodovodu v km 15,147
SO 04-32-04	Ochrana vodovodu v km 15,744
SO 04-32-05	Ochrana vodovodu v km 16,078
SO 04-32-06	Ochrana vodovodu v km 16,121
SO 05-32-01	Ochrana vodovodu v km 16,674
SO 05-32-02	Ochrana vodovodu v km 17,297
SO 08-32-01	Ochrana vodovodu v km 22,924
SO 08-32-02	Ochrana vodovodu v km 24,220
SO 08-32-03	Ochrana vodovodu v km 30,770
SO 08-32-04	Ochrana vodovodu v km 32,335
SO 08-32-05	Ochrana vodovodu v km 33,309
SO 08-32-06	Ochrana vodovodu v km 33,498
SO 09-32-01.1	Úprava vodovodu u objektu TS 22/0,4 kV
SO 10-32-01	Ochrana vodovodu v km 34,487
SO 10-32-02	Ochrana vodovodu v km 35,820 – 36,120
SO 10-32-03	Ochrana vodovodu v km 42,733
SO 12-32-01	Ochrana vodovodu v km 44,845
SO 12-32-01.1	Ochrana vodovodu v km 45,690
SO 12-32-02	Ochrana vodovodu v km 50,066
SO 12-32-03	Ochrana vodovodu v km 50,540
SO 12-32-04	Ochrana vodovodu v km 53,726
SO 12-32-05	Ochrana vodovodu v km 53,739
SO 12-32-06	Ochrana vodovodu v km 53,754

SO 02-32-01 Ochrana vodovodu v km 2,165

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

Bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen

kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty.

- Profil potrubí: d 225
- Materiál: PVC
- Výměna potrubí v délce: 26,8 m
- Délka chráněného úseku: 22,8 m
- Správce vodovodu: ČEVAK a.s.

SO 02-32-02 Ochrana vodovodu v km 2,680

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

Bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty.

- Profil potrubí: d 225
- Materiál: PVC
- Výměna potrubí v délce: 26,6 m
- Délka chráněného úseku: 22,6 m
- Správce vodovodu: ČEVAK a.s.

SO 03-32-01 Ochrana vodovodu v km 6,427

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty.

- Profil potrubí: d 80
- Materiál: PE
- Výměna potrubí v délce: 23,8 m
- Délka chráněného úseku: 19,8 m
- Správce vodovodu: ČEVAK a.s.

SO 04-32-01 Ochrana vodovodu v km 11,201

V daném místě dochází ke křížení s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa. Nutno ověřit, zda se nejedná o výtlač kanalizace. V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí.

- Profil potrubí: d 90
- Materiál: PE
- Výměna potrubí v délce: 19,8 m
- Délka chráněného úseku: 15,8 m
- Správce vodovodu: Obec Dvory nad Lužnicí

SO 04-32-02 Ochrana vodovodu v km 11,285

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa. Stávající potrubí je uloženo v chrániče DN 125. V případě nevyhovujícího uložení bude

provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí.

- Profil potrubí: d 90
- Materiál: PE
- Výměna potrubí v délce: 21,1 m
- Délka chráněného úseku: 17,1 m

SO 04-32-03 Ochrana vodovodu v km 15,147

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty.

- Profil potrubí: d 90
- Materiál: PE
- Výměna potrubí v délce: 22,4 m
- Délka chráněného úseku: 15,6 m
- Správce vodovodu: ČEVAK a.s.

SO 04-32-04 Ochrana vodovodu v km 15,774

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. Na stávajícím potrubí jsou umístěny armaturní šachty na obou stranách železniční trati. Předpokládáme zásah do těchto šachet.

- Profil potrubí: d160
- Materiál: PE
- Výměna potrubí v délce: 13,4 m
- Délka chráněného úseku: 11,0 m
- Správce vodovodu: ČEVAK a.s.

SO 04-32-05 Ochrana vodovodu v km 16,078

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

Bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty.

- Profil potrubí: DN 100
- Materiál: Litina
- Výměna potrubí v délce: 24,0 m
- Délka chráněného úseku: 17,9 m
- Správce vodovodu: ČEVAK a.s.

SO 04-32-06 Ochrana vodovodu v km 16,121

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

Bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty.

- | | |
|---------------------------|------------|
| ▪ Profil potrubí: | DN 160 |
| ▪ Materiál: | PVC |
| ▪ Výměna potrubí v délce: | 22,4 m |
| ▪ Délka chráněného úseku: | 18,4 m |
| ▪ Správce vodovodu: | ČEVAK a.s. |

SO 05-32-01 Ochrana vodovodu v km 16,674

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. Na stávajícím potrubí jsou umístěny armaturní šachty na obou stranách železniční trati. Uzavírací armatury budou umístěny v těchto šachtách.

- | | |
|---------------------------|------------|
| ▪ Profil potrubí: | DN 100 |
| ▪ Materiál: | Litina |
| ▪ Výměna potrubí v délce: | 23,4 m |
| ▪ Délka chráněného úseku: | 15,4 m |
| ▪ Správce vodovodu: | ČEVAK a.s. |

SO 05-32-02 Ochrana vodovodu v km 17,297

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

Bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. Na stávajícím potrubí je umístěna armaturní šachta. Předpokládáme zásah do této šachty.

- | | |
|---------------------------|------------|
| ▪ Profil potrubí: | d 90 |
| ▪ Materiál: | PE |
| ▪ Výměna potrubí v délce: | 21,8 m |
| ▪ Délka chráněného úseku: | 18,2 m |
| ▪ Správce vodovodu: | ČEVAK a.s. |

SO 08-32-01 Ochrana vodovodu v km 22,924

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

Bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena

označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty.

- Profil potrubí: DN 100
- Materiál: Litina
- Výměna potrubí v délce: 16,3 m
- Délka chráněného úseku: 12,9 m
- Správce vodovodu: ČEVAK a.s.

SO 08-32-02 Ochrana vodovodu v km 24,220

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. Na stávajícím potrubí je umístěna armaturní šachta. Předpokládáme zásah do stávající šachty.

- Profil potrubí: DN 100
- Materiál: Litina
- Výměna potrubí v délce: 15,3 m
- Délka chráněného úseku: 11,3 m
- Správce vodovodu: ČEVAK a.s.

SO 08-32-03 Ochrana vodovodu v km 30,770

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

Potrubí je uloženo v chrániče DN 110. V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty.

- Profil potrubí: DN 80
- Materiál: neznámý
- Výměna potrubí v délce: 27,7 m
- Délka chráněného úseku: 16,5 m
- Správce vodovodu: ČEVAK a.s.

SO 08-32-04 - Ochrana vodovodu v km 32,335

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty.

- Profil potrubí: d 160
- Materiál: PVC
- Výměna potrubí v délce: 14,6 m
- Délka chráněného úseku: 10,6 m

- Správce vodovodu: ČEVAK a.s.

SO 08-32-05 Ochrana vodovodu v km 33,309

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty.

- Profil potrubí: DN 100
- Materiál: Litina
- Výměna potrubí v délce: 34,0 m
- Délka chráněného úseku: 16,9 m
- Správce vodovodu: ČEVAK a.s.

SO 08-32-06 Ochrana vodovodu v km 33,498

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty. Hloubka uložení potrubí v nejbližší armaturní šachtě 2,0 m.

- Profil potrubí: DN 300
- Materiál: Ocel
- Výměna potrubí v délce: 10,0 m
- Délka chráněného úseku: 9,0 m
- Správce vodovodu: ČEVAK a.s.

SO 09-32-01.1 Úprava vodovodu u objektu TS 22/0,4 kV

V daném místě dochází ke kolizi stávajícího potrubí s nově navrženými objekty. Zároveň dochází k rozšíření objektů. Hloubka, materiál a profil stávajícího potrubí je neznámý. Je předpokládán materiál PE DN 32 – nutno ověřit během realizace např. kopanou sondou. Přeložka je navržena o délce 30,5 m.

- Profil potrubí: 32
- Materiál: PE
- Výměna potrubí v délce: 0,5
- Správce vodovodu: SŽ

SO 10-32-01 Ochrana vodovodu v km 34,487

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty.

- Profil potrubí: DN 50
- Materiál: Litina
- Výměna potrubí v délce: 15,7 m

- Délka chráněného úseku: 11,7 m
- Správce vodovodu: ČEVAK a.s.

SO 10-32-02 Ochrana vodovodu v km 35,820 – 36,160

V km 35,820 dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

Potrubí je uloženo v ocelové chráničce DN 200. V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chráničce dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty.

V km 36,128 dochází ke zrušení stávajícího přejezdu, rekonstruována a upravena bude místní komunikace v km 35,800 – 36,160. Místní komunikace kříží stávající vodovodní potrubí PE 110 a PE 63. V případě nevyhovující hloubky uložení bude provedena přeložka úseku. Potrubí bude pod komunikací uloženo do chráničky. Stávající šoupě na potrubí DN 63 bude nahrazeno novým včetně zemní soupravy a poklopu.

- Profil potrubí: d 110
- Materiál: PE
- Výměna potrubí v délce: 0,4 m + 30 m
- Délka chráněného úseku: 16,4 m + 30 m
- Správce vodovodu: ČEVAK a.s.

SO 10-32-03 Ochrana vodovodu v km 42,733

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu cca 1,5 až 1,8 m. Vodovod je uloženo v ocelové chráničce DN 300. V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chráničce dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty.

- Profil potrubí: d 160
- Materiál: PE
- Výměna potrubí v délce: 18,7 m
- Délka chráněného úseku: 14,7 m
- Správce vodovodu: ČEVAK a.s.

SO 12-32-01 Ochrana vodovodu v km 44,845

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

Polohu nutno ověřit kopanými sondami. PVC nutno pod tratí vyměnit za potrubí PE stejné dimenze a uložit do chráničky s dostatečným přesahem za trať. Potrubí bude uloženo v chráničce dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty.

- Profil potrubí: d 110
- Materiál: PVC bude nahrazeno PE
- Výměna potrubí v délce: 20,7 m
- Délka chráněného úseku: 16,7 m
- Správce vodovodu: ČEVAK a.s.

SO 12-32-01.1 Ochrana vodovodu v km 45,697

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chráničce dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty.

- Profil potrubí: d 32
- Materiál: PE
- Výměna potrubí v délce: 47,2 m
- Délka chráněného úseku: 14,3 m
- Správce vodovodu: přípojka ve vlastnictví vlastníka připojované nemovitosti

SO 12-32-02 Ochrana vodovodu v km 50,066

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chráničce dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty.

- Profil potrubí: d 90
- Materiál: PE
- Výměna potrubí v délce: 22,1 m
- Délka chráněného úseku: 18,1 m
- Správce vodovodu: ČEVAK a.s.

SO 12-32-03 Ochrana vodovodu v km 50,540

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chráničce dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty.

- Profil potrubí: d 110
- Materiál: PE
- Výměna potrubí v délce: 16,6 m
- Délka chráněného úseku: 12,6 m
- Správce vodovodu: ČEVAK a.s.

SO 12-32-04 Ochrana vodovodu v km 53,726

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa.

V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chráničce dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací

armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty.

- Profil potrubí: DN 400
- Materiál: Ocel
- Výměna potrubí v délce: 20,4 m
- Délka chráněného úseku: 16,4 m
- Správce vodovodu: ČEVAK a.s.

SO 12-32-05 Ochrana vodovodu v km 53,739

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka dna uložení vodovodu by se měla nacházet na kótě 413,32 m n. m. V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty.

- Profil potrubí: není znám
- Materiál: neznámý
- Výměna potrubí v délce: 19,9 m
- Délka chráněného úseku: 15,9 m
- Správce vodovodu: JVS

SO 12-32-06 Ochrana vodovodu v km 53,754

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka dna uložení vodovodu by se měla nacházet na kótě 414,82 m n. m. V případě nevyhovujícího uložení bude provedena přeložka úseku vodovodního potrubí pod železničním tělesem. Potrubí bude uloženo v chrániče dle ČSN 75 5630 a technických kvalitativních podmínek SŽ na křížení vodovodního potrubí. Na obou stranách bude potrubí opatřeno uzavírací armaturou a osazena označnicková tyč s informační tabulkou. V nejnižším/nejvyšším místě potrubí bude osazen kalník/vzdušník. V případě, že se v blízkosti přeložky nachází armaturní šachta, bude uzávěr umístěn do této šachty.

- Profil potrubí: DN 1000
- Materiál: ocel
- Výměna potrubí v délce: 20,1 m
- Délka chráněného úseku: 16,1 m
- Správce vodovodu: JVS

28. D.2.1.8 Pozemní komunikace

1 Pozemní komunikace

- SO 01-50-02 TNS České Velenice, úprava příjezdné komunikace
- SO 02-50-03 Úprava místní komunikace u přejezdu P5586 ev. km 5,690
- SO 02-50-04 Úprava silnice III/15010 u přejezdu P5587 ev. km 5,813
- SO 04-50-01 Úprava účelové komunikace u přejezdu P5588 ev. km 6,882
- SO 04-50-02 Úprava místní komunikace u zrušeného přejezdu P5590 ev. km 9,530
- SO 04-50-03 Úprava místní komunikace u přejezdu P5591 ev. km 10,368
- SO 04-50-04 Úprava silnice III/15425 u přejezdu P5592 ev. km 10,910
- SO 04-50-04.1 Chodník silnice III/15425 u přejezdu P5592 ev. km 10,910
- SO 04-50-05 Přeložka silnice III/1505 u zrušeného přejezdu P5593 ev. km 11,343
- SO 04-50-05.1 Úprava místní komunikace u zrušeného přejezdu P5593 ev. km 11,343
- SO 04-50-05.2 Chodník silnice III/1505 v km 11,150 - 11,400
- SO 04-50-06 Úprava silnice III/1505 u přejezdu P5594 ev. km 12,296
- SO 04-50-06.1 Přeložka místní komunikace u přejezdu P5594 ev. km 12,296
- SO 04-50-06.2 Úprava napojení sjezdu na pozemek par. č. 269 k.ú. Dvory nad Lužnicí

- SO 04-50-06.3 Úprava napojení sjezdu na pozemek par. č. 259 k.ú. Dvory nad Lužnicí
- SO 04-50-07 Úprava silnice III/1506 u přejezdu P5596 ev. km 13,737
- SO 04-50-07.1 Přeložka polní cesty u přejezdu P5596 ev. km 13,737
- SO 04-50-07.2 Úprava zpevněné plochy a přístupu na zast. Hrdlořezy
- SO 04-50-08 Úprava silnice III/1505 u přejezdu P5597 ev. km 15,126
- SO 04-50-08.1 Úprava chodníku silnice III/1505 u přejezdu P5597 ev. km 15,126
- SO 04-50-09 Úprava větve silnice III/1505 u přejezdu P5598 ev. km 15,782
- SO 04-50-09.1 Úprava chodníku silnice III/1505 u přejezdu P5598 ev. km 15,782
- SO 04-50-10 Úprava silnice I/24 u přejezdu P5599 ev. km 15,942
- SO 04-50-10.1 Úprava chodníku silnice I/24 u přejezdu P5599 ev. km 15,942
- SO 04-50-11 Úprava místní komunikace a chodníku u přejezdu P5600 ev. km 16,248
- SO 05-50-01 Přeložka místní komunikace u zrušeného přejezdu P5601 ev. km 16,768
- SO 06-50-01 Úprava silnice III/1502 u přejezdu P5602 ev. km 17,307
- SO 06-50-02 Přeložka silnice I/24 u zrušeného přejezdu P5603 ev. km 18,694
- SO 06-50-02.1 Úprava napojení sjezdu na pozemek par. č. st. 72 k.ú. Cep
- SO 06-50-03 Úprava lesní cesty u přejezdu P5604 ev. km 20,349
- SO 07-50-01 Úprava silnice III/1501 u přejezdu P5605 ev. km 22,122
- SO 08-50-01 Úprava místní komunikace u přejezdu P5606 ev. km 22,950
- SO 08-50-02 Úprava místní komunikace u přejezdu P5607 ev. km 24,303
- SO 08-50-03 Úprava polní cesty u zrušeného přejezdu P5608 ev. km 25,243
- SO 08-50-04 Úprava účelové komunikace u přejezdu P5610 ev. km 26,873
- SO 08-50-05 Úprava účelové komunikace u zrušeného přejezdu P5611 ev. km 28,097
- SO 08-50-06 Úprava účelové komunikace u přejezdu P5612 ev. km 29,808
- SO 08-50-07 Přeložka místní komunikace u zrušeného přejezdu P5613 ev. km 30,843
- SO 08-50-08 Úprava místní komunikace u přejezdu P5614 ev. km 31,067
- SO 08-50-09 Úprava místní komunikace u přejezdu P5615 ev. km 32,333
- SO 08-50-10 Úprava místní komunikace u přejezdu P5616 ev. km 33,318
- SO 10-50-01 Úprava místní komunikace u přejezdu P5617 ev. km 34,386
- SO 10-50-02 Úprava místní komunikace u přejezdu P5618 ev. km 35,810
- SO 10-50-03 Úprava místní komunikace v km 35,800 – 36,160
- SO 10-50-04 Přeložka polní cesty u zrušeného přejezdu P5620 ev. km 37,227
- SO 10-50-05 Úprava účelové komunikace u přejezdu P5621 ev. km 37,715
- SO 10-50-06 Úprava silnice I/24 u přejezdu P5622 ev. km 38,556
- SO 10-50-06.1 Přeložka polní cesty u přejezdu P5622 ev. km 38,556
- SO 10-50-06.2 Chodník silnice III/15510 k zast. Lužnice
- SO 10-50-07 Přeložka polní cesty u zrušeného přejezdu P5623 ev. km 38,805
- SO 10-50-08 Úprava polní cesty u přejezdu P5624 ev. km 39,866
- SO 10-50-09 Úprava polní cesty u přejezdu P5625 ev. km 40,697
- SO 10-50-10 Přeložka polní cesty u zrušeného přejezdu P5626 ev. km 41,155
- SO 10-50-11 Úprava silnice I/24 u přejezdu P5627 ev. km 41,583
- SO 10-50-11.1 Úprava polní cesty u přejezdu P5627 ev. km 41,583
- SO 10-50-12 Úprava silnice II/148 u přejezdu P5628 ev. km 42,977
- SO 10-50-12.1 Úprava místních komunikací u přejezdu P5628 ev. km 42,977
- SO 12-50-01 Přeložka místní komunikace u zrušeného přejezdu P5629 ev. km 45,693
- SO 12-50-02 Úprava místní komunikace u přejezdu P5630 ev. km 46,428
- SO 12-50-03 Úprava polní cesty u přejezdu P5631 ev. km 48,736
- SO 12-50-04 Úprava místní komunikace u přejezdu P5632 ev. km 50,060
- SO 12-50-05 Úprava místní komunikace u přejezdu P5633 ev. km 50,560
- SO 12-50-06 Úprava silnice III/00352 u železničního mostu v ev.km 53,208
- SO 12-50-06.1 Úprava místní komunikace u železničního mostu v ev.km 53,208
- SO 12-50-06.2 Účelová komunikace k železničnímu mostu v ev.km 53,342

SO 01-50-02 TNS České Velenice, úprava příjezdné komunikace

Stávající příjezdová polní cesta k areálu TNS je v současné době nezpevněná, ve špatném technickém stavu. Příjezd k areálu je proveden sjezdem z účelové komunikace ul. „K Cihelně“ (částečně

asfaltová komunikace, v místě napojení rovněž šterková cesta). Příjezd je k areálu s rozvětvením před oplocením ke dvou vjezdovým branám. Před areálem je odbočka na polní cestu kolem areálu TNS. Dešťové vody jsou v současné době vzhledem k charakteru a konstrukci cesty zasakovány přímo v rámci dané kce.

Nový návrh respektuje stávající směrové a v rámci možností i šířkové uspořádání příjezdové komunikace. Při vjezdu do areálu bude komunikace navazovat na vjezdové brány o šířce 4,5 m, před areálem bude provedeno zpevněné odbočení na navazující polní cestu.

Napojení na účelovou komunikaci bude provedeno stávajícím způsobem. Napojením nebudou měněno šířkové uspořádání ani úhel napojení ($75^\circ/105^\circ$).

Celková zpevněná plocha komunikace z asfaltobetonu činí 658 m^2 , celková délka komunikace činí v 1. úseku 92,75 m, ve 2. úseku 27,2 m a ve 3. úseku 10,75 m.

SO 02-50-03 Úprava místní komunikace u přejezdu P5586 ev. km 5,690

Železniční jednokolejný přejezd P5586 se nachází v ev. km 5,690. Jedná se o úrovnňové křížení s místní komunikací, která navazuje křižovatkou v těsné blízkosti na silnici II. třídy č. 103. Vzhledem k tomu, že 123 m od řešeného přejezdu se nachází přejezd P5687, bude tento přejezd zrušen včetně napojení na silnici II. třídy č. 15010 a pomocí přeložky bude komunikace napojena na silnici III. třídy u přejezdu P5687.

Přeložka naváže na stávající místní komunikaci u přejezdu a v místě napojení změní pomocí oblouku směr v souběhu s tratí a podél stávajícího terénního zlomu bude přes Jelení potok napojena novou křižovatkou ($90^\circ/90^\circ$) na silnici III. třídy č. 15010 v místě původní zastávky autobusu. Stávající komunikace přes rušený přejezd bude zrušena a konstrukce odtěžena (až po samotné napojení silnice II. třídy č. 103). Terén po původní komunikaci bude vyspádován k železničnímu tělesu a zatravněn.

V místě Jeleního potoku je na komunikaci navržen most š. 6,0 m (SO 02-22-01).

Celková zpevněná plocha komunikace z asfaltobetonu činí $828,6 \text{ m}^2$, celková délka komunikace činí 181,6 m, šířka 4,5 m.

SO 02-50-04 Úprava silnice III/15010 u přejezdu P5587 ev. km 5,813

Železniční jednokolejný přejezd P5587 se nachází v ev. km 5,813. Jedná se o úrovnňové křížení s místní komunikací, která navazuje křižovatkou v těsné blízkosti na silnici II. třídy č. 103. Ze severní strany silnice II/103 je přiveden do prostoru křižovatky před přejezdem jednostranný chodník. Za přejezdem, ve směru na Žofiinu Huť je stávající autobusová zastávka s čekárnou na jedné straně (směrem k přejezdu).

Vzhledem k zástavbě v křižovatce nelze provést úpravu napojení komunikace III/15010 na silnici II/103 ve větší vzdálenosti od přejezdu. Komunikace naváže na stávající silnici 54,75 m od přejezdu směrem na Žofiinu Huť, kde vzhledem k mírnému posunu přejezdové konstrukce oproti stávajícímu stavu (jižním směrem) mírně vybočí ze stávajícího průběhu a přes přejezdovou konstrukci se napojí přes stávající křižovátku na silnici II/103. Křížení s tratí proběhne v úhlu $75^\circ/105^\circ$, napojení na silnici II/103 bude oproti stávajícímu stavu mírně vylepšeno na nových $80^\circ/100^\circ$. Na začátku úseku bude vlivem napojení nové přeložky v rámci SO 025003 zrušena čekárna autobusové zastávky. Nově bude zastávka řešena pouze označníky, tak jako ve druhém jízdním směru. Zastávka bude odsunuta z prostoru křižovatky směrem na Žofiinu Huť takovým způsobem, aby zastávající autobusy nebránily v rozhledových poměrech. V rámci rekonstrukce křižovatky silnic III/15010 a II/103 dojde k rekonstrukci chodníku, který bude kopírovat nový oblouk R 9,0 m, na jedné straně bude navazovat na stávající chodník, za křižovatkou pak bude ukončen sníženým obrubníkem a varovným pásem před vstupem do komunikace.

Celková zpevněná plocha komunikace z asfaltobetonu činí $349,4 \text{ m}^2$, celková délka komunikace činí 73,16 m, šířka 4,5 m. Celková plocha chodníku činí $28,3 \text{ m}^2$ pro betonovou dlažbu tl. 60 mm, betonová dlažba s výstupky (varovný pás) činí $1,2 \text{ m}^2$.

SO 04-50-01 Úprava účelové komunikace u přejezdu P5588 ev. km 6,882

Železniční jednokolejný přejezd P5588 se ve stávajícím stavu nachází v evid.km 6,882 traťového úseku 1701 České Velenice – Benešov u Prahy. Jedná se o úrovnňové křížení s účelovou komunikací, která navazuje v těsné blízkosti přejezdu na silnici II. třídy č. 103. Ze severní strany silnice II/103 je u sjezdu na silnici umístěna čekárna autobusové zastávky. Účelová komunikace slouží jako jediný přístup do přilehlého průmyslového areálu.

Vzhledem k tomu, že sjezd slouží mimo jiné i pro nákladní dopravu obsluhující přilehlý průmyslový areál, dojde k posunu přejezdové konstrukce jižním směrem takovým způsobem, aby byla maximalizována vzdálenost mezi přejezdem a napojením účelové komunikace na silnici II/103. Komunikace v areálu naváže na areálovou komunikaci a přes přejezdovou konstrukci se napojí (75°/105°) na silnici II/103. Vlivem posunu dojde k odstranění části oplocení a zrušení části vlečky v průmyslovém areálu a navázání sousedních polních cest na novou trasu účelové komunikace. Čekárna pro autobusovou zastávku bude nově propojena chodníkem z areálu přes přejezd a nově vybudované nástupiště pro bezpečnější a komfortnější nástup.

Zatrubnění příkopu v místě stávající polohy účelové komunikace bude prodlouženo a vyústěno do příkopu jižně od komunikace.

Celková zpevněná plocha komunikace z asfaltobetonu činí 840,5 m², celková délka komunikace činí 92,80 m, šířka 7,0 m. Celková plocha chodníku činí 95,9 m² pro betonovou dlažbu tl. 60 mm, betonová dlažba s výstupky (varovný pás) činí 10,3 m².

SO 04-50-02 Úprava místní komunikace u zrušeného přejezdu P5590 ev. km 9,530

Jedná se o přerušení a zrušení příjezdové cesty ke zrušenému přejezdu P5590. Stávající komunikace je zhotovena ze směsi šteků.

V rámci rekonstrukce dojde k přerušení stávající lesní cesty v místě přerušení bude stávající cesta přehrazena betonovým svodidlem, a to jak v místě před přejezdem, tak za přejezdem.

Oblast mezi betonovými svodidly bude rekultivována. Dojde k odstranění stávajících cest včetně všech jejich souvrství tyto konstrukce budou odstraněny až na zemní pláň a následně zasypany buďto zeminou novou či recyklovanou z jiných zemních prací následně dojde k osetí travním semenem. Jedná se úpravu v celkové délce 59 m.

Veškerá ornice, která bude před započítím stavby sejmuta a uložena na dočasné deponii, bude použita na sadové úpravy. Okolní terén bude po dokončení stavebních prací vyrovnán a osetý travním semenem.

Odvodnění proběhne pomocí příčného a podélného spádu do přilehlé zeleně případně vsakem.

04-50-03 Úprava místní komunikace u přejezdu P5591 ev. km 10,368

Železniční přejezd ev. km 10,368 je jednokolejný úrovnňový přejezd s účelovou komunikací třídy C (obslužná).

Stavební úprava komunikace křižující dráhu bude provedena v celé své šířce 18,5 m před přejezdem a 24,4 m za přejezdem. Úhel křížení 60° 8' se nemění. Šířka komunikace činí 3 m. Z obou stran je vozovka ukončena krajnicí v šíři 0,5 m.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 04-50-04 Úprava silnice III/15425 u přejezdu P5592 ev. km 10,910

Železniční jednokolejný přejezd P5592 se nachází v ev. km 10,910. Jedná se o úrovnňové křížení s komunikací III/15425. Komunikace přes křižovatku v obci pokračuje podél hřbitovní zdi, za kterou se na ni napojuje místní komunikace, přes přejezd a pokračuje směrem na Trpnouze. Stávající hodnoty výškových oblouků u přejezdu jsou hluboce pod minimálními hodnotami pro bezpečný provoz.

Vozovka živičná s asfaltobetonovým krytem. Stávající odvodnění komunikace je řešeno příčným sklonem komunikace s přelitím do krajnice.

Stávající komunikace bude přizpůsobena zvýšení koleje oproti stávajícímu stavu. To si v kombinaci s nevhodným podélným profilem komunikace přes stávající přejezd vyžádá zásah do komunikace včetně podkladních vrstev. Zároveň je zapotřebí zachovat napojení na stávající místní komunikaci, která na řešenou silnici navazuje na rohu hřbitovní zdi ve staničení 0,053.84 a dodržet maximální podélný sklon vyhovující bezbariérovému užívání, jelikož na komunikaci mezi křižovatkou (ZÚ) a přejezdem navazuje chodník, který propojuje novou vlakovou zastávku s obcí. Napojení v křižovatce je dle stávajícího stavu, zde proběhne zároveň pouze oprava obrusné vrstvy. Přes přejezd bude komunikace s křížením $69^\circ/111^\circ$, tento stav nebylo možné vzhledem k výše uvedenému upravit na vhodnější parametry. Za přejezdem po navrácení nivelety komunikace ke stávajícímu průběhu silnice dojde rovněž k opravě obrusné vrstvy do vzdálenosti napojení přeložky zrušeného přejezdu P5593, která tak plynule naváže novou křižovatkou na tuto rekonstruovanou část (přeložka je řešena v rámci SO-04-50-05).

Celková zpevněná plocha komunikace z asfaltobetonu činí $683,0 \text{ m}^2$, nová obrusná vrstva komunikace v rámci opravy činí 924 m^2 , celková délka komunikace činí $235,98 \text{ m}$, šířka $6,5 \text{ m}$.

SO 04-50-04.1 Chodník silnice III/15425 u přejezdu P5592 ev. km 10,910

V současné době se v místě stavby vyskytuje podél komunikace po obou stranách pouze nezpevněná krajnice.

Vzhledem k realizaci nové vlakové zastávky u přejezdu P5592 dojde k propojení stávajících chodníků v obci s nástupištěm pomocí nového chodníku po pravé straně komunikace SO045004. Chodník bude napojen na stávající pomocí místa pro přecházení a podél komunikace směrem k přejezdu bude napojen na přístup k nástupišti. Pod nástupištěm bude v rámci chodníku vybudováno nové parkoviště s 12 kolmými parkovacími místy. Sjezd na parkoviště bude z komunikace SO045004, v daném místě bude chodník přerušen sníženou obrubou a varovnými pásy.

Celková plocha chodníku činí 165 m^2 pro betonovou dlažbu tl. 60 mm , betonová dlažba s výstupky (varovný pás) činí $6,0 \text{ m}^2$. Celková délka chodníku činí $89,89 \text{ m}$. Nové zpevněné plochy z asfaltobetonu (sjezd na parkoviště, doasfaltování v místě místa pro přecházení) činí 47 m^2 , plocha parkoviště z retenční dlažby tl. 80 mm činí 347 m^2 .

SO 04-50-05 Přeložka silnice III/1505 u zrušeného přejezdu P5593 ev. km 11,343

Železniční jednokolejný přejezd P5593 se nachází v ev. km 11,343. Jedná se o úrovněvé křížení s místní komunikací v nebezpečném úhlu. Vzhledem k tomu, že vlaková zastávka, která je v současné době u přejezdu, bude zrušena a přesunuta k přejezdu P5592, dojde ke zrušení přejezdu a nahrazení právě přejezdem P5592.

Přeložka naváže na stávající silnici III/1505 u přejezdu a v místě napojení změní pomocí oblouku směr v souběhu s tratí a bude pokračovat pod železničním svahem v trase původní místní komunikace. Za propustkem, který bude nově přebudován na podchod pro pěší, se odkloní od železniční trati a bude napojena na stávající silnici z Dvorů na Trpnouze. Původní trasa místní komunikace ke stávající křižovatce bude z části zrušena a stávající napojení na silnici III/15425 bude nově sloužit pouze jako sjezd k nemovitosti. Podél přeložky silnice bude v části veden souběžně chodník, který řeší samostatně SO 045005_2.

Celková zpevněná plocha komunikace z asfaltobetonu činí $2922,2 \text{ m}^2$, celková délka komunikace činí $479,72 \text{ m}$, základní šířka $5,5 \text{ m}$.

SO 04-50-05.1 Úprava místní komunikace u zrušeného přejezdu P5593 ev. km 11,343

Ve stávajícím stavu se nachází parametrově nevyhovující křižovatka silnice III. třídy s místní komunikací. Vzhledem ke zrušení přejezdu P5593 se křižovatka upraví takovým způsobem, aby došlo ke zprůjezdnění bez nutnosti odbočování.

Stávající komunikace bude výškově a v rámci směrových poměrů upravena a propojí tak silnici III. třídy (nově místní komunikací) a místní komunikací severním směrem od obce. Úprava bude

provedena včetně všech podkladních vrstev. V rámci úpravy dojde k odtěžení a zrušení původní silnice od křižovatky směrem k přejezdu. V této ploše dojde nově k zatravnění.

Celková zpevněná plocha komunikace z asfaltobetonu činí 241,4 m², celková délka komunikace činí 58,14 m, šířka 4,0 m.

SO 04-50-05.2 Chodník silnice III/1505 v km 11,150 - 11,400

V současné době se v místě stavby vyskytuje podél komunikace po obou stranách pouze nezpevněná krajnice.

Vzhledem ke zrušení přejezdu P5593 dojde k úpravě stávajícího propustku v ev. km 11,150 na podchod a vytvoření chodníku, který nahradí místo pro přecházení v místě zrušeného přejezdu a propojí stávající chodník v obci s přeložkou silnice III/1505 (řešena v rámci SO 045005). Chodník bude napojen na stávající obecní chodník místem pro přecházení a pomocí nového podchodu pod tratí naváže přes místo pro přecházení na přeložku komunikace. Podél silnice bude pokračovat ke konci obce, kde bude v místě původní trasy silnice ukončen sníženou obrubou a varovným pásem. Chodník zároveň bude sloužit v budoucnu k napojení navazujících stavebních pozemků západně od něj.

Celková plocha chodníku činí 475,1 m² pro betonovou dlažbu tl. 60 mm, betonová dlažba s výstupky (varovný pás) činí 11,5 m². Celková délka chodníku činí 228,00 m.

SO 04-50-06 Úprava silnice III/1505 u přejezdu P5594 ev. km 12,296

Železniční jednokolejný přejezd P5594 se nachází v ev. km 12,296. Jedná se o úrovnňové křížení s místní komunikací v nebezpečném úhlu. Na silnici v těsné blízkosti přejezdu navazují 2 sjezdy na pozemky a 1 místní komunikace, jejichž napojení je v nebezpečném prostoru dráhy a v nevhodných úhlech křížení bez dostatečných možností rozhledových poměrů.

Vzhledem ke špatnému technickému provedení stávajícího přejezdu dojde k jeho odsunu ve směru staničení na novou pozici tak, aby bylo zabezpečeno bezpečnější křížení silnice III/1505 v trati. Silnice se na začátku úpravy ze směru od Dvůrů nad Lužnicí odkloní od původní trasy směrem od kolejíště a pomocí oblouku bude přivedena k přejezdu v křížení s tratí 75°/105°, poté pomocí opačného oblouku naváže na původní trasu silnice směrem na Suchdol nad Lužnicí.

V rámci úpravy dojde k odtěžení a zrušení původní silnice směrem k přejezdu. V této ploše dojde nově k zatravnění.

Celková zpevněná plocha komunikace z asfaltobetonu činí 1606,1 m², celková délka komunikace činí 240,42 m, základní šířka 6,5 m.

SO 04-50-06.1 Přeložka místní komunikace u přejezdu P5594 ev. km 12,296

Železniční jednokolejný přejezd P5594 se nachází v ev. km 12,296. Jedná se o úrovnňové křížení s místní komunikací v nebezpečném úhlu. Na silnici v těsné blízkosti přejezdu navazují 2 sjezdy na pozemky a 1 místní komunikace, jejichž napojení je v nebezpečném prostoru dráhy a v nevhodných úhlech křížení bez dostatečných možností rozhledových poměrů.

Vzhledem ke špatnému technickému provedení stávajícího přejezdu dojde k jeho odsunu ve směru staničení na novou pozici tak, aby bylo zabezpečeno bezpečnější křížení silnice III/1505 s tratí. V rámci změny trasy silnice III/1505 bude zapotřebí upravit napojení místní komunikace ze směru od Hrdlořež s napojením na silnici u přejezdu. Místní komunikace se tak na začátku úpravy ze směru od Hrdlořež odkloní od původní trasy směrem od kolejíště a pomocí oblouku bude přivedena k nové trase silnice III/1505 a napojena v rámci nové křižovatky 80°/100°. V rámci úpravy dojde k odtěžení a zrušení komunikace směrem k původnímu napojení na silnici. V této ploše dojde nově k zatravnění.

Celková zpevněná plocha komunikace z asfaltobetonu činí 176,4 m², celková délka komunikace činí 46,63 m, základní šířka 3,5 m.

SO 04-50-06.2 Úprava napojení sjezdu na pozemek par. č. 269 k.ú. Dvory nad Lužnicí

Železniční jednokolejný přejezd P5594 se nachází v ev. km 12,296. Jedná se o úrovnňové křížení s místní komunikací v nebezpečném úhlu. Na silnici v těsné blízkosti přejezdu navazují 2 sjezdy na

pozemky a 1 místní komunikace, jejichž napojení je v nebezpečném prostoru dráhy a v nevhodných úhlech křížení bez dostatečných možností rozhledových poměrů.

Vzhledem ke špatnému technickému provedení stávajícího přejezdu dojde k jeho odsunu ve směru staničení na novou pozici tak, aby bylo zabezpečeno bezpečnější křížení silnice III/1505 s tratí. V rámci změny trasy silnice III/1505 bude zapotřebí upravit napojení sjezdu na pozemek č. 269. Stávající nebezpečný sjezd se posune k nové pozici silnice III/1505, nový úsek bude proveden ze shodných konstrukcí jako samotná silnice III/1505 (asfaltobeton). Sjezd se tak na začátku úpravy ze směru parcely č. 269 odkloní od původní trasy směrem doprava a pomocí oblouku bude přiveden a napojen $83^{\circ}/97^{\circ}$ k nové trase silnice III/1505.

Celková zpevněná plocha sjezdu z asfaltobetonu činí $53,5 \text{ m}^2$, celková délka rekonstruované části sjezdu činí 10,82 m, základní šířka v místě napojení na nezpevněnou část činí 2,5 m.

SO 04-50-06.3 Úprava napojení sjezdu na pozemek par. č. 259 k.ú. Dvory nad Lužnicí

Železniční jednokolejný přejezd P5594 se nachází v ev. km 12,296. Jedná se o úrovnňové křížení s místní komunikací v nebezpečném úhlu. Na silnici v těsné blízkosti přejezdu navazují 2 sjezdy na pozemky a 1 místní komunikace, jejichž napojení je v nebezpečném prostoru dráhy a v nevhodných úhlech křížení bez dostatečných možností rozhledových poměrů.

Vzhledem ke špatnému technickému provedení stávajícího přejezdu dojde k jeho odsunu ve směru staničení na novou pozici tak, aby bylo zabezpečeno bezpečnější křížení silnice III/1505 s tratí. V rámci změny trasy silnice III/1505 bude zapotřebí upravit napojení sjezdu na pozemek č. 259. Stávající sjezd z bet. panelů se posune k nové pozici silnice III/1505, nový úsek bude proveden ze shodných konstrukcí jako samotná silnice III/1505 (asfaltobeton). Sjezd se tak na začátku úpravy ze směru parcely č. 259 odkloní od původní trasy směrem doprava a pomocí oblouku bude přiveden a napojen $85^{\circ}/95^{\circ}$ k nové trase silnice III/1505.

Celková zpevněná plocha sjezdu z asfaltobetonu činí $193,7 \text{ m}^2$, celková délka rekonstruované části sjezdu činí 53,08 m, základní šířka sjezdu činí 3,0 m.

SO 04-50-07 Úprava silnice III/1506 u přejezdu P5596 ev. km 13,737

Železniční jednokolejný přejezd P5596 se nachází v ev. km 13,737. Jedná se o úrovnňové křížení s místní komunikací v nebezpečném úhlu. Na silnici v těsné blízkosti přejezdu navazuje 1 sjezd na polní cestu 1 zpevněná plocha (původní točna pro autobusy u vlakové zastávky), jejichž napojení je v nebezpečném prostoru dráhy a v nevhodných úhlech křížení bez dostatečných možností rozhledových poměrů.

Vzhledem ke špatnému technickému provedení stávajícího přejezdu dojde k jeho odsunu proti směru staničení na novou pozici tak, aby bylo zabezpečeno bezpečnější křížení silnice III/1506 s tratí. Silnice se na začátku úpravy ze směru od Hrdlořez odkloní od původní trasy směrem ke kolejišti a pomocí oblouku bude přivedena k přejezdu v křížení s tratí $75^{\circ}/105^{\circ}$, poté pomocí opačného oblouku naváže na původní trasu silnice směrem na Suchdol nad Lužnicí.

V rámci úpravy dojde k odtěžení a zrušení původní silnice směrem k přejezdu. V této ploše dojde nově k zatravnění.

Celková zpevněná plocha komunikace z asfaltobetonu činí $1128,0 \text{ m}^2$, celková délka komunikace činí 179,71 m, základní šířka 5,0 m.

SO 04-50-07.1 Přeložka polní cesty u přejezdu P5596 ev. km 13,737

Železniční jednokolejný přejezd P5596 se nachází v ev. km 13,737. Jedná se o úrovnňové křížení s místní komunikací v nebezpečném úhlu. Na silnici v těsné blízkosti přejezdu navazuje 1 sjezd na polní cestu 1 zpevněná plocha (původní točna pro autobusy u vlakové zastávky), jejichž napojení je v nebezpečném prostoru dráhy a v nevhodných úhlech křížení bez dostatečných možností rozhledových poměrů.

Vzhledem ke špatnému technickému provedení stávajícího přejezdu dojde k jeho odsunu proti směru staničení na novou pozici tak, aby bylo zabezpečeno bezpečnější křížení silnice III/1506 s tratí.

V rámci změny trasy silnice III/1506 bude zapotřebí upravit napojení polní cesty s napojením na silnici u přejezdu. Polní cesta se tak na začátku úpravy odkloní od původní trasy směrem od kolejiště a pomocí oblouku bude přivedena k nové trase silnice III/1506 a napojena v rámci nového sjezdu $76^\circ/104^\circ$. V rámci úpravy dojde k odtěžení a zrušení polní cesty směrem k původnímu napojení na silnici. V této ploše dojde nově k zatravnění.

Celková plocha polní cesty z nového mechanicky zpevněného kameniva činí $454,0 \text{ m}^2$, celková délka cesty činí $108,26 \text{ m}$, základní šířka $4,3 \text{ m}$.

SO 04-50-07.2 Úprava zpevněné plochy a přístupu na zast. Hrdlořezy

Železniční jednokolejný přejezd P5596 se nachází v ev. km 13,737. Jedná se o úrovnňové křížení s místní komunikací v nebezpečném úhlu. Na silnici v těsné blízkosti přejezdu navazuje 1 sjezd na polní cestu 1 zpevněná plocha (původní točna pro autobusy u vlakové zastávky), jejichž napojení je v nebezpečném prostoru dráhy a v nevhodných úhlech křížení bez dostatečných možností rozhledových poměrů.

Vzhledem ke špatnému technickému provedení stávajícího přejezdu dojde k jeho odsunu proti směru staničení na novou pozici tak, aby bylo zabezpečeno bezpečnější křížení silnice III/1506 s tratí. V rámci změny trasy silnice III/1506 dojde ke zrušení stávající točny pro autobusy a vybudování nového parkoviště pro osobní automobily a přístupový chodník od obce na nástupiště zastávky Hrdlořezy.

Chodník bude vytvořen u začátku úpravy silnice III/1506 a podél parkoviště bude přiveden k nástupišti zastávky. Parkoviště bude s 9 kolmými parkovacími místy. Sjezdy na parkoviště budou z komunikace SO 04-50-07.

Celková plocha chodníku činí 117 m^2 pro betonovou dlažbu tl. 60 mm , betonová dlažba s výstupky (varovný pás) činí $3,0 \text{ m}^2$. Nové zpevněné plochy z asfaltbetonu činí $230,5 \text{ m}^2$, plocha parkoviště z retenční dlažby tl. 80 mm činí $101,2 \text{ m}^2$.

SO 04-50-08 Úprava silnice III/1505 u přejezdu P5597 ev. km 15,126

Železniční přejezd ev. km 15,126 je jednokolejný úrovnňový přejezd s místní komunikací III. třídy 1505 ulice Vitorázká.

Stavební úprava komunikace křižující dráhu bude provedena v celé své šířce vlevo koleje do vzdálenosti $15,8 \text{ m}$ a vpravo koleje do vzdálenosti $29,15 \text{ m}$. Úhel křížení $39^\circ 9'$ se nemění.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 04-50-08.1 Úprava chodníku silnice III/1505 u přejezdu P5597 ev. km 15,126

Železniční přejezd ev. km 15,126 je jednokolejný úrovnňový přejezd s místní komunikací III. třídy 1505 ulice Vitorázká.

Přes železniční trať je navržen chodník pro pěší v základní šířce $2,0 \text{ m}$. Součástí chodníku jsou hmatové prvky v souladu s ČSN 73 4001 a ČSN 73 6380.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci chodníku před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 04-50-09 Úprava větve silnice III 1505 u přejezdu P5598 ev. km 15,782

Železniční přejezd ev. km 15,782 je jednokolejný úrovnňový přejezd s místní komunikací třídy C (obslužná) ulice Havlíčkova.

Stavební úprava komunikace křižující dráhu bude provedena v celé své šířce vlevo koleje do vzdálenosti $25,9 \text{ m}$ a vpravo koleje do vzdálenosti $5,15 \text{ m}$. Úhel křížení $51^\circ 5'$ se nemění.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 04-50-09.1 Úprava chodníku silnice III 1505 u přejezdu P5598 ev. km 15,782

Železniční přejezd ev. km 15,782 je jednokolejný úrovnňový přejezd s místní komunikací třídy C (obslužná) ulice Havlíčkova.

Stavební úprava chodníku křižující dráhu bude provedena v celé své šířce vlevo koleje do vzdálenosti 28,5 m a vpravo koleje do vzdálenosti 7,40 m. Úhel křížení 51° 5' se nemění.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace a chodníků před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 04-50-10 Úprava silnice I 24 u přejezdu P5599 ev. km 15,942

Železniční přejezd ev. km 15,942 je jednokolejný úrovnňový přejezd s komunikací I. třídy ulice Pražská.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 04-50-10.1 Úprava chodníku silnice I 24 u přejezdu P5599 ev. km 15,942

Železniční přejezd ev. km 15,942 je jednokolejný úrovnňový přejezd s komunikací I. třídy ulice Pražská.

Chodník vpravo před přejezdem je z části zrušen a ukončen místem pro přecházení. Vlevo ve směru staničení je navržen nový chodník s přechodem přes dráhu. Nový chodník je veden v délce 65 m a v souběhu s dráhou je navržen s bezpečnostním zábradlím.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci chodníku před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 04-50-11 Úprava místní komunikace a chodníku u přejezdu P5600 ev. km 16,248

Železniční přejezd ev. km 16,248 je jednokolejný úrovnňový přejezd s místní komunikací třídy C (obslužná) ulice Lužnická.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

V rámci SO bude vlevo od železniční trati proveden v délce 13,5 m nový chodník, vpravo od žel. trati bude stávající chodník stavebně upraven (30,50 n)

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 05-50-01 Přeložka místní komunikace u zrušeného přejezdu P5601 ev. km 16,768, k.ú. Suchdol nad Lužnicí

Jedná se o přeložku místní komunikace III.třídy „Lužnická“. Cílem je zrušení železničního přejezdu km 16,768, jež je nevyhovující – vede přes staniční koleje v převýšení.

Přeložka místní komunikace Lužnická je navržena v území východně od železniční stanice Suchdol nad Lužnicí. Bude napojena nově navrženou stykovou křižovatkou na silnici III/1502.

Na místní komunikaci bude napojen areál firmy Stasek 1 sjezdem. Stávající sjezd firmy Stasek ze silnice III/1502 bude zrušen.

Podél komunikace je navržen chodník šířky 1,6 – 2,5 m, a to na straně mezi komunikací a železniční stanicí. Dále je navržen chodník podél silnice III/1502 po jižní straně silnice, a to od konce chodníku u napojení stezky pro chodce a cyklisty k železniční stanici po zastávku autobusu „Suchdol nad Lužnicí, JDZ“, včetně místa pro přecházení přes navrženou místní komunikaci, včetně přechodu přes železniční trať a včetně stavební úpravy nástupiště zastávky autobusu. Napojení na stezku pro chodce a cyklisty a chodník podél III/1502 bude provedeno tak, že bude rozšířen chodníkový přejezd cyklostezky o napojení účelové komunikace (v šířce 5,0 m) k železniční stanici, přičemž do konstrukce stávajícího chodníku a stezky pro chodce a cyklisty (chodníkového přejezdu) nebude zasahováno.

Jelikož se jedná o komunikaci v průmyslové zóně (napojení areálu Stasek), je navržena šířka vozovky 7,0 m až po směrový oblouk za napojením na areál Stasek. Dále se bude plynule zužovat na stávající šířku ulice Lužnické.

Zemní těleso bude budováno z materiálu vhodného dle ČSN 736133. Sklony násypů jsou navrženy 1:3.

Podélný sklon je navržen min. 0,5 %, zaoblení lomů nivelety budou pro návrhovou rychlost 50 km - poloměry vrcholových oblouků 1000 m a údolnicových oblouků min. 700 m.

Komunikace budou po obvodu lemovány silničními betonovými obrubníky 1000x250x150 mm. Snížené obrubníky v místě pro přecházení a v místě ukončení chodníku budou 1000x150x150 mm, rozdíly budou vyrovnány náběhovými dílci délky 1 m. Chodníky a stezka pro chodce a cyklisty budou od zeleně odděleny chodníkovými obrubníky 1000x200x80 mm. Obruby budou uloženy do betonového lože C25/30 XF3 tl. min. 100 mm s boční opěrou min. do poloviny výšky obruby.

Rozhledové trojúhelníky sjezdu areálu Stasek jsou stanoveny dle ČSN 73 6110, čl. 12.8 pro rychlost dovolenou 50 km/h, resp. rychlost mezní 30 km/h (na straně za směrovým obloukem o poloměru 20 m):

- 2 m v ose sjezdu
- 35 m v ose přilehlého jízdního pruhu komunikace pro rychlost 50 km/h
- 20 m v ose přilehlého jízdního pruhu komunikace pro rychlost 30 km/h

Rozhledové trojúhelníky křižovatky místní komunikace se silnicí III/1502 jsou stanoveny dle ČSN 73 6102, tab. 19 pro rychlost dovolenou 50 km/h a vozidlo skupiny 3:

- 3,25 m v ose jízdního pruhu místní komunikace
- 85 m v ose j. pruhu silnice pro pravé odbočení
- 100 m v ose j. pruhu silnice pro levé odbočení

Rozhled bude zajištěn vybouráním oplocení, kácením 1 stromu a náhradou čekárny autobusové zastávky „Suchdol n. L. JDZ“ ve směru na Klikov za průhlednou konstrukci (se zadní stěnou a bočnicemi z tvrzeného nebarveného skla).

SO 06-50-01 Úprava silnice III 1502 u přejezdu P5602 ev. km 17,307

Železniční přejezd ev. km 16,248 je jednokolejný úroňový přejezd s místní komunikací třídy C (obslužná) ulice Lužnická.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Chodníky nejsou součástí řešení tohoto stavebního objektu a taktéž ani úprava komunikace ul. U Nádraží.

SO 06-50-02 - Přeložka silnice I/24 u zrušeného přejezdu P5603 ev. km 18,694

Jedná se o přeložku silnice I/24. Důvodem přeložky je nevyhovující stav železničního přejezdu km 18,694 železniční tratě České Velenice – Veselí nad Lužnicí s cílem odstranit bezpečnostní závadu komunikace. Přeložka spočívá v úpravě směrových poměrů a zřízení mimoúrovňového křížení silničním nadjezdem.

Mimoúrovňové křížení pozemní komunikace s dráhou (silnice I.třídy s celostátní dráhou) bylo zvoleno jako optimální řešení z hlediska bezpečnosti a plynulosti dopravy. Místní podmínky jsou pro mimoúrovňové křížení vhodné, neboť zvýšení nivelety silnice I/24 neovlivní významně okolní území. Bude pouze výškově upraveno napojení účelové komunikace na p.č. 1011/51, 1011/77 a 1011/55 (zvýšení nivelety v místě napojení o 15 cm).

Silnice je navržena v kategorii S9,5. Jízdní pruhy jsou v obloucích o poloměru méně než 250 m rozšířeny dle ČSN 736101. Výběh a náběh rozšíření bude plynule na délky přechodnic.

Délka úpravy je navržena 675 m.

Návrhová rychlost v protisměrných obloucích v návaznosti na nadjezd (km 0,122 – 0,535) je 70 km/h, v krajních obloucích napojení na stávající průběh silnice (km 0,000 – 0,122 a 0,535 – 0,672) je 80 km/h, resp. 70 km/h.

Zemní těleso bude budováno z materiálu vhodného dle ČSN 736133. Křížení železniční trati bude řešeno mostním objektem.

Na mostním objektu bude zřízen nouzový chodník se zábradlím. Na mostním objektu a v přilehlém úseku silnice, v rozsahu dle výšky a sklonu svahu násypu v souladu s ČSN 736101, obr. 24, je navrženo svodidlo po obou stranách silnice I/24.

Podélný sklon je navržen nejvýše 4,5 % v souladu s ČSN 736101, tab. 13 pro rovinaté území, zaoblení vrcholového lomu bude obloukem o poloměru 2100 m pro návrhovou rychlost 70 km/h. Poloměry údolnicových oblouků jsou navrženy min. 2100 m pro návrhovou rychlost 80 km dle ČSN 736101 tab. 14 a tab. 15.

Klopení vozovky bude s dodržáním sklonu vzestupnice max. 0,9 %. Příčný sklon vozovky ve směrových obloucích je navržen dle ČSN 736101 tab.9 pro navržené poloměry směrových oblouků a návrhovou rychlost 70 km/h resp. 80 km/h.

Z podrobnějšího rozpracování technického řešení návrhu přeložky silnice I/24, jako náhrady za úrovňové křížení s žel. tratí v místě přejezdu P5603, a výhledového samostatného jízdního pruhu obchvatu Suchdola n. L. vyplynulo, že původně navržená opěrná zeď SO 06-23-01 není potřeba. A to z důvodu, že v místě rozpletu nivelety rozcházejí jak směrově, tak výškově. Zeď tak bude nahrazena zemním tělesem od přeložky silnice I/24 bez toho, aniž by pata svahu zasahovala do výhledového samostatného jízdního pruhu obchvatu. Pro zajištění prostoru pro provizorní komunikaci po dobu realizace stavby je navržen vyztužený svah, který bude po odstranění provizorní komunikace upraven do normového svahu tělesa komunikace.

Před mostním objektem vlevo je navržena opěrná gabionová zeď délky 60 m a výšky do 2,5 m, která zajistí patu násypového tělesa tak, aby nezasahovala do účelové komunikace na p.č. 1011/34.

Po dobu realizace stavby bude na Třeboňské straně zřízena provizorní komunikace s využitím stávajícího železničního přejezdu a části stávající komunikace I/24. Komunikace je navržena jako dvoupruhová obousměrná, šířka vozovky 7,0 m (s rozšířením ve směrových obloucích), nepevněné krajnice 2 x 0,5 m. Vozovka bude z asfaltového betonu. Po dokončení stavby bude tato komunikace vybourána a terén rekultivován.

Provizorní komunikace na Suchdolské straně je součástí SO 06-50-02.1

SO 06-50-02.1 Úprava napojení sjezdu na pozemek parc. č. st. 72 k.ú. Cep

Příjezd na pozemek p.č.st. 72 k.ú. Cep je v současnosti řešen účelovou komunikací, napojenou na silnici I/24 u železničního přejezdu. Jelikož bude část silnice I/24 vybourána a přeložena na násyp a most, bude řešen náhradní příjezd k pozemku p.č. 72 novostavbou účelové komunikace, která bude zároveň společně s částí původní silnice I/24 sloužit jako dočasná komunikace bude po dobu realizace stavby.

Po dobu realizace stavby přeložky silnice I/24 SO 06-50-02 a včetně jejich součástí (opěrné zdi a mostu) bude zřízena provizorní komunikace na Suchdolské straně křížení s využitím stávajícího železničního přejezdu a části stávající komunikace I/24. Komunikace je navržena jako dvoupruhová

obousměrná, šířka vozovky 7,0 m (s rozšířením ve směrových obloucích), nezpevněné krajnice 2 x 0,5 m. Vozovka bude z asfaltového betonu.

Po dokončení stavby bude komunikace zúžena na jednopruhovou s výhybnami, druhý jízdní pruh bude vybourán a terén rekultivován, a bude nadále sloužit pro příjezd k domu č.p. 68, p.č. st. 72. Výhybny jsou navrženy tak, aby mezi nimi byl vzájemný rozhled: jsou navrženy u napojení na silnici I/24, dále ve vrcholu směrového oblouku. Ponechaná část silnice I/24 bude ponechána také v dvoupruhovém uspořádání a bude tak sloužit jako výhybna.

SO 06-50-03 Úprava lesní cesty u přejezdu P5604 ev. km 20,349

Železniční přejezd ev. km 20,349 je jednokolejný úrovnňový přejezd s místní komunikací třídy C (obslužná).

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 07-50-01 Úprava silnice III 1501 u přejezdu P5605 ev. km 22,122

Železniční přejezd ev. km 22,122 je čtyřkolejný úrovnňový přejezd s komunikací III. třídy.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Souvisejícím stavebním objektem je stavební objekt propustku pod komunikací před přejezdem.

Násypové nebo zářezové svahy menší než 1:1,5 budou zpevněny protierozní zatravnovací rohoží min. 500 g/m² vč. kotvení systémovými kotvami min. 4 ks/m².

SO 08-50-01 Úprava místní komunikace u přejezdu P5606 ev. km 22,950

Železniční přejezd ev. km 22,950 je jednokolejný úrovnňový přejezd s místní komunikací.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 08-50-02 Úprava místní komunikace u přejezdu P5607 ev. km 24,303

Železniční přejezd ev. km 24,303 je jednokolejný úrovnňový přejezd s místní komunikací třídy C (obslužná).

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Souvisejícím stavebním objektem je stavební objekt propustku pod komunikací před přejezdem.

SO 08-50-03 Úprava polní cesty u zrušeného přejezdu P5608 ev. km 25,243

Jedná se o zrušení příjezdové cesty ke zrušenému přejezdu P5608. Stávající komunikace je v délce 20 metrů zhotovena z asfaltu a dále až po přejezd se jedná o polní šterkovou cestu. Přejezd je jen zřídka využíván a slouží pouze k přístupu na přilehlá pole a les z toho důvodu dojde k jeho zrušení a rovněž zrušení přístupové komunikace.

V rámci rekonstrukce dojde ke zrušení stávající asfaltové a šterkové cesty odstraněním všech jejich souvrství, v místě přejezdu dojde k úpravě železničních svahů a v trase cesty dojde k reprofilaci příkopu tak, aby bylo zajištěno plynulé odvodnění lokality. Část sjezdu, který sloužil k přístupu na přejezd bude zachován, upraven výškově a délkově tak aby byl zajištěn přístup na přilehlá pole. Plocha bude vyspádována do okolního zatravněného terénu.

Jedná se o sjezd, který byl dříve využíván pro přístup k přejezdu. Nově zůstane zachována pouze počáteční část jejíž souvrství je navrženo dle katalogu vozovek polních cest. Jedná se netuhou vozovku s nestmeleným krytem, návrhového porušení D2 s třídou dopravního zatížení VI. Souvrství je složeno z mechanicky zpevněného kameniva tl. 180 mm (modul přetvárnosti $E_{def2} > 110$ MPa) a mechanicky zpevněné zeminy tl. 200 mm. (modul přetvárnosti $E_{def2} > 60$ MPa). Povrch vrstvy MZK se uzavře a zpevní zavibrováním výplňového kameniva (např. lomové výsivky) v množství cca 20 – 35 kg/m². Tato vozovka bude použita v délce 5,5 m od napojení na stávající komunikaci. Po ukončení této vozovky je stávající cesta v plném rozsahu zrušena a její souvrství nahrazeno zeminou a oseto travním semenem. V rámci úprav dojde rovněž k napojení stávajícího příkopu. Jedná se o vyhloubení jámy, zhotovení svahů a rovněž jejich osetím.

Odvodnění proběhne pomocí příčného a podélného spádu do přilehlé zeleně případně vsakem.

SO 08-50-04 Úprava účelové komunikace u přejezdu P5610 ev. km 26,873

Železniční přejezd ev. km 26,873 je jednokolejný úrovnňový přejezd s účelovou komunikací.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 08-50-05 Úprava účelové komunikace u zrušeného přejezdu P5611 ev. km 28,097

Železniční přejezd ev. km 28,097 je jednokolejný úrovnňový přejezd s účelovou komunikací třídy C (obslužná) a bude zrušen.

Ve vzdálenosti 7,0 m od železničního tělesa bude provedena obnova stávající nezpevněné cesty, která bude v rámci demolice přejezdu porušena.

SO 08-50-06 Úprava účelové komunikace u přejezdu P5612 ev. km 29,808

Železniční přejezd ev. km 29,808 je jednokolejný úrovnňový přejezd s účelovou komunikací třídy C (obslužná).

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 08-50-07 Přeložka místní komunikace u zrušeného přejezdu P5613 ev. km 30,843

Železniční přejezd ev. km 30,843 je jednokolejný úrovnňový přejezd s místní komunikací třídy C (obslužná) ulice Na Hrádečku, který se ruší. Jako náhrada bude vybudována nová místní komunikace vpravo od železniční trati (km 30,8 – 31,1) v nové poloze, vedená v souběhu s dráhou s napojením na stávající místní komunikaci ulice Na Hrádečku u P5614.

SO 08-50-08 Úprava místní komunikace u přejezdu P5614 ev. km 31,067

Železniční přejezd ev. km 31,067 je jednokolejný úrovnňový přejezd s místní komunikací třídy C (obslužná) ulice Na Hrádečku.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek. Součástí SO je také stavební úprava místní komunikace ulice U Sv. Petra a Pavla (ke křižovatce s ul. Lesní) a komunikace směrem k penzionu Na Hrádečku a SPS Třeboň. Celková délka řešené komunikace je cca 581 m. V zastavěné části ulice U Sv. Petra a Pavla jsou mj. řešeny parkovací stání a sjezdy.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Je navrženo bezpečnostní silniční zábradlí do patek v rozsahu půdorysného průmětu čel stávajících propustků v délce 2 x 15 m a 2 x 10 m. Zábradlí nahrazuje stávající nenormové silniční svodidlo, které bude odstraněno.

SO 08-50-09 Úprava místní komunikace u přejezdu P5615 ev. km 32,333

Železniční přejezd ev. km 32,333 je jednokolejný úroňový přejezd s místní komunikací třídy ulice Dukelská. Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek. Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 08-50-10 Úprava místní komunikace u přejezdu P5616 ev. km 33,318

Železniční přejezd ev. km 33,318 je jednokolejný úroňový přejezd s místní komunikací třídy v ulici Jateční. Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek. Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 10-50-01 Úprava místní komunikace u přejezdu P5617 ev. km 34,386

Železniční přejezd ev. km 34,386 je jednokolejný úroňový přejezd s místní komunikací v ulici Za Nádražím. Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 10-50-02 Úprava místní komunikace u přejezdu P5618 ev. km 35,810

Součástí stavebního objektu je zřízení zastávky (na severní straně komunikace) a točny linkové dopravy (na jižní straně komunikace), úprava vozovky místní komunikace – rozšíření na min. 6,0 m, v místě zastávky na 6,25 m, v úseku před zastávkou naproti napojení točny na 7,0 m (z důvodu vlečných křivek autobusů a též pro usnadnění případného krátkodobého zastavení vozidla). Dále je součástí doplnění chodníku na severní straně komunikace mezi přejezdem P5618 a stávající stezkou podél silnice I/24. Nová zastávka je navržena v jízdním pruhu, a to pro oba směry, autobus zde zajede odbočením ze silnice I/24, otočí se na navržené točně a obslouží cestující na navržené zastávce. Točna je prověřena vlečnými křivkami pro autobus délky 13,7 m. Zastávka nahradí stávající zastávky Třeboň, Gigant na silnici I/24 (v křižovatce s místní komunikací u přejezdu P5619). Tyto zastávky budou zrušeny, jelikož bude zrušen přejezd P5619 s úsekem komunikace mezi přejezdem a silnicí I/24.

Chodník je navržen o délce 87 m mezi železničním přejezdem P5618 a stezkou podél silnice I/24. Bude ukončen napojením na stezku. Chodník bude zejména sloužit pro přístup obyvatel sídliště Gigant a pracovníků areálu Gigant na nově navrženou autobusovou zastávku Třeboň, Gigant. Chodník je navržen mezi přejezdem a nástupištěm zastávky o šířce 3,0 m, v místě nástupiště je celková šířka 4,5 m, dále pak 2,5 m s tím, že mezi vozovkou a chodníkem bude dělicí zelený pás. Příčný sklon chodníku bude 2 % směrem k vozovce, vodící linii bude tvořit obrubník s nášlapem 8 cm na straně odlehle od vozovky. Nástupní hrana bude výšky 16 cm tvořená Kasselským obrubníkem v délce 15 m. Od vodící linie k nástupní hraně je navržen signální pás šířky 800 mm z dlažby hmatové a barevně kontrastní. Napojení na přejezd a na stávající účelovou komunikaci bude vyznačeno varovnými pásy šířky 400 mm.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 10-50-03 Úprava místní komunikace v km 35,800 – 36,160

Z důvodu přejezdu P5619 a navazujících částí místní komunikace je navrženo propojení sídliště Gigant s přejezdem P5618.

Od přejezdu P5618 k vjezdu do čistírny odpadních vod bude využita stávající komunikace, která je dostatečně široká (cca 6 m + nezpevněné krajnice), s oboustrannými příkopy. Vozovka je z betonových panelů. Pro zajištění odpovídajícího jízdního komfortu budou panely odstraněny, bude zřízena nová vozovka s asfaltbetonovým krytem a nezpevněné krajnice. Těleso komunikace je vyhovující, zůstane zachováno včetně příkopů, do nichž je komunikace odvodněna.

V úseku mezi ČOV a sídlištěm Gigant na p.č. 521/34 a 521/37 je navržena novostavba komunikace, která nahradí stávající nevyhovující lesní cestu.

Vozovka stavební úpravy komunikace i novostavby je navržena jako dvoupruhová šířky 6,0 m s rozšířením ve směrových obloucích dle ČSN 736110 tab. 5. Dále jsou navrženy nezpevněné krajnice šířky 0,5 m. Celková délka úpravy je 403 m. Odvodnění je navrženo přes nezpevněné krajnice do stávajících příkopů, resp. do okolního terénu.

Stávající místní komunikace mezi silnicí I/24 přes přejezd P5619 bude vybourána, a to po sjezd k p.č. 593/3, č.p.142 (na východní straně přejezdu). Odtud bude ponechána po napojení na nově navrženou komunikaci pro příjezd k p.č. 593/3, č.p.142. Sjezd k ČOV bude upraven na kolmé napojení na nově navrženou komunikaci.

SO 10-50-04 Přeložka polní cesty u zrušeného přejezdu P5620 ev. km 37,227

Železniční jednokolejný přejezd P5620 se nachází v ev. km 37,227. Jedná se o úrovnňové křížení s polní cestou. Vzhledem k tomu, že se v blízkosti nachází železniční přejezd P5621 s místní komunikací, v rámci dokumentace průkazu náhrad přejezdů byl tento přejezd určen ke zrušení.

Původní zrušená polní cesta přes přejezd P5620 bude nově přeložena k místní komunikaci u přejezdu P5621. Nová trasa v místě napojení na stávající průběh bude pokračovat podél pole v souběhu s kolejištěm až k místní komunikaci, u které se pomocí oblouků odpojí od koleje a napojí se v rámci nového sjezdu na silnici pod úhlem 75°/105°. V rámci úpravy dojde k odtěžení a zrušení polní cesty směrem k původnímu napojení na silnici I/24. V této ploše dojde nově k zatravnění.

Celková plocha polní cesty z nového mechanicky zpevněného kameniva činí 2086,5 m², celková délka cesty činí 533,31 m, základní šířka 3,5 m.

SO 10-50-05 Úprava účelové komunikace u přejezdu P5621 ev. km 37,715

Železniční přejezd ev. km 37,715 je jednokolejný úrovnňový přejezd s místní účelovou komunikací. Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek. Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 10-50-06 Úprava silnice I/24 u přejezdu P5622 ev. km 38,556

Jedná se o přeložku silnice I/24. Důvodem přeložky je nevyhovující stav železničního přejezdu km 38,556 železniční tratě České Velenice – Veselí nad Lužnicí, a to zejména úhlu křížení. Přeložka spočívá v úpravě směrových poměrů takovým způsobem, že úhel křížení komunikace s dráhou se zvýší z 47,36° na 62,67°.

Úrovnňové křížení pozemní komunikace s dráhou (silnice I.třídy s celostátní dráhou), se zvýšením úhlu křížení oproti současnému stavu, bylo zvoleno z důvodu omezené možnosti úprav nivelety v křižovatce se silnicí III/15510a a připojení účelové komunikace k rybníku Malý Tisý. Dalším důvodem proti mimoúrovňovému křížení je značný zásah do krajiny v případě mostního objektu a navazujících opěrných zdí v rovinaté krajině, území je navíc součástí CHKO Třeboňsko.

Silnice je navržena v kategorii S9,5/90. V obloucích navazujících na železniční přejezd je návrhová rychlost snížena na 30 km/h. Jízdní pruhy jsou v obloucích o poloměru méně než 250 m rozšířeny dle ČSN 736101. Výběh a náběh rozšíření bude plynule na délky přechodnic.

Délka úpravy je navržena 320 m.

Zemní těleso bude budováno z materiálu vhodného dle ČSN 736133.

Rozhledy železničního přejezdu byly posouzeny dle ČSN 736380 čl. 7.3 a přílohy A - na přejezdové zabezpečovací zařízení. Jelikož bude zřízena pozitivní signalizace, jsou posouzeny na rychlost dovolenou 50 km/h, Dz = 50 m. Rozhledové trojúhelníky budou bez překážek rozhledu za podmínky pravidelného odstraňování náletové zeleně.

Z důvodu návrhu chodníku SO 10-50-06.2 v místě sjezdu na přilehlé zemědělské pozemky je navržen nový hospodářský sjezd ze silnice III/15510a na pozemek p.č. 1445/90, a to mimo navržený chodník. Sjezd je navržen o šířce 5 m, zaoblení nároží o poloměrech 4 m. Křížení se silničním příkopem je navrženo trubním propustkem DN 400.

V místě přiblížení tělesa silnice I/24 v souběhu k železnici je v souladu s ČSN 736101 čl 13.1.2.2.9 d) navrženo svodidlo, neboť vzdálenost hrany koruny silnice od hrany tělesa železničního spodku zde bude menší než 7,5 m – viz příčný řez km 0,256. Svodidlo bude ocelové jednostranné, třídy zadržení H2 dle TP 114.

SO 10-50-06.1 Přeložka polní cesty u přejezdu P5622 ev. km 38,556

Stavební úprava silnice I/24 (ve vazbě na úprava úhlu křížení silnice I/24 a železnicí) vyvolá úpravu na ni napojené účelové komunikace (polní cesty) v nezbytném rozsahu tak, aby bylo dosaženo kolmého napojení a plynulého podélného sklonu.

Účelová komunikace k rybníku Malý Tisý bude upravena tak, aby i po směrové úpravě silnice I/24 byl zachován přijatelný podélný sklon účelové komunikace. Je navržena úprava napojení této komunikace na silnici I/24 na vzdálenost cca 35 m mezi hranicí nebezpečného pásma přejezdu a začátkem zaoblení nároží účelové komunikace.

Vozovka je navržena asfaltová, u napojení na silnici I/24 a v přilehlém směrovém oblouku o poloměru 12 m bude šířky 6,0 m, poté se bude plynule zužovat na 5,0 m. Je navržena větev k obslužné ploše rybníka Malý Tisý, čímž zároveň vznikne úvratové obratiště.

Vozovka bude lemována nezpevněnými krajnicemi šířky 0,5 m o příčném sklonu 8 %.

Těleso komunikace bude tvořeno násypem, který bude budován po vrstvách tl. max. 300 mm z vhodného materiálu dle ČSN 736133. Svahy tělesa komunikace budou ohumusovány v tl. 150 mm a zatravněny.

Rozhledové trojúhelníky připojení účelové komunikace na silnici I/24 jsou posouzeny dle ČSN 736101, a to ve směru od železničního přejezdu na rychlost dovolenou 50 km/h a klesání 7 % a v opačném směru na rychlost dovolenou 90 km/h a klesání 1 %, a to:

- 3 m v ose účelové komunikace
- 45 m v ose přilehlého jízdního pruhu I/24 pro $v = 50$ km/h
- 120 m v ose přilehlého j. pruhu pro $v = 90$ km/h

Rozhledové trojúhelníky budou bez překážek rozhledu za podmínky pravidelného odstraňování náletové zeleně.

SO 10-50-06.2 Chodník od silnice III/15510a k zastávce Lužnice

Je navržen chodník od silnice III/15510a po nástupiště železniční zastávky. Délka chodníku bude 88,4 m, šířka 1,5 m, podél silnice III/15510a bude šířka 2,0 m. Chodník bude lemován chodníkovými betonovými obrubníky, na vrchní straně bude obrubník s nášlapem 8 cm tvořit vodící linii. Od silnice III/15510a bude oddělen betonovým silničním obrubníkem 1000x250x150 mm s nášlapem 12 cm, v místě ukončení chodníku bude snížený obrubník s nášlapem 2 cm tvořený přejížděným betonovým obrubníkem 1000x150x150 mm. Mezi zvýšeným a přejížděným obrubníkem bude rampová část délky 1,0 m tvořená náběhovým obrubníkem. Obrubníky budou uloženy v betonovém loži tl. 100 mm s boční opěrou nejméně do poloviny výšky obruby.

Chodník tak vytvoří bezpečnou pěší trasu mezi nástupištěm železniční zastávky a k silnici III. třídy do obce mimo silnici I/24. V budoucnu umožní napojení chodníku podél silnice III/15510a až do obce, bude se však jednat o samostatnou investici obce Lužnice (v současnosti je zpracována studie na tento chodník).

SO 10-50-07 Přeložka polní cesty u zrušeného přejezdu P5623 ev. km 38,805

V souvislosti se zrušením přejezdu P5623 ev. km 38,805 je navržena nová polní cesta od sjezdu účelové komunikace k rybníku Malý Tisý ze silnice I/24 u přejezdu P5622 ev. km 38,556. Nová trasa polní cesty je navržena bezprostředně podél tělesa železničního náspu po levé straně koleje a napojena na stávající stav u zrušeného přejezdu P5623. V rámci úprav dojde k odtěžení a zrušení části polní cesty u zrušeného přejezdu od silnice I/24, v této ploše dojde nově k rekultivaci. V místě křížení s bezejmennou vodotečí je pod polní cestou navržen propustek DN 400.

Polní cesta je zřízena v konstrukčním uspořádání PN 613, třída dopravního zatížení VI dle katalogového listu PN 6-5. Povrch je navržen z nového mechanicky zpevněného kameniva (šterkodrt' frakce 0/32) bez použití tmelící složky, tedy nestmelené směsi kameniva. Celková plocha polní cesty činí 954,3 m², celková délka polní cesty činí 271,93 m, základní šířka 3,5 m.

Na začátku trasy, v místě napojení na účelovou komunikaci k rybníku Malý Tisý, bude umístěna závora pro zamezení volného vjezdu do NPR, vč. osazení dopravní značky B1 – Zákaz vjezdu všech vozidel.

Odvodnění polní cesty je řešeno pomocí příčných a podélných sklonů do okolního nezpevněného terénu, kde bude voda postupně vsakována.

SO 10-50-08 Úprava polní cesty u přejezdu P5624 ev. km 39,866

Železniční přejezd ev. km 39,866 je jednokolejný úrovnňový přejezd s polní cestou.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 10-50-09 Úprava polní cesty u přejezdu P5625 ev. km 40,697

Železniční přejezd ev. km 40,697 je jednokolejný úrovnňový přejezd s polní cestou.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 10-50-10 Přeložka polní cesty u zrušeného přejezdu P5626 ev. km 41,155

Stávající polní cesta, která slouží jako sjezd na pole, kříží žel. trati v místě přejezdu P5626 v ev. km 41,155 Vzhledem k tomu, že se v blízkosti nachází železniční přejezd P5627 u křížení se silnicí I/24, v rámci dokumentace průkazu náhrad přejezdů byl tento přejezd určen ke zrušení.

V souvislosti se zrušením přejezdu P5626 je navržena přeložka polní cesty ke stávající komunikaci I/24 u žel. přejezdu P5627 v ev. km 41,583. Nová trasa bude napojena na sjezd ze silnice I/24, který je řešen v rámci samostatného SO. Přeložka polní cesty bude vedena podél náspu tělesa žel. spodku po levé straně koleje od řešeného pole, které je v současnosti přístupné pouze ze zrušeného přejezdu. V rámci úpravy dojde k odtěžení a zrušení části polní cesty u zrušeného přejezdu. V této ploše dojde nově k zatravnění. V místě potoku bude pod polní cestou proveden propustek DN 400

Celková plocha polní cesty z nového mechanicky zpevněného kameniva činí 1272,4 m², celková délka polní cesty činí 337,80 m, základní šířka 3,5 m.

SO 10-50-11 Úprava silnice I/24 u přejezdu P5627 ev. km 41,583

Jedná se o přeložku silnice I/24. Důvodem přeložky je stavební úprava železničního přejezdu km 41,583 železniční tratě České Velenice – Veselí nad Lužnicí s cílem zvýšit úhel křížení. Přeložka spočívá zejména v úpravě směrových poměrů, vychýlení osy silnice dosahuje až 21 m oproti současnému stavu, bude upravena i niveleta komunikace.

Stávající úhel křížení osy koleje s osou silnice je 46,6°. Navržený úhel křížení je 75°.

Úrovnňové křížení pozemní komunikace s dráhou (silnice I.třídy s celostátní dráhou), se zvýšením úhlu křížení oproti současnému stavu, bylo zvoleno z důvodu omezené možnosti úprav nivelety v místech napojení účelových komunikací poblíž železničního přejezdu. Dalším důvodem proti mimoúrovňovému křížení je značný zásah do krajiny v případě mostního objektu a navazujících opěrných zdí v rovinaté krajině, území je navíc součástí CHKO Třeboňsko.

Silnice je navržena v kategorii S9,5/90. Ve směrových obloucích navazujících na železniční přejezd je snížena návrhová rychlost na 30 km/h, poloměr oblouků je navržen 50 m. Jízdní pruhy jsou v obloucích o poloměru 50 m rozšířeny dle ČSN 736102, tab. 12. Výběh a náběh rozšíření bude plynule na délky přechodnic. Krajní přechodnice jsou navrženy v délce 40 m

Délka úpravy je navržena 360,5 m.

Zemní těleso bude budováno z materiálu vhodného dle ČSN 736133. Sklony násypu a příkopu budou 1:3, minimálně 1:2,5. Násyp bude budován po vrstvách tl. max. 300 mm z vhodného materiálu dle ČSN 736133. Svahy tělesa komunikace budou ohumusovány v tl. 150 mm a zatravněny.

Rozhledy železničního přejezdu byly posouzeny dle ČSN 736380 čl. 7.3 a přílohy A - na přejezdové zabezpečovací zařízení. Jelikož bude zřízena pozitivní signalizace, jsou posouzeny na rychlost dovolenou 50 km/h, stoupání směrem k přejezdu z obou stran 3 %, tedy $Dz = 45$ m. Rozhledové trojúhelníky budou bez překážek rozhledu za podmínky pravidelného odstraňování náletové zeleně.

SO 10-50-11.1 Úprava polní cesty u přejezdu P5627 ev. km 41,583

Stavební úprava silnice I/24 (ve vazbě na úprava úhlu křížení silnice I/24 a železnicí) vyvolá úprava na ni napojených účelových komunikací (polních cest) v nezbytném rozsahu tak, aby bylo dosaženo kolmého napojení ve vzdálenosti alespoň 10 m od železničního přejezdu a plynulého podélného sklonu.

Komunikace je navržena o délce úpravy 44,6 m, na konci bude navazovat stávající polní cesta na p.č. 3511/4 a bude zde rovněž napojena polní cesta na p.č. 4110/2 podél tělesa dráhy.

Vozovka je navržena asfaltová šířky 6,0 m, na konci bude plynule zúžena na stávající šířku v místě napojení.

Vozovka bude lemována nezpevněnými krajnicemi šířky 0,5 m o příčném sklonu 8 %. Těleso komunikace bude tvořeno násypem, který bude budován po vrstvách tl. max. 300 mm z vhodného materiálu dle ČSN 736133. Svahy tělesa komunikace budou ohumusovány v tl. 150 mm a zatravněny.

Rozhledové trojúhelníky připojení účelové komunikace na silnici I/24 jsou posouzeny dle ČSN 736101, a to ve směru od železničního přejezdu na rychlost dovolenou 50 km/h a klesání 7 % a v opačném směru na rychlost dovolenou 90 km/h a stoupání 3 %, a to:

- 3 m v ose účelové komunikace
- 45 m v ose přilehlého jízdního pruhu I/24 pro $v = 50$ km/h
- 110 m v ose přilehlého j. pruhu pro $v = 90$ km/h

Rozhledové trojúhelníky budou bez překážek rozhledu za podmínky pravidelného odstraňování náletové zeleně.

SO 10-50-12 Úprava silnice II/148 u přejezdu P5628 ev. km 42,977

Železniční jednokolejný přejezd P5628 se nachází v ev. km 42,977. Jedná se o úrovnňové křížení se silnicí II/148 v nebezpečném úhlu. Na silnici v těsné blízkosti přejezdu navazuje 1 sjezd na polní cestu (v nebezpečném prostoru dráhy), 1 sjezd na účelovou komunikaci k průmyslovému objektu a 1 křižovatka s místní komunikací (ulice Nádražní směrem k železniční stanici).

Vzhledem ke špatnému technickému provedení stávajícího přejezdu dojde k jeho mírnému odsunu proti směru staničení na novou pozici tak, aby bylo zabezpečeno bezpečnější křížení silnice II/148 s tratí. Silnice se na začátku úpravy ze směru z centra odkloní od původní trasy směrem od kolejíště a pomocí oblouku bude přivedena k přejezdu v křížení s tratí $75^\circ/105^\circ$, poté pomocí opačného oblouku naváže na původní trasu silnice směrem na Klec.

V rámci úpravy dojde k odtěžení a zrušení původní trasy silnice u přejezdu. V této ploše dojde nově k terénním úpravám a zatravnění.

Celková zpevněná plocha komunikace z asfaltobetonu činí 1211 m², celková délka komunikace činí 165,4 m, základní šířka 6,0 m.

SO 10-50-12.1 Úprava místních komunikací u přejezdu P5628 ev. km 42,977

Železniční jednokolejný přejezd P5628 se nachází v evid. km 42,977. Jedná se o úrovnňové křížení se silnicí II/148 v nebezpečném úhlu. Na silnici v těsné blízkosti přejezdu navazuje sjezd na polní cestu (v nebezpečném prostoru dráhy), sjezd na účelovou komunikaci k průmyslovému objektu a křižovatka s místní komunikací (ulice Nádražní směrem k železniční stanici).

Vzhledem ke špatnému technickému provedení stávajícího přejezdu dojde k jeho mírnému odsunu proti směru staničení na novou pozici tak, aby bylo zabezpečeno bezpečnější křížení silnice II/148 s tratí. Silnice se na začátku úpravy ze směru z centra odkloní od původní trasy směrem od kolejíště a pomocí oblouku bude přivedena k přejezdu v křížení s tratí 75°/105°, poté pomocí opačného oblouku naváže na původní trasu silnice směrem na Klec. V rámci této úpravy dojde k úpravě místní komunikace v ulici nádražní, kdy bude zrekonstruována křižovatka s II/148 v rámci navázání na její nový polohopisný a výškopisný tvar a s tím související rekonstrukci levostranného chodníku podél těchto komunikací, napojení nezpevněné účelové komunikace u průmyslového areálu a přeložení polní cesty u přejezdu do dostatečné vzdálenosti od přejezdu. Nové umístění nového sjezdu bude zároveň respektovat územní plán města – plánovanou výstavbu průmyslového areálu.

Celková zpevněná plocha upravených komunikací z asfaltobetonu činí 462,4 m², celková délka komunikace v úseku 1 (místní komunikace k železniční stanici) činí 21,37 m, základní šířka 6,2 m, délka v úseku 2 (chodník podél silnice II/148 a místní komunikace směrem k nádraží) činí 68,45 m, šířka 2,0 m, délka v úseku 3 (napojení nového sjezdu na účelovou komunikaci a přeložka polní cesty) činí 30,29 m, šířka asfaltové části 7,0 m, části z mechanicky zpevněného kameniva 3,0 m, délka v úseku 4 (rekonstrukce sjezdu k průmyslovému areálu) činí 18,07 m o šířce 6,0 m.

SO 12-50-01 Přeložka místní komunikace u zrušeného přejezdu P5629 ev. km 45,693

Železniční jednokolejný přejezd P5629 se nachází v ev. km 45,693. Jedná se o úrovnňové křížení s polní cestou. Vzhledem k tomu, že se v blízkosti nachází železniční přejezd P5630 s místní komunikací, v rámci dokumentace průkazu náhrad přejezdů byl tento přejezd určen ke zrušení.

Původní zrušená účelová komunikace přes přejezd P5629 bude nově přeložena k místní komunikaci u přejezdu P5630. Nová trasa v místě napojení na stávající průběh bude pokračovat v rámci cesty z mechanicky zpevněného kameniva v souběhu s kolejíštěm v místě stávající pěšiny až k místní komunikaci v zahradní kolonii, kde dojde k rekonstrukci komunikace z asfaltobetonu v jejím stávajícím průběhu až po napojení na místní komunikaci u přejezdu P5630. Vzhledem k nevhodnému řešení napojení ve stávajícím stavu (v nebezpečném prostoru kolejíště, blízko přejezdové konstrukce) dojde k odsunu stávající křižovatky od přejezdu. V důsledku toho dojde ke zrušení polní příjezdové cesty na pastvinu pod svahem východně od řešené komunikace. V rámci úprav bude proto vytvořen nový sjezd na pastvinu v její severovýchodní části u řeky Lužnice. V rámci úpravy dojde k odtěžení a zrušení účelové komunikace přes rušený přejezd. V této ploše dojde nově k zatravnění.

Celková plocha účelové komunikace z nového mechanicky zpevněného kameniva činí 1470 m², celková plocha účelové komunikace z asfaltobetonu včetně dvou připojených odboček k zahradám činí 991 m², celková délka řešené komunikace činí 746,20 m, základní šířka 3,5 m (část z asfaltobetonu) a 3,0 m (část z mechanicky zpevněného kameniva). V části z mechanicky zpevněného kameniva budou vytvořeny 2 výhybny pro možnost vyhnutí se vozidel v protisměru. Délka nového sjezdu na pastvinu činí 21,13 m, plocha 100 m², základní šířka 4,0 m.

SO 12-50-02 Úprava místní komunikace u přejezdu P5630 ev. km 46,428

Železniční přejezd ev. km 46,428 je jednokolejný úrovnňový přejezd s místní komunikací.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 12-50-03 Úprava polní cesty u přejezdu P5631 ev. km 48,736

Železniční přejezd ev. km 48,736 je jednokolejný úrovnňový přejezd s polní cestou.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 12-50-04 Úprava místní komunikace u přejezdu P5632 ev. km 50,060

Železniční přejezd ev. km 50,060 je jednokolejný úrovnňový přejezd s místní komunikací třídy C (obslužná) v obci Vlkov.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím.

SO 12-50-05 Úprava místní komunikace u přejezdu P5633 ev. km 50,560

Železniční přejezd ev. km 50,560 je jednokolejný úrovnňový přejezd s místní komunikací třídy C (obslužná).

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci komunikace před a za přejezdovou konstrukcí, která bude s rozebíratelnou konstrukcí. Rozhraní objektů je s rubem závěrných zídek.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

SO 12-50-06 Úprava silnice III/00352 u železničního mostu v ev.km 53,208

Jedná se o přeložku silnice III/00352. Důvodem přeložky je stavební úprava mostu km 53,208 železniční tratě České Velenice – Veselí nad Lužnicí včetně zvětšení volné šířky a výšky mostního otvoru.

Silnice bude rozšířena na minimální šířku dvoupruhové komunikace včetně úseku pod mostem a dále bude vychýlena ve směrovém oblouku před mostem tak, že dojde ke zlepšení rozhledu vozidla příjezdějícího ve směru od Valu na další úsek trasy a ke zlepšení rozhledu křižovatky s místní komunikací ve směru na Vlkov i rozhledu připojení účelové komunikace k železničnímu mostu přes Nežárku.

Délka úpravy je navržena 176 m. Silnice je navržena v kategorii S6,5, tj. šířka vozovky 5,5 m a nepevněné krajnice šířky 0,75 m.

Limitním návrhovým prvkem je směrový oblouk o poloměru 68 m, který dle ČSN 736101 při navrženém dostředném sklonu 5 % odpovídá návrhové rychlosti 35 km/h a mezní rychlosti 50 km/h. Délky přechodnic jsou navrženy 30 m. Rozšíření vozovky ve směrovém oblouku o poloměru 68 m bude na 7,7 m (dle tab. 12 ČSN 736102 pro všechny druhy vozidel vychází požadovaná šířka j. pruhů 3,79 + 3,83 m).

Na začátku a konci úseku bude plynulé rozšíření z/na stávající šířku vozovky, která činí cca 4,7 m, resp. cca 4,1 m.

Rozhledové trojúhelníky jsou posouzeny ve směru od Valu na rychlost mezní 50 km/h (přílehlý směrový oblouk R=68 m) a ve směru od Veselí n.L. na rychlost dovolenou 90 km/h, a to:

- pro připojení účelové komunikace dle ČSN 736101 3 m v ose účelové komunikace, 40 m v ose přílehlého jízdního pruhu III/00352 pro $v_m = 50$ km/h a 120 m v ose přílehlého j. pruhu pro $v_{dov} = 90$ km/h
- pro křižovatku místní komunikace dle ČSN 736102, vozidlo skupiny 1 (na místní komunikaci je vyznačen zákaz vjezdu nákladních vozidel) 3 m v ose jízdního pruhu místní komunikace, 70 m v ose přílehlého jízdního pruhu III/00352 pro $v_m = 50$ km/h a 145 m v ose přílehlého j. pruhu pro $v_{dov} = 90$ km/h

Zemní těleso bude budováno z materiálu vhodného dle ČSN 736133. Vzhledem k možnému kontaktu s proudící vodou (hladina h100 méně jak 0,5 m pod zemní plání – vyznačena v podélném profilu a charakteristických příčných řezech) bude zemní těleso budováno z materiálu odolného ke kolísání hladiny vody a proudící vodě, včetně opevnění svahů násypů a příkopů, např. hrubým lomovým kamenem. Sklony násypu a příkopu budou 1:3.

Podélný sklon je navržen min. 0,5 %, zaoblení lomů nivelety budou poloměry vrcholových a údolnicových oblouků min. 1000 m. Niveleta silnice III/00352 bude snížena s cílem dosažení podjezdné výšky podjezdu, avšak možnost snížení nivelety je omezena hladinou h100 přílehlého vodního toku.

Součástí objektu jsou stavební úpravy 3 sjezdů na sousední nemovitosti, a to na p.č. 3950, 3945/6 a 4084. Stavební úpravy sjezdů jsou z důvodu plynulého napojení na upravené širkové a výškové uspořádání silnice III/00352. Sjezd na p.č. 4084 bude na šířku vrat se zaoblením nároží o poloměrech 2 m., sjezdy na zemědělské pozemky p.č. 3950 a 3945/6 jsou navrženy o šířce 5 m se zaoblením nároží o poloměrech 2 m.

SO 12-50-06.1 Úprava místní komunikace u železničního mostu v ev.km 53,208

Stavební objekt zahrnuje úpravu napojení místní komunikace (směrem na Vlkov) na silnici III/00352 (SO 12-50-06). Úprava je navržena v délce potřebné pro plynulé výškové napojení na upravenou niveletu silnice III/00352 a plynulé zaoblení nároží.

Rozhledové trojúhelníky křižovatky se silnicí III/00352 jsou posouzeny ve směru od Valu na rychlost mezní 50 km/h (přiléhající směrový oblouk $R=68$ m) a ve směru od Veselí n.L. na rychlost dovolenou 90 km/h, a to pro křižovatku místní komunikace se silnicí III/00352 dle ČSN 736102, vozidlo skupiny 1 (na místní komunikaci je vyznačen zákaz vjezdu nákladních vozidel) 3 m v ose jízdního pruhu místní komunikace, 70 m v ose přilehlého jízdního pruhu III/00352 pro $v_m = 50$ km/h a 145 m v ose přilehlého j. pruhu pro $v_{dov} = 90$ km/h

Zemní těleso bude budováno z materiálu vhodného dle ČSN 736133. Vzhledem k možnému kontaktu s proudící vodou (hladina h100 méně jak 0,5 m pod zemní plání – vyznačena v řezu) bude zemní těleso budováno z materiálu odolného ke kolísání hladiny vody a proudící vodě, včetně opevnění svahů násypů a příkopů, např. hrubým lomovým kamenem.

SO 12-50-06.2 Účelová komunikace k železničního mostu v ev.km 53,340

Stávající účelová komunikace sloužící pro údržbu železničního mostu přes řeku Nežárku tvoří smyčku, je napojena na silnici III/00352 před a za mostem. Zajištění rozhledového trojúhelníku ve směru od Veselí nad Lužnicí při výjezdu z této komunikace by znamenalo neúměrné prodloužení délky přemostění železničního mostu km 53,208. Proto je navrženo zrušení části této účelové komunikace – východně od tělesa dráhy – přičemž část komunikace západně od tělesa dráhy bude odsunuta za patu rozšířeného železničního náspu, bude zaslepena a u mostu přes Nežárku bude zřízeno úvratěvé obratiště.

Komunikace bude sloužit zejména pro příjezd vozidel údržby mostu přes Nežárku a vozidel Povodí Vltavy s.p. k řece Nežárce.

Komunikace je navržena o délce 104,9 m, bude slepá, na konci bude úvratěvé obratiště tvaru T délky 28 m.

Vozovka je navržena jednopruhová asfaltová šířky 3,5 m, na začátku u napojení na silnici III/00352 bude rozšířena na 5,5 m.

Vozovka bude lemována nezpevněnými krajnicemi šířky 0,25 m na straně tělesa dráhy a 0,5 m na opačné straně, a to příčným sklonu 8 %. Těleso komunikace bude tvořeno násypem, který bude budován po vrstvách tl. max. 300 mm z vhodného materiálu dle ČSN 736133. Svahy tělesa komunikace budou ohumusovány v tl. 150 mm a zatravněny.

Rozhledové trojúhelníky připojení účelové komunikace na silnici III/00352 jsou posouzeny dle ČSN 736101, a to ve směru od Valu na rychlost mezní 50 km/h (přiléhající směrový oblouk $R=68$ m) a ve směru od Veselí n.L. na rychlost dovolenou 90 km/h, a to:

- 3 m v ose účelové komunikace
- 40 m v ose přilehlého jízdního pruhu III/00352 pro $v_m = 50$ km/h
- 120 m v ose přilehlého j. pruhu pro $v_{dov} = 90$ km/h

Rozhledové trojúhelníky budou bez překážek rozhledu za podmínky odstranění náletové zeleně podél silnice III/00352 v rozsahu rozhledových trojúhelníků.

3 Ostatní zpevněné plochy a prostranství

SO 01-50-01 TNS České Velenice, úprava zpevněných ploch

SO 03-52-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, úprava zpevněné plochy u koleje č.4

SO 03-52-02	ŽST Nová Ves nad Lužnicí, úprava zpevněné plochy u VB
SO 03-52-02.1	ŽST Nová Ves nad Lužnicí, prodloužení chodníku u silnice II/103
SO 05-52-01	ŽST Suchdol nad Lužnicí, úprava zpevněné plochy u koleje č.5
SO 05-52-02	ŽST Suchdol nad Lužnicí, úprava zpevněné plochy u VB
SO 07-52-01	ŽST Majdalena, úprava zpevněné plochy u koleje č.4
SO 07-52-02	ŽST Majdalena, úprava zpevněné plochy u VB
SO 08-52-01	Majdalena - Třeboň, SpS Třeboň, příjezdná komunikace a zpevněné plochy
SO 09-52-01	ŽST Třeboň, úprava zpevněné plochy u koleje č.3a
SO 09-52-02	ŽST Třeboň, úprava zpevněné plochy u VB
SO 09-52-03	ŽST Třeboň, úprava zpevněné plochy u koleje č.5
SO 11-52-01	ŽST Lomnice nad Lužnicí, úprava zpevněné plochy u koleje č.5
SO 11-52-02	ŽST Lomnice nad Lužnicí, úprava zpevněné plochy u VB
SO 11-52-02.1	ŽST Lomnice nad Lužnicí, parkovací stání před VB

SO 01-50-01 TNS České Velenice, úprava zpevněných ploch

Stávající plochy v areálu TNS České Velenice jsou v současné době nezpevněné, podklad je z doby výstavby objektů. Štěrkové cesty jsou bez rozlišení od ostatních ploch, plochy zarůstají a je tak nutná celková rekonstrukce a provedení včetně všech podkladních vrstev. Areál je řešen pro dopravní obslužnost jednotlivých objektů okružním způsobem vč. dvou vjezdových bran. Pro vozidla tak není nutné vytvoření točny v areálu. V prostřední části areálu je provedeno propojení okruhu a pro menší vozidla tak možnost otočení do protisměru vůči původnímu vjezdu. Areál je v prostřední části rozdělen pomocí oplocení a dvou bran osazených na komunikaci. Dešťové vody jsou v současné době vzhledem k charakteru a konstrukci cest zasakovány přímo v rámci dané konstrukce.

Nový návrh respektuje stávající směrové a v rámci možností i šířkové uspořádání areálové komunikace. Při vjezdu do areálu bude komunikace navazovat na vjezdové brány o šířce 4,5 m, u stavebního objektu naváže na jednotlivá vrata rozšířením po přídlažbu objektu a na propojení okruhu podél středového oplocení. Za vnitřními branami, které rozdělují pozemek na 2 samostatné oplocené části, bude komunikace pokračovat v šířce 4,0 m s adekvátním rozšířením v oblouku.

Veškeré stavební úpravy zpevněných ploch se řeší v rámci oploceného uzavřeného areálu TNS.

Celková zpevněná plocha komunikace z asfaltbetonu činí 1602 m², celková délka komunikace činí 491,1 m.

SO 03-52-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, úprava zpevněné plochy u koleje č.4

Jedná se o rekonstrukci stávajících nezpevněných ploch pro nakládku a vykládku v místě stávající rampy, která bude odstraněna. Nově bude celá plocha zhotovena z asfaltu, plocha bude rozšířena a prodloužena pro maximální využití délky přilehlé koleje pro nakládku a vykládku.

Nová zpevněná plocha bude provedena v užité délce 246,7 m a největší šířce 35,3 m. Zpevněná plocha je umístěna ve vzdálenosti 1,725 m od osy přilehlé koleje a celková plocha činí 3905 m². Rekonstrukcí plochy dojde k zániku prostředního vjezdu a zbylé dva vjezdy budou geometricky upraveny tak aby byl umožněn vjezd přívěsových souprav.

V místě severovýchodního sjezdu se nachází propustek, který bude muset být prodloužen z důvodů zajištění maximálních poloměrů oblouků u vjezdu na ZP. Kolem zpevněné plochy bude provedena krajnice z asfaltového recyklátu fr. 0-32 mm a v místě souběhu s kolejí č.4 bude usazen silniční obrubník ABO 2-15 (150/250/1000)

Materiálové řešení zpevněných ploch bude provedeno z asfaltového betonu dle TP170 a z katalogu byla vybrána vozovka D1-N-1-V-PIII.

Napojení na komunikaci II. třídy č. 103 na p.č. 2047 bude provedeno v současných dvou sjezdech třetí bude zrušen. Oba stávající sjezdy budou upraveny do nové podoby tak aby poloměry oblouků odpovídali maximálním rozměrům a bylo možné použití přívěsových souprav.

SO 03-52-02 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, úprava zpevněné plochy u VB

Jedná se o rekonstrukci stávajících zpevněných ploch u výpravní budovy ŽST, které slouží k propojení nového nástupiště přes centrální přechod a stávajícího chodníku z obce, umístění mobiliáře a obsluhy samotné výpravní budovy. Nová ZP bude provedena v celkové ploše 161,6 m² v odstupu 3,0 m od osy koleje. Napojení bude provedeno na centrální přechod, západní a jižní fasádu objektu výpravní budovy a stávající chodník jihovýchodně od výpravní budovy (který souběžně s komunikací pokračuje jižně do obce) a nový chodník k zastávce autobusu.

Nová zpevněná plocha bude provedena z betonové dlažby tl. 80 mm. Zpevněná plocha bude lemována betonovým obrubníkem ABO 2-15 (150/250/1000), jehož horní hrana bude lícovat s dlažbou. Veškeré obrubníky budou uloženy do betonu C25/35 – XF 3 tl. 100 mm

V jižní části bude proveden záliv pro přístřešek na kola a odpadkové koše (takovým způsobem, aby tyto prvky nezasahovaly do průchozího profilu zpevněné plochy k nástupišti). Napojení na centrální přechod je provedeno ve shodné výšce, napojení na stávající chodník je provedeno 20 mm nad úroveň tohoto chodníku.

SO 03-52-02.1 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, prodloužení chodníku u silnice II/103

Jedná se o návrh nového chodníku podél výpravní budovy ŽST Nová Ves nad Lužnicí pro propojení stávajícího chodníku a stávající zastávky BUS Nová Ves nad Lužnicí. Chodník je navržen v celkové délce 44,62 m a proměnné šířce 1,85 (v nejúžším místě na začátku úseku) – 3,73 m (v místě nejširším u autobusové zastávky). V místě, kde je chodník veden podél VB bude dlažba doložena až k tomuto objektu, dále pak bude chodník ohraničen chodníkovými obrubníky a v místě zastávky obrubníky silničními, kde bude zároveň proveden kontrastní pás š. 0,4 m.

Konstrukce chodník je navržena z betonové dlažby tl. 60 mm, ohraničená betonovým obrubníkem š. 80 mm jehož horní hrana bude lícovat s dlažbou. V km 0,037.32 bude osazen silniční obrubník š. 150 mm který bude ukončen v km 0,044.62. Veškeré obrubníky budou uloženy do betonu C25/35 tl. 100 mm.

Odvodnění nových zpevněných ploch bude pomocí příčného a podélného spádu do zatravněné plochy a na stávající komunikaci v severní části.

SO 05-52-01 ŽST Suchdol nad Lužnicí, úprava zpevněné plochy u koleje č.5

Jedná se o rekonstrukci stávající asfaltové zpevněné plochy určené pro nakládku a vykládku nacházející se u koleje č.5. Stávající stav je řešen jako celistvá plocha neoddělující komunikaci od plochy pro nakládku a vykládku. Nový stav je navržený tak aby tyto plochy oddělil. Nově navržená plocha bude od stávající komunikace oddělena zeleným pásem lemovaným betonovými obrubníky. Součástí zpevněné plochy jsou dva sjezdy navrženy tak aby jejich maximální poloměry odpovídali vjezdu přívěsových souprav.

Nová zpevněná plocha bude provedena v užité délce 211 m, šířce 14,5 – 6,13 m.

Zpevněná plocha je umístěna ve vzdálenosti 1,725 m od osy přilehlé koleje a celková plocha činí 2743 m². Rekonstrukcí plochy dojde k oddělení komunikace od zpevněné plochy.

Celá zpevněná plocha je lemována silničním obrubníkem ABO 2-15 (150/250/1000) uloženým do betonu C 25/35 XF3 v místech sjezdů bude usazen snížený silniční obrubník ABO-2-15 N (150/150/1000) rovněž do betonu C 25/35 XF3. Obrubník bude osazen tak že jeho horní hrana bude ve stejné výšce jako nová kolejnice a současně o 0,1 m zvýšena nad úroveň nové ZP.

Materiálové řešení zpevněných ploch bude provedeno z asfaltového betonu dle TP170 a z katalogu byla vybrána vozovka D1-N-1-V-PIII.

Napojení na komunikaci v ulici U Nádraží bude provedeno dvěma sjezdy. Oba sjezdy budou upraveny tak aby poloměry oblouků odpovídali maximálním rozměrům a bylo možné použití přívěsových souprav. Zpevněná plocha bude od stávající komunikace oddělena sníženým obrubníkem, aby byla zachována linie stávající MK u širokých vjezdů na ZP

SO 05-52-02 ŽST Suchdol nad Lužnicí, úprava zpevněné plochy u VB

Jedná se o rekonstrukci stávajících zpevněných ploch u výpravní budovy ŽST, které slouží k propojení nového nástupiště přes centrální přechod, napojení na ulici U Nádraží, umístění mobiliáře a obsluze samotné výpravní budovy. Nová ZP bude provedena v celkové ploše 266 m² v odstupu 3,0 m od osy koleje. bude navazovat na stavební objekt nástupiště a výstup z podchodu (schodiště a rampa pro osoby s omezenou možností pohybu). Napojení na stávající komunikaci bude provedeno na chodník podél západní fasády výpravní budovy žel. stanice.

Nová zpevněná plocha bude provedena z betonové dlažby tl. 80 mm. Zpevněná plocha bude lemována betonovým obrubníkem ABO 2-15 (150/250/1000), jehož horní hrana bude lícovat s dlažbou. Veškeré obrubníky budou uloženy do betonu C25/35 – XF 3 tl. 100 mm

Vzhledem k velkým výškovým úrovním mezi nástupištěm a výpravní budovou, bude řešená ZP podél fasády, která je souběžná s kolejištěm, provedena takovým způsobem, aby byl zajištěn přístup osob s omezenou možností pohybu – tato plocha bude provedena od vstupu z čekárny max. 20 mm pod úroveň podlahy a tuto úroveň budou vyrovnávat 2 chodníky na nástupiště které budou provedeny v max. sklonu 8,33 %. V jižní části bude proveden záliv pro 2 přístřešky na kola (takovým způsobem, aby tyto prvky nezasahovaly do průchozího profilu zpevněné plochy k nástupišti). Napojení na nástupiště a chodník v ulici je provedeno ve shodné výšce.

SO 07-52-01 ŽST Majdalena, úprava zpevněné plochy u koleje č.4

Jedná se o rekonstrukci stávající šterkové a betonové zpevněné plochy určené pro nakládku a vykládku nacházející se u koleje č.4. Stávající stav obsahuje budovu skladu, která bude demolována stejně tak se zde nachází stávající betonová rampa, u které dojde rovněž k demolicí. Nový stav je navržený tak aby tyto plochy sjednotil použitím stejného povrchu konstrukce v celé ploše a zároveň dojde k umístění nové nákladové rampy umístěné ke koleji č.4 v celkové délce 88 m. V severní části dojde k napojení na komunikaci, která se nachází před výpravní budovou a v jižní části zpevněné plochy dojde k napojení na stávající cestu tvořenou betonovými panely.

Nová zpevněná plocha bude provedena v užitné délce 314 m, šířce 15 m (v místě nejširším) a 10,76 m (v místě nejužším).

Zpevněná plocha je umístěna ve vzdálenosti 1,725 m od osy přilehlé koleje a celková plocha činí 4027,8 m², včetně severního a jižního napojení na stávající komunikace. Z toho je zpevněná plocha z asfaltbetonu 2954,4 m² a zpevněná plocha z retenční dlažby 1073,4 m².

Napojení zpevněné plochy na stávající komunikace bude provedeno dvěma sjezdy. Jeden sjezd se nachází v severní části zpevněné plochy jedná se o komunikaci šířky 5,58 m s obloukem o poloměru 30 m. skladba vozovky je stejná jako u navazující zpevněné plochy, napojení ústí v ulici před VB na asfaltovou místní komunikaci v kontaktu se stávající komunikací bude vzájemná spára opatřena asfaltovou pružnou zálivkou z důvodu zamezení průniku vody do vozovkového podloží. Sjezd nacházející se na jižní straně zpevněné plochy šířky 4,5 m je napojen na stávající komunikaci u přejezdu P5605. Sjezd je po celé své délce lemován krajnicí šířky 0,5 m o tloušťce vrstvy šterkodrti 150 mm. Ve střední části ZP je napojení na stávající plochu tvořenou z betonových panelů. V místě napojení budou osazena betonová svodidla v. 1,0 m.

Odvodnění nových zpevněných ploch bude v severní části pomocí příčného a podélného spádu do nově vzniklých liniových žlabů, které budou pomocí potrubí zaústěno do nově budovaného vsakovacího zařízení kolejiště. Zpevněná plocha bude ve střední a jižní části částečně tvořena retenční dlažbou, tzn. likvidace dešťových vod v těchto částech bude přímým vsakováním v této ploše, případně přes krajnici v okolní zeleni (bez napojení na kanalizaci). Sjezdy v severní a jižní části budou vyspádovány přes krajnici do okolní zeleně.

SO 07-52-02 ŽST Majdalena, úprava zpevněné plochy u VB

Jedná se o rekonstrukci stávajících zpevněných ploch u výpravní budovy ŽST, které slouží k propojení nového nástupiště přes centrální přechod, napojení na stávající zpevněnou plochu nacházející se před VB a na jižní straně, umístění mobiliáře a obsluze samotné výpravní budovy. Nová ZP bude provedena v celkové ploše 289 m² v odstupu 3,0 m od osy koleje.

Nová zpevněná plocha bude provedena z betonové dlažby tl. 80 mm. Zpevněná plocha bude lemována betonovým obrubníkem ABO 2-15 (150/250/1000), jehož horní hrana bude lícovat s dlažbou. Veškeré obrubníky budou uloženy do betonu C25/35 – XF 3 tl. 100 mm

V jižní části bude proveden záliv pro přístřešek (takovým způsobem, aby tyto prvky nezasahovaly do průchozího profilu zpevněné plochy k nástupišti). Tato plocha bude zároveň sloužit jako přístupový chodník k novému parkovišti, které bude umístěno jižně od zpevněné plochy (v místě zdemolovaného objektu na p.č. st. 273). Napojení na centrální přechod je provedeno ve shodné výšce, napojení na stávající chodník bude rovněž provedeno ve shodné výšce.

Nové parkoviště bude napojeno sjezdem na SO-07-52-01, parkovací místa (4x, z toho jedno vyhrazené) budou přimknuty ke zpevněné ploše. Samotné napojení parkoviště a plocha k poježdění bude tvořena asfaltobetonem s plochou 95,2 m², parkovací místa budou tvořena retenční dlažbou tl. 80 mm s plochou 38 m², vyhrazené parkovací místo bude tvořeno betonovou dlažbou o tl. 80 mm s plochou 16,7 m².

SO 08-52-01 Majdalena - Třeboň, SpS Třeboň, příjezdná komunikace a zpevněné plochy

Jedná se o asfaltovou zpevněnou plochu pro obsluhu nové spínací stanice u zrušeného přejezdu P5613 ve staničení 30,843 km. Nová ZP bude provedena o šířce 4,5 m od objektu SpS, celková plocha ZP činí 181,3 m². Napojení na stávající místní komunikaci bude provedeno novým sjezdem.

Kolem nové ZP bude provedena krajnice z asfaltového recyklátu fr. 0-32 mm. Vzhledem k terénním úpravám bude pod novým svahem (jižně od objektu SpS) proveden žlab z betonových žlabovek pro odvod dešťové vody ze svahu do zatravněné plochy. ZP bude vyspádována severovýchodním směrem (případně směrem od budovy) do okolního zatravněného terénu a zároveň takovým způsobem, aby vstupy do objektu ve štítových stěnách byly 0,15 m nad úrovní ZP.

Materiálové řešení zpevněných ploch bude provedeno z asfaltového betonu dle TP170 a z katalogu vozovky D1-N-1-V-PIII.

Napojení na komunikaci bude provedeno takovým způsobem, aby byly zajištěny vzhledem ke stávajícím podmínkám maximální možné poloměry oblouků.

SO 09-52-01 ŽST Třeboň, úprava zpevněné plochy u koleje č.3a

Jedná se o asfaltovou zpevněnou plochu pro nakládku a vykládku v místě stávající zpevněné plochy. Nová ZP bude provedena v maximální možné užitné délce koleje, která činí 190,15 m, šířka ZP bude 8,7 m v místě nejužším a 15 m v místě nejširším v odstupu 1,725 m od osy přilehlé koleje. Celková plocha ZP činí 1734 m². Napojení ZP bude provedeno na stávající příjezdovou komunikaci v severní části.

Celá zpevněná plocha je lemována silničním obrubníkem ABO 2-15 (150/250/1000) uloženým do betonu C 25/35 XF3. Obrubník bude osazen tak že jeho horní hrana bude ve stejné výšce jako nová kolejnice a současně o 0,1 m zvýšena nad úroveň nové ZP. V místě obratiště v jižní části ZP je osazen snížený obrubník ABO 2-15 N (150/150/1000) rovněž uložený do betonu C25/35 XF3 a je zde navrženo napojení na stávající nezpevněnou komunikaci. V severní části zpevněné plochy se nachází volný prostor, který je určený pro stožáry a TS. Tato plocha bude lemována silničním obrubníkem a vysypána šterkem. Napojení v severní části ZP je plánováno na nově navrženou komunikaci, která není součástí této investiční akce.

Materiálové řešení zpevněných ploch bude provedeno z asfaltového betonu dle TP170 a z katalogu byla vybrána vozovka D1-N-1-V-PIII.

Napojení zpevněné plochy na místní komunikaci bude provedeno jedním sjezdem v severní části. Sjezd je šířky 5,18 m a navazuje na nově rekonstruovanou komunikaci vedoucí na budovaný kruhový objezd před VB.

SO 09-52-02 ŽST Třeboň, úprava zpevněné plochy u VB

Jedná se o rekonstrukci zpevněných ploch u výpravní budovy ŽST, které slouží k propojení nového nástupiště přes centrální přechod a stávající komunikaci, umístění mobiliáře a obsluze samotné

výpravní budovy, WC, skladu a nové TS. Nová ZP bude provedena ve dvou provedeních – pochozí a pojezdová nákladní technikou. Pochozí část bude o celkové ploše 283,8 m² a bude navazovat na centrální přechod u koleje, ze třech stran na výpravní budovu odkud bude napojena na nově budovanou ZP, která je součástí vedlejší investiční akce a novou ZP jižně od VB. Napojení na nově budovaný chodník bude s nulovým převýšením, tak aby vznikla celistvá plocha. Pojezdová část o celkové ploše 373 m² bude sloužit k obsluze nové TS a pohybu techniky po ploše u stávajícího skladu a WC. Plocha bude napojena sjezdem na stávající komunikaci o šířce 5,19 m u nové TS a 6,54 m v severní části v návaznosti na novou zpevněnou plochu SO 09-52-03.

Nová zpevněná plocha bude provedena z betonové dlažby tl. 80 mm (pochozí část) a 100 mm (pojezdová část). Zpevněná plocha bude ve styku s okolním terénem lemována betonovým obrubníkem ABO 2-15 (150/250/1000), jehož horní hrana bude lícovat s dlažbou. v případě zvýšené části severně a jižně od VB bude dlažba opřena o nástupištní obrubník L75 (nová ZP bude v severní části až 50 cm nad úrovní kolejnice). Vzhledem ke změně nivelety ZP bude zrušena stávající rampa pro osoby s omezenou schopností pohybu na WC – nově bude ZP navazovat přímo do vstupů.

V jižní části bude proveden záliv pro 2 přístřešky na kola (takovým způsobem, aby tyto prvky nezasahovaly do průchozího profilu zpevněné plochy k nástupišti). Napojení na centrální přechod je provedeno ve shodné výšce. Čekárna je napojena ve výšce 20 mm pod úrovní podlahy, ostatní vstupy na východní straně objektu VB jsou přístupné po nových bet. stupních.

Materiálové řešení zpevněných ploch bude provedeno z betonové dlažby. Hmatové prvky (varovné a signální pásy) jsou navrženy z betonové dlažby s reliéfní úpravou v červené barvě.

SO 09-52-03 ŽST Třeboň, úprava zpevněné plochy u koleje č.5

Jedná se o asfaltovou zpevněnou plochu pro nakládku a vykládku v místě stávající rampy a zpevněné plochy. Nová ZP bude provedena v maximální možné užitné délce koleje, šířka ZP bude 24 m v místě nejužším a 28,5 m v místě nejširším v odstupu 1,725 m od osy přilehlé koleje. Celková plocha ZP činí 6040 m². Rozsah úpravy zpevněné plochy sahá až po sjezd na místní komunikaci u přejezdu P5617, kde bude nově upravená zpevněná plocha napojena. Plocha je ve své celé ploše zhotovena jednostranným spádem směrem ke koleji kde se před obrubníkem nachází soustava mikrošterbinových trub, sloužící k jejímu odvodnění.

Celá zpevněná plocha je lemována silničním obrubníkem ABO 2-15 (150/250/1000) uloženým do betonu C 25/35 XF3. Obrubník bude osazen tak že jeho horní hrana bude ve stejné výšce jako nová kolejnice a současně o 0,1 m zvýšena nad úroveň nové ZP. V místě, kde se nachází vjezd do oploceného areálu bude osazen snížený obrubník ABO 2-15 N (150/150/1000) rovněž uložený do betonu C25/35 XF3.

Materiálové řešení zpevněných ploch bude provedeno z asfaltového betonu dle TP170 a z katalogu vozovky D1-N-1-V-PIII.

Napojení zpevněné plochy na místní komunikace bude provedeno jedním sjezdem v severní části. Sjezd je šířky 4,5 m a navazuje na stávající místní komunikaci. Druhý sjezd se nachází na jižním konci komunikace je široký 6 m a lemován zpevněnou krajnicí šířky 0,5 m ze šterkodrti o tloušťce 150 mm. Napojení v jižní části ZP probíhá na nově vznikající komunikaci, která je součástí vedlejší investiční akce.

SO 11-52-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, úprava zpevněné plochy u koleje č.5

Jedná se o novou asfaltovou zpevněnou plochu určenou pro nakládku a vykládku v místě stávající rampy, která bude nově odstraněna, a částečně zpevněné plochy užívané v současné době pro nakládku a vykládku. Nová zpevněná plocha bude provedena v maximální možné užitné délce koleje, která činí 133 m, její šířka je 8,83 m v celé délce a je umístěna do vzdálenosti 1,725 m od osy přilehlé koleje. Celková plocha ZP činí 1247 m² a je tvořena z asfaltobetonu.

Celá zpevněná plocha je lemována silničním obrubníkem ABO 2-15 (150/250/1000) uloženým do betonu C 25/35 XF3. Obrubník bude osazen tak že jeho horní hrana bude ve stejné výšce jako nová kolejnice a současně o 0,1 m zvýšena nad úroveň nové ZP.

Materiálové řešení zpevněných ploch bude provedeno z asfaltového betonu dle TP170 a z katalogu byla vybrána vozovka D1-N-1-V-PIII.

Napojení ZP bude provedeno na stávající komunikaci v ul. Nádražní třemi sjezdy. Ve všech případech budou upraveny sjezdy stávající. Dva sjezdy, které se nachází na začátku a na konci ZP zůstanou ve stejné poloze, dojde k jejich šířkové úpravě a úpravě poloměrů oblouků tak aby byl umožněn příjezd nákladních vozidel. Sjezdy jsou šířky 14,5 m. Stávající prostřední sjezd bude přesunut na novou pozici rozšířen a upraven tak aby splňoval podmínky stejné jako u sjezdů předchozích. Této sjezd je šířky 13,12 m. Všechny sjezdy budou v kontaktu se stávající místní komunikací do spáry mezi těmito povrchy bude aplikována pružná asfaltová zálivka z důvodu zamezení průniku povrchových vod do vozovkového souvrství a jejich následné degradaci.

SO 11-52-02 ŽST Lomnice nad Lužnicí, úprava zpevněné plochy u VB

Jedná se o rekonstrukci zpevněných ploch kolem výpravní budovy ŽST, které slouží k propojení nového nástupiště přes centrální přechod a stávající komunikaci, umístění mobiliáře, obsluze samotné výpravní budovy a WC nacházejícího se severovýchodně od VB. Nová ZP bude provedena v celkové ploše 264,7 m² v odstupu 3,0 m od osy koleje. Napojení bude provedeno na centrální přechod, východní, jižní, západní a severní fasádu objektu výpravní budovy a na nově budovanou komunikaci s parkovištěm a chodníkem tato úprava je součástí objektu SO 115202.1.

Nová zpevněná plocha bude provedena z betonové dlažby tl. 80 mm. Zpevněná plocha bude ve styku s okolním terénem lemována betonovým obrubníkem ABO 2-15 (150/250/1000), jehož horní hrana bude lícovat s dlažbou. Součástí této plochy je i místo pro přecházení, které slouží k propojení nově upravené polohy chodníků a nového parkoviště (není součástí tohoto SO)

Napojení na centrální přechod je provedeno ve shodné výšce, napojení na stávající komunikaci je provedeno 20 mm nad její úroveň, v tomto místě je zároveň proveden chodník jako místo pro přecházení (přes komunikaci na nově upravený chodník).

Materiálové řešení zpevněných ploch bude provedeno z betonové dlažby. Hmatové prvky (varovné a signální pásy) jsou navrženy z betonové dlažby s reliéfní úpravou v červené barvě.

SO 11-52-02.1 ŽST Lomnice nad Lužnicí, parkovací stání před VB

Jedná se o rekonstrukci stávající šterkové zpevněné plochy před VB, úprava stávajícího chodníku vedoucího do obce a vybudování nového parkoviště sloužícího pro cestující vlakové přepravy. Komunikace je napojena v jižní části na komunikaci stávající a v místě kontaktu těchto dvou ploch bude do spár provedena pružná asfaltová zálivka, která zabraňuje vniknutí srážkových vod do vozovkového souvrství. Komunikace bude šířky 6 m s příčným spádem 1,9 % a je navržena z asfaltobetonu. Chodník je navržen šířky 2 m a bude napojen na chodník stávající materiálové řešení tohoto chodníku je z betonové dlažby. Nově vznikne 18 parkovacích míst z toho jedno je vyhrazeno pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Parkovací stání je provedeno z retenční dlažby tl. 80 mm. Jedná se o kolmá parkovací stání jejichž rozměr je 2,5 x 5 m a vyhrazené místo je o rozměrech 3,5 x 5 m.

Materiálové řešení zpevněných ploch bude provedeno z asfaltového betonu dle TP170 a z katalogu byla vybrána vozovka D1-N-1-V-PIII, z betonové dlažby tl. 60 mm a retenční dlažby tl. 80 mm v případě parkovacích stání.

Napojení ZP bude provedeno na stávající komunikaci v ul. Nádražní.

4 Dopravní opatření

SO 00-59-01 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, dopravní opatření

Realizace stavby bude mít vliv na dopravu na stávajících pozemních komunikacích.

Doprava stavebního materiálu a stavebního odpadu bude realizována po stávajících komunikacích – viz část ZOV, příloha N.1.6.4, kapitola 6 „Dopravní trasy“. Ze stávajících komunikací budou zřízeny staveništní sjezdy. Staveništní sjezdy budou zřízeny v místech s rozhledem odpovídajícím dovolené rychlosti dle ČSN 736101, resp. 736110, případně kde to bude nezbytné bude snížena dovolená rychlost dopravním značením B20a.

Při realizaci železničních přejezdů budou dotčené přejezdy uzavřeny a vyznačena objízdná trasa, s výjimkou přejezdů silnice I. třídy a případů, kde dochází k přeložce komunikace (podrobněji viz dále). Při uzavírce přejezdu nesmí být zároveň uzavřen přejezd, který je součástí objízdny trasy. Tomu bude uzpůsoben harmonogram stavby.

- Přejezdy 5593 km 11,343 a 5594 km 12,296, silnice III/1505 – ponechání stávajícího přejezdu do doby vybudování přeložky komunikace III/1505, poté zrušení stávajících přejezdů
- Přejezd 5599 km 15,942, silnice I/24 – realizace po polovinách se zachováním 1 jízdního pruhu, řízení světelnou signalizací
- Přejezd 5601 km 16,768, místní komunikace – ponechání stávajícího přejezdu do doby vybudování přeložky komunikace, poté zrušení stávajícího přejezdu
- Přejezd 5603 km 18,694, silnice I/24 – ponechání stávajícího přejezdu do doby vybudování přeložky komunikace (nadjezdu), poté zrušení stávajícího přejezdu
- Přejezd 5622 km 38,555, silnice I/24 – realizace po polovinách se zachováním 1 jízdního pruhu, řízení světelnou signalizací
- Přejezd 5627 km 41,583, silnice I/24 – pokud bude v době realizace již vybudován obchvat Lomnice nad Lužnicí silnice I/24, bude se jednat o přejezd místní komunikace a přejezd bude uzavřen. V opačném případě realizace po polovinách se zachováním 1 jízdního pruhu, řízení světelnou signalizací

Uzavírky budou vyznačeny dopravním značením B1, na slepou komunikaci upozorněno značkami IP10a, IP10b. Objízdné trasy budou vyznačeny dopravním značením IS11a, IS11b, IS11c.

V případě uzavírky poloviny komunikace bude vyznačeno zúžení a snížení povolené rychlosti (DZ A6b, B20a). Na probíhající práce v těsné blízkosti komunikace bude upozorněno značkami A15. Tam, kde nebude dostatečný rozhled mezi začátkem a koncem zúžení, nebo kde to vyžaduje intenzita dopravy, bude zřízena světelná signalizace.

Dopravní opatření bezprostředně navazují na realizaci SO související s provozem na pozemních komunikacích. Jsou to především úpravy či rušení stávajících úrovnových přejezdů a úpravy navazujících komunikací řešených v částech dokumentace D.2.1.3 Přejezdy a přechody a D.2.1.8 Pozemní komunikace.

Část dopravních opatření je navázána na vlastní postup a technologii provádění stavebních prací při rekonstrukci železniční trati a souvisejících objektů. Jedná se o sjezdy na staveniště a k plochám ZP. V tomto případě rozsah navrhovaných dopravních opatření vychází ze Zásad organizace výstavby, samostatná část dokumentace N.1.6.4.

Část dopravních opatření je navázána na úpravy stávajících komunikací poškozených staveništní dopravou, a to jak v průběhu realizace stavby, tak po jejím ukončení.

29. D.2.1.9 Kabelovody, kolektory

SO 01-60-01 TNS České Velenice, kabelovod

SO 01-60-01 TNS České Velenice, kabelovod

Návrh kabelovodu vychází z požadavků silnoproudých a slaboproudých rozvodů. Těleso kabelovodu je komplexní a certifikovaný systém s třídou reakce na oheň E, vodotěsností do 0,5 baru, s vnitřní hladkou vrstvou pro efektivní využití kapacity kabelovodu a zkrácení doby instalace. Požadovaná pevnostní třída kabelovodu je SN4+. Výše uvedené technické parametry jsou vyžadovány i pro kompletní příslušenství jako jsou: šachty, prostupy, oblouky, odbočky atd. Kabelovod je tvořen certifikovaným systémem tras, které jsou umístěny a spojeny v jedné linii samostatně nebo položeny v paralelním vedení vedle sebe.

Požadovaná dokumentace ke kabelovodu: osvědčení o zkoušce nezávislé instituce třída reakce na oheň E, certifikace ISO 9001, 14001, 50001, prohlášení o shodě pro celý systém. Min. 1 ks povolení/technického schválení pro výstavbu kabelových vedení v rámci dopravních staveb Správy Železnic.

V závěrečné fázi výstavby kabelovodu se provádí kontrola průchodnosti jednotlivých tras pomocí kalibrace. Základním parametrem kontroly je to, aby kalibr prošel volně kabelovou trasou mezi jednotlivými kabelovými komorami. Kontrola a správná funkčnost kabelovodu se může provést kamerovou zkouškou, jejíž cíl je prokázání požadovaných parametrů kabelovodu.

Charakteristika použitých plastových šachet:

Systémové plastové šachty jsou navrženy s ohledem na podmínky a požadavky projektu. Používají se polypropylenové šachty s variantami provedení se dnem i bez dna (dle požadavků investora). Šachty jsou vybaveny komínkem pro osazení poklopu a jejich konstrukce je tvořena svařovanými silnostěnnými polypropylenovými deskami s žebrováním o tloušťce 80 mm. Na přímých úsecích jsou šachty rozmístěny maximálně ve vzdálenostech 30 m, především kvůli častým vybočením tras jednotlivých profesí k technologickým zařízením.

Plastové šachty jsou vybaveny:

- stupačkami,
- prostupy definovanými v příložené tabulce,
- volitelnou výbavou dle konkrétní potřeby.

Dle požadavků jednotlivých profesí a požadavků na oddělení tras vysokého napětí (VN) byla navržena samostatná větev kabelovodu VN, která ústí do vlastních, segregovaných plastových šachet. Trasa VN je navržena s minimálním odstupem 0,5 m od ostatních kabelových chrániček.

Kabelovod byl rozdělen na dvě trasy kabelového vedení. Nově kabelovod vede ve dvou kynetách vzdálených od sebe 0,5m.

Kyneta 1 – Trasa VN

- Délka: Cca 100 m.
- Počet šachet: 6 x Plastová, 1 x Betonová

Kyneta 2 – Trasa data + nn

- Délka: Cca 75 m.
- Počet šachet: 4 x Plastová

D.2.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

30. D.2.2.1 Pozemní objekty budov

SO 03-71-01	ŽST Nová Ves nad Lužnicí, stavební úpravy výpravní budovy
SO 05-71-01	ŽST Suchdol nad Lužnicí, stavební úpravy výpravní budovy
SO 07-71-01	ŽST Majdalena, stavební úpravy výpravní budovy
SO 08-71-01	Zast. Třeboň lázně, stavební úpravy budovy zastávky
SO 09-71-01	ŽST Třeboň, stavební úpravy výpravní budovy
SO 09-72-01	ŽST Třeboň, objekt TS 22/0,4 kV
SO 11-71-01	ŽST Lomnice nad Lužnicí, stavební úpravy výpravní budovy
SO 12-71-01	Zast. Frahelž, stavební úpravy budovy zastávky
SO 13-86-01.1	ŽST Veselí nad Lužnicí, stavební úpravy v budově Stavědla 1

SO 03-71-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, stavební úpravy výpravní budovy

Předmětem stavebního objektu SO03-71-01 jsou stavební úpravy stávající výpravní budovy v obci Nová Ves nad Lužnicí z důvodu modernizace a optimalizace traťového úseku mezi Českými Velenicemi a Veselím nad Lužnicí. Záměrem návrhu je umístění nové technologie v rámci nevyužívaných prostor objektu a provedení veškerých stavebních úprav s tím spojených.

Výpravní budova v Nové vsi nad Lužnicí je dvoupodlažní částečně podsklepený objekt s nevyužívaným podkrovím, který byl realizován kolem roku 1885. Historická budova má obdélníkový půdorys o rozměrech 19,20 x 10,60 m. Objekt je tvořen soustavou čtyř travé, z nichž vnější dvě jsou orientovány s podélnou osou kolmo na kolej, a střední dvě travé jsou orientovány ve směru podélného rozměru budovy, tzn. rovnoběžně s kolejí. Objekt je orientován vzhledem k světovým stranám tak, že

jeho podélná osa směřuje od jihu na sever. Střecha objektu je sedlová s hřebenem při pohledu shora ve tvaru podlouhlého písmene H. K severní straně historické budovy byla v minulosti realizována jednopodlažní nepodsklepená přístavba s pultovou střechou o vnějších rozměrech 3,65 x 9,85 m. Tento zděný objekt v současné době slouží jako kotelna a je zastřešen plochou pultovou střechou, a komín, který slouží k odvodu spalin z hlavního tepelného zdroje.

V nevyužívaných prostorách v rámci prvního nadzemního podlaží bude umístěna zabezpečovací, sdělovací a silnoproudá technologie pro bezpečný provoz modernizované trati. Řešené si vyžádá stavební úpravy v rámci nosných i nenosných konstrukcí, zásahy do stávajících podlahových konstrukcí, okenních a dveřních výplní, některých rozvodů TZB. Tento návrh předpokládá změnu určení předmětných místností, ve kterých bude umístována technologie.

Z prostor technologie budou vymístěny veškeré vodovodní rozvody (rozvody otopné soustavy, vodovod apod.). Řešené prostory budou větrány, chlazeny a vytápěny dle požadavků jednotlivých profesí. Před každou místností s nově umístěnou technologií bude osazena do paženého výkopu na připravenou základovou desku prefabrikovaná šachta dle požadavků jednotlivé technologie, z které budou kabely pomocí multikanálů zaústěny do sklepních prostor, případně do kabelových prostor pod podlahou v nepodsklepených částech objektu. Umístěnou technologii bude nezbytné s ohledem na její vysokou ekonomickou hodnotu ochránit. Řešené si vyžádá zásahy do podlah v druhém nadzemním podlaží, kde bude nezbytné veškeré podlahové konstrukce v rámci místností s mokřým provozem, či potenciálně mokřým provozem (havárie pračky, myčky apod.) opatřit vhodnou hydroizolační vrstvou tak, aby byly minimalizovány škody způsobené havárií vodovodních instalací či selháním lidského faktoru.

Veškeré dotčené prostory budou opatřeny novou podlahou, budou zde vyspraveny omítky a provedena nová výmalba. Ve stavební ústředně bude provedena podlahová konstrukce s nášlapnou vrstvou z antistatického PVC + zde bude zaplechování kabelového žlabu. V rámci rozvodně NN a sdělovací místnosti bude provedena nová podlaha s nášlapnou vrstvou z dielektrického koberce. Fasáda objektu bude uvedena do původního stavu před zahájením stavebních úprav. Dopravní kanceláře budou trvale přístupné a v provozu po celou dobu výstavby, i během výluk. Po provedení stavebních úprav a zahájením provozu na modernizované dráze se předpokládá, že dopravní kanceláře nebudou dále využívány. Bude sem přesunuta čekárna, která bude vymístěna kvůli nově umístěvané technologii.

- Zastavěná plocha objektu: 231 m²
- Celkový obestavěný prostor objektu: 2 534 m³
- ±0,000 = 474,200 m n. m. Bpv

SO 05-71-01 ŽST Suchdol nad Lužnicí, stavební úpravy výpravní budovy

Předmětem stavebního objektu SO05-71-01 jsou stavební úpravy stávající výpravní budovy v obci Suchdol nad Lužnicí z důvodu modernizace a optimalizace traťového úseku mezi Českými Velenicemi a Veselím nad Lužnicí. Záměrem návrhu je umístění nové technologie v rámci nevyužívaných prostor objektu a provedení veškerých stavebních úprav s tím spojených.

Výpravní budova v obci Suchdol nad Lužnicí sestává ze tří vzájemně dispozičně propojených částí, z nichž jižní část je jednopodlažní nepodsklepená se zastřešením sedlovou střechou s hřebenem v podélném směru budovy, tj. rovnoběžně s osou koleje. Střední část objektu je dvoupodlažní a plně podsklepená, se zastřešením sedlovou střechou se shodnou orientací, a nevyužívaným podkrovním prostorem. Severní část objektu je třípodlažní, částečně podsklepená se zastřešením sedlovou střechou orientovanou v kolmém směru, tj. kolmo na osu koleje. Objekt byl realizován kolem roku 1885. Jižní část je obdélníkového půdorysu o rozměrech cca 6,20 x 8,70 m, střední část 10,80 x 10,40 m a severní část 7,25 x 12,80 m (délka x šířka). Nejvyšší objekt sestává z jednoho traktu, prostřední objekt ze dvou traktů a nejvyšší část objektu sestává ze tří traktů, orientovaných v kolmém směru. Hlavní vertikální komunikace se nachází v severozápadním cípu dispozice. Objekt je orientován vzhledem k světovým stranám tak, že jeho podélná osa směřuje od jihu na sever, a je zároveň rovnoběžná s osou koleje. Střecha objektu je sedlová s hřebenem vedeným u nižších objektů v podélném směru a u vyšší části v příčném směru. Severně od budovy je v blízkosti situován drážní domek, který společně se severní fasádou vytváří hranice cca třímetrové uličky mezi budovami.

Z důvodu zvyšujících se nároků na prostor stran sdělovací, silnoproudé a zabezpečovací techniky, bude velká část půdorysu prvního nadzemního podlaží uzpůsobena pro umístění potřebné technologie pro potřeby provozu dráhy. Řešené si vyžádá stavební úpravy v rámci nosných i nenosných konstrukcí, zásahy do stávajících podlahových konstrukcí, okenních a dveřních výplní, některých rozvodů TZB. Tento návrh předpokládá změnu užití předmětných místností, ve kterých bude umístěována technologie. Pro umístění sdělovací a silnoproudé technologie bude nezbytné vybourat podlahy a podkladní vrstvy v rámci konkrétních prostor dle půdorysu pro provedení kabelového prostoru pod budoucí podlahou pro umístění technologie. Kabelový prostor v případě silnoproudé technologie musí být s minimální světlostí 800 mm. Nad tímto prostorem bude realizována nová skládaná podlaha z ocelové nosné konstrukce se zákrytem z ocelového žebrovaného plechu. V rámci sdělovací technologie musí být kabelový prostor o světlosti min. 300 mm. Do kabelových prostor bude kabelizace přivedena pomocí devítikomorových multikanálů z nově realizované prefabrikované šachty (součástí tohoto SO) skrze obvodové konstrukce základů.

Z prostor technologie budou vymístěny veškeré vodovodní rozvody (rozvody otopné soustavy, vodovod apod.). Řešené prostory budou větrány, chlazeny a vytápěny dle požadavků jednotlivých profesí. Před každou místností s nově umístěovanou technologií bude osazena do paženého výkopu na připravenou základovou desku prefabrikovaná šachta dle požadavků jednotlivé technologie, z které budou kabely pomocí multikanálů zaústěny do sklepních prostor, případně do kabelových prostor pod podlahou v nepodsklepených částech objektu. Umístěovanou technologii bude nezbytné s ohledem na její vysokou ekonomickou hodnotu ochránit. Řešené si vyžádá zásahy do podlah v druhém nadzemním podlaží, kde bude nezbytné veškeré podlahové konstrukce v rámci místností s mokřým provozem, či potenciálně mokřým provozem (havárie pračky, myčky apod.) opatřit vhodnou hydroizolační vrstvou tak, aby byly minimalizovány škody způsobené havárií vodovodních instalací či selháním lidského faktoru.

Veškeré dotčené prostory budou opatřeny novou podlahou, budou zde vyspraveny omítky a provedena nová výmalba. Ve stavební ústředně bude provedena podlahová konstrukce s nášlapnou vrstvou z antistatického PVC + zde bude zaplechování kabelového žlabu. V rámci rozvodně NN a sdělovací místností bude provedena nová podlaha s nášlapnou vrstvou z dielektrického koberce. Fasáda objektu bude uvedena do původního stavu před zahájením stavebních úprav. Dopravní kanceláře budou trvale přístupné a v provozu po celou dobu výstavby, i během výluk. Po provedení stavebních úprav a zahájení provozu na modernizované dráze se předpokládá, že dopravní kanceláře nebudou dále využívány. Bude sem přesunuta čekárna, která bude vymístěna kvůli nově umístěované technologii.

- Zastavěná plocha objektu: 248 m²
- Celkové obestavěný prostor objekt: 2 418 m³
- ±0,000 = 452,850 m n. m. Bpv

SO 07-71-01 ŽST Majdalena, stavební úpravy výpravní budovy

Předmětem stavebního objektu SO07-71-01 jsou stavební úpravy stávající výpravní budovy v obci Majdalena z důvodu modernizace a optimalizace traťového úseku mezi Českými Velenicemi a Veselím nad Lužnicí. Záměrem návrhu je umístění nové technologie v rámci nevyužívaných prostor objektu a provedení veškerých stavebních úprav s tím spojených.

Výpravní budova v obci Majdalena je dvoupodlažní částečně podsklepený objekt s nevyužívaným podkrovím, který byl realizován kolem roku 1890. Historická budova má přibližně obdélníkový půdorys o rozměrech 27,90 x 13,50 m. Objekt je tvořen soustavou dvou travé orientovaných rovnoběžně s kolejí. Objekt je orientován vzhledem k světovým stranám tak, že jeho podélná osa směřuje od jihovýchodu na severozápad. Střecha objektu je sedlová s hřebenem vedeným v podélném směru. Kolmo na hlavní hřeben jsou při každém rohu budovy situovány krátké sedlové střechy podtrhující dojem krátkých příčných křídel vystupujících z hlavního podélného. K severozápadní straně historického objektu přiléhá přístavba s hygienickým zázemím pro cestující, která není dispozičně propojena s původní výpravní budovou.

Z důvodu zvyšujících se nároků na prostor stran sdělovací, silnoproudé a zabezpečovací techniky, bude velká část půdorysu prvního nadzemního podlaží uzpůsobena pro umístění potřebné technologie pro potřeby provozu dráhy. Řešené si vyžádá stavební úpravy v rámci nosných i nenosných konstrukcí,

zásahy do stávajících podlahových konstrukcí, okenních a dveřních výplní, některých rozvodů TZB. Tento návrh předpokládá změnu užití předmětných místností, ve kterých bude umístována technologie. Pro umístění sdělovací a silnoproudé technologie bude nezbytné vybourat podlahy a podkladní vrstvy v rámci konkrétních prostor dle půdorysu pro provedení kabelového prostoru pod budoucí podlahou pro umístění technologie. Kabelový prostor v případě silnoproudé technologie musí být s minimální světlostí 800 mm. Nad tímto prostorem bude realizována nová skládaná podlaha z ocelové nosné konstrukce se zákrytem z ocelového žebrovaného plechu. V rámci sdělovací technologie musí být kabelový prostor o světlosti min. 300 mm. Do kabelových prostor bude kabelizace přivedena pomocí devítikomorových multikanálů z nově realizované prefabrikované šachty (součástí tohoto SO) skrze obvodové konstrukce základů.

Z prostor technologie budou vymístěny veškeré vodovodní rozvody (rozvody otopné soustavy, vodovod apod.). Řešené prostory budou větrány, chlazeny a vytápěny dle požadavků jednotlivých profesí. Před každou místností s nově umístěvanou technologií bude osazena do paženého výkopu na připravenou základovou desku prefabrikovaná šachta dle požadavků jednotlivé technologie, z které budou kabely pomocí multikanálů zaústěny do sklepních prostor, případně do kabelových prostor pod podlahou v nepodsklepených částech objektu. Umístěvanou technologii bude nezbytné s ohledem na její vysokou ekonomickou hodnotu ochránit. Řešené si vyžádá zásahy do podlah v druhém nadzemním podlaží, kde bude nezbytné veškeré podlahové konstrukce v rámci místností s mokřým provozem, či potenciálně mokřým provozem (havárie pračky, myčky apod.) opatřit vhodnou hydroizolační vrstvou tak, aby byly minimalizovány škody způsobené havárií vodovodních instalací či selháním lidského faktoru.

Veškeré dotčené prostory budou opatřeny novou podlahou, budou zde vyspraveny omítky a provedena nová výmalba. Ve stavědlové ústředně bude provedena podlahová konstrukce s nášlapnou vrstvou z antistatického PVC + zde bude zaplechování kabelového žlabu. V rámci rozvodně NN a sdělovací místnosti bude provedena nová podlaha s nášlapnou vrstvou z dielektrického koberce. Fasáda objektu bude uvedena do původního stavu před zahájením stavebních úprav. Dopravní kanceláře budou trvale přístupné a v provozu po celou dobu výstavby, i během výluk.

- Zastavěná plocha: 443 m²
- Obestavěný prostor: 5 838 m³
- ±0,000 = 442,140 m n. m. Bpv

SO 08-71-01 Zast. Třeboň lázně, stavební úpravy budovy zastávky

Předmětem tohoto objektu jsou stavební úpravy stávající budovy zastávky Třeboň lázně, z důvodu umístění nové technologie do stávajících prostor tohoto objektu a provedení veškerých stavebních úprav s tím spojených. Předmětem naopak není rekonstrukce objektu ve smyslu opravy fasády, výměny oken, výměny střešní krytiny, snížení energetické náročnosti objektu apod. Rekonstrukce v tomto smyslu proběhla v minulých letech.

SO 09-71-01 ŽST Třeboň, stavební úpravy výpravní budovy

Předmětem stavebního objektu SO 09-71-01 jsou stavební úpravy stávající výpravní budovy v obci Třeboň z důvodu modernizace a optimalizace traťového úseku mezi Českými Velenicemi a Veselím nad Lužnicí. Záměrem návrhu je umístění nové technologie v rámci nevyužívaných prostor objektu a provedení veškerých stavebních úprav s tím spojených.

Budova z roku 1885 obdélníkového tvaru přibližně 25x14m, s podélnou osou orientovanou S-J.

Budova je zděná s kombinovaným stěnovým systémem-dvě křídla orientována podélnou osou kolmo ke kolejišti, střední křídlo s podélnou osou rovnoběžně s kolejištěm. Východní průčelí je orientováno ke kolejišti. Boční křídla mají tři nadzemní podlaží, střední část dvě nadzemní podlaží.

Objekt je částečně podsklepen. Zastřešení sedlovými střechami. Krytina z plechových šablon (alukryt). Objekt není památkově chráněn, nachází se v chráněné krajinné oblasti II.-IV. zóny. v objektu je 6 bytů.

Z důvodu zvyšujících se nároků na prostor stran sdělovací, silnoproudé a zabezpečovací techniky, bude velká část půdorysu prvního nadzemního podlaží uzpůsobena pro umístění potřebné technologie

pro potřeby provozu dráhy. Řečené si vyžádá stavební úpravy v rámci nosných i nenosných konstrukcí, zásahy do stávajících podlahových konstrukcí, okenních a dveřních výplní, některých rozvodů TZB. Tento návrh předpokládá změnu užití předmětných místností, ve kterých bude umístována technologie. Pro umístění sdělovací a silnoproudé technologie bude nezbytné vybourat podlahy a podkladní vrstvy v rámci konkrétních prostor dle půdorysu pro provedení kabelového prostoru pod budoucí podlahou pro umístění technologie. Kabelový prostor v případě silnoproudé technologie musí být s minimální světlostí 800 mm. Nad tímto prostorem bude realizována nová skládaná podlaha z ocelové nosné konstrukce se zákrytem z ocelového žebrovaného plechu. V rámci sdělovací technologie musí být kabelový prostor o světlosti min. 300 mm. Do kabelových prostor bude kabelizace přivedena pomocí devítikomorových multikanálů z nově realizované prefabrikované šachty (součástí tohoto SO) skrze obvodové konstrukce základů.

Z prostor technologie budou vymístěny veškeré vodovodní rozvody (rozvody otopné soustavy, vodovod apod.). Řešené prostory budou větrány, chlazeny a vytápěny dle požadavků jednotlivých profesí. Před každou místností s nově umístěvanou technologií bude osazena do paženého výkopu na připravenou základovou desku prefabrikovaná šachta dle požadavků jednotlivé technologie, z které budou kabely pomocí multikanálů zaústěny do sklepních prostor, případně do kabelových prostor pod podlahou v nepodsklepených částech objektu. Umístěvanou technologii bude nezbytné s ohledem na její vysokou ekonomickou hodnotu ochránit. Řešené si vyžádá zásahy do podlah v druhém nadzemním podlaží, kde bude nezbytné veškeré podlahové konstrukce v rámci místností s mokřým provozem, či potenciálně mokřým provozem (havárie pračky, myčky apod.) opatřit vhodnou hydroizolační vrstvou tak, aby byly minimalizovány škody způsobené havárií vodovodních instalací či selháním lidského faktoru.

Veškeré dotčené prostory budou opatřeny novou podlahou, budou zde vyspraveny omítky a provedena nová výmalba. Ve stavědlové ústředně bude provedena podlahová konstrukce s nášlapnou vrstvou z antistatického PVC + zde bude zaplechování kabelového žlabu. V rámci rozvodně NN a sdělovací místnosti bude provedena nová podlaha s nášlapnou vrstvou z dielektrického koberce. Fasáda objektu bude uvedena do původního stavu před zahájením stavebních úprav. Dopravní kanceláře budou trvale přístupné a v provozu po celou dobu výstavby, i během výluk.

- Zastavěná plocha: 346 m²
- Obestavěný prostor: 4 150 m³
- ±0,000 = 435,560 m n. m. Bpv

SO 09-72-01 ŽST Třeboň, objekt TS 22/0,4 Kv

Předmětem stavebního objektu SO 09-72-01 je novostavba objektu trafostanice v obci Třeboň z důvodu modernizace a optimalizace traťového úseku mezi Českými Velenicemi a Veselím nad Lužnicí. Záměrem návrhu je umístění nové silnoproudé technologie v rámci nově budovaného objektu a provedení veškerých stavebních úprav s tím spojených.

Severně od výpravní budovy v ŽST Třeboň, ve které je v rámci této stavby umístěována nová sdělovací a zabezpečovací technologie pro provoz dráhy (viz SO 09-71-01), se nachází přízemní jednopodlažní stávající budova sociálního zařízení. Objekt je zděný, jednopodlažní a zastřešen sedlovou střechou o mírném sklonu. Uvnitř objektu se nachází hygienické a sociální zázemí pro veřejnost. Při jižní straně budovy se nachází jeden vzrostlý strom. Z této strany je objekt napojen na rozvod vody ze stávající výpravní budovy.

V rámci této části dokumentace bude k stávající budově sociálního zázemí z jižního směru přistavěna nová budova trafostanice, která bude reflektovat tvarové řešení stávajícího objektu. Mezi oběma objekty bude ponechán volný prostor min. 1,5 m, čímž vznikne možnost pro revizní a kontrolní práce na vodovodní přípojce a přípojce dešťové kanalizace, které jsou vedeny mezi oběma stavbami. Trafostanice bude vyšší než stávající budova s ohledem na požadavky na světlou výšku stran umístěvané technologie.

Samotný objekt bude situován tak, aby mezi jeho severní stěnou a jižní stěnou budovy sociálního zázemí byl prostor 1500 mm, a byl osově srovnán s osou stávajícího objektu – hřeben střechy v půdorysném souběhu.

Je nezbytné při výstavbě nového objektu staticky zajistit stávající budovu sociálního zázemí. V souvislosti se založením bude nutné odbourat část stávajícího septiku (viz výkresová část), který byl v minulosti zabetonován a není v provozu. Umístění stavby si dále vyžádá přeložku vodovodní přípojky pro sociální zázemí, která je vedena mezi výpravní budovou a tímto objektem. Řečené si patrně vyžádá stavební úpravy v rámci stávajícího objektu WC. Před zahájením zemních prací bude zároveň pokácen vzrostlý strom, který se nachází jižně od stávající budovy.

Objekt bude napojen na síť silnoproudé elektrotechniky a na dešťovou kanalizaci. Společně s odvodem vod ze střechy nového objektu budou svedeny do dešťové kanalizace rovněž jižní svody ze střechy stávajícího objektu tak, aby nedocházelo k dotaci dešťové vody k základové spáře novostavby. Vstup kabelů silnoproudé technologie bude z nově umísťované plastové šachty východně před trafostanicí. Realizace objektu trafostanice předpokládá přeložení stávající vodovodní přípojky objektu sociálního zázemí. Dešťové svody budou napojeny na stávající dešťovou kanalizaci.

- Zastavěná plocha: 37,50 m²
- Obestavěný prostor: 232,20 m³
- ±0,000 = 436,130 m n. m. Bpv

SO 11-71-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, stavební úpravy výpravní budovy

Předmětem stavebního objektu SO 11-71-01 jsou stavební úpravy stávající výpravní budovy v obci Lomnice nad Lužnicí z důvodu modernizace a optimalizace traťového úseku mezi Českými Velenicemi a Veselím nad Lužnicí. Záměrem návrhu je umístění nové technologie v rámci nevyužívaných prostor objektu a provedení veškerých stavebních úprav s tím spojených.

Výpravní budova v Lomnici nad Lužnicí je dvoupodlažní částečně podsklepený objekt, který byl realizován kolem roku 1885. Historická budova má přibližný obdélníkový tvar o rozměrech 10,10 x 22,50 m s podélnou osou orientovanou SV – JZ.

Budova je zděná s kombinovaným stěnovým systémem. Východní průčelí je orientováno ke kolejišti. Budova má dvě nadzemní podlaží, půdu a je částečně podsklepená. Zastřešení sedlovou střechou s hřebenem orientovaným ve směru podélné osy budovy. Krytina z pálených keramických tašek. V jižní části na hlavní budovu navazuje přízemní zděná přístavba se sedlovou střechou rozměru přibližně 6,0 x 8,0 m, která je s hlavní budovou dispozičně propojena. Krytina střechy přístavby je z eternitových vlnitých tvarovek. Objekt není památkově chráněn, nachází se v chráněné krajinné oblasti II.-IV. zóny.

Z důvodu zvyšujících se nároků na prostor stran sdělovací, silnoproudé a zabezpečovací techniky, bude velká část půdorysu prvního nadzemního podlaží uzpůsobena pro umístění potřebné technologie pro potřeby provozu dráhy. Řečené si vyžádá stavební úpravy v rámci nosných i nenosných konstrukcí, zásahy do stávajících podlahových konstrukcí, okenních a dveřních výplní, některých rozvodů TZB. Tento návrh předpokládá změnu užití předmětných místností, ve kterých bude umísťována technologie. Pro umístění sdělovací a silnoproudé technologie bude nezbytné vybourat podlahy a podkladní vrstvy v rámci konkrétních prostor dle půdorysu pro provedení kabelového prostoru pod budoucí podlahou pro umístění technologie. Kabelový prostor v případě silnoproudé technologie musí být s minimální světlostí 800 mm. Nad tímto prostorem bude realizována nová skládaná podlaha z ocelové nosné konstrukce se zákrytem z ocelového žebrovaného plechu. V rámci sdělovací technologie musí být kabelový prostor o světlosti min. 300 mm. Do kabelových prostor bude kabelizace přivedena pomocí devítikomorových multikanálů z nově realizované prefabrikované šachty (součástí tohoto SO) skrze obvodové konstrukce základů.

Z prostor technologie budou vymístěny veškeré vodovodní rozvody (rozvody otopné soustavy, vodovod apod.). Řešené prostory budou větrány, chlazeny a vytápěny dle požadavků jednotlivých profesí. Před každou místností s nově umísťovanou technologií bude osazena do paženého výkopu na připravenou základovou desku prefabrikovaná šachta dle požadavků jednotlivé technologie, z které budou kabely pomocí multikanálů zaústěny do sklepních prostor, případně do kabelových prostor pod podlahou v nepodsklepených částech objektu. Umísťovanou technologii bude nezbytné s ohledem na její vysokou ekonomickou hodnotu ochránit. Řešené si vyžádá zásahy do podlah v druhém nadzemním podlaží, kde bude nezbytné veškeré podlahové konstrukce v rámci místností s mokřým provozem, či

potenciálně mokrým provozem (havárie pračky, myčky apod.) opatřit vhodnou hydroizolační vrstvou tak, aby byly minimalizovány škody způsobené havárií vodovodních instalací či selháním lidského faktoru.

Veškeré dotčené prostory budou opatřeny novou podlahou, budou zde vyspraveny omítky a provedena nová výmalba. Ve stavební ústředně bude provedena podlahová konstrukce s nášlapnou vrstvou z antistatického PVC + zde bude zaplechování kabelového žlabu. V rámci rozvodny NN a sdělovací místnosti bude provedena nová podlaha s nášlapnou vrstvou z dielektrického koberce. Fasáda objektu bude uvedena do původního stavu před zahájením stavebních úprav. Dopravní kanceláře budou trvale přístupné a v provozu po celou dobu výstavby, i během výluk. Po provedení stavebních úprav a zahájením provozu na modernizované dráze se předpokládá, že dopravní kanceláře nebudou dále využívány. Bude sem přesunuta čekárna, která bude vymístěna kvůli nově umísťované technologii.

- Zastavěná plocha: 215 m²
- Obestavěný prostor: 2 100 m³
- ±0,000 = 423,680 m n. m. Bpv

SO 12-71-01 Zast. Frahelž, stavební úpravy budovy zastávky

Předmětem tohoto objektu jsou stavební úpravy stávající budovy zastávky Frahelž, z důvodu umístění nové technologie v rámci nevyužívaných prostor objektu a provedení veškerých stavebních úprav s tím spojených. Předmětem naopak není rekonstrukce objektu ve smyslu opravy fasády, výměny oken, výměny střešní krytiny, snížení energetické náročnosti objektu apod. Rekonstrukce v tomto smyslu proběhla v minulých letech.

Stávající zabezpečovací technologie, která je umístěna v místnosti 1.02, zůstane zachována a nebude stavebními úpravami dotčena. Prostup multikanálu skrze obvodovou stěnu stávajícího objektu bude řádně utěsněn proti účinkům požáru a tlakové vodě. Překlad nad prostupem je navržen z ocelového profilu IPN 120-800, v počtu 4 ks.

Nově zřizovaný prostup bude utěsněn dle PBR. Pro zatěsnění kabelů v multikanálu při vstupu do budovy budou použity tlakové ucpávky proti průniku vody (multikanál - 1 otvor - 9 ks, certifikované systémové řešení). Prostupy kabelů do objektů budou utěsněny požárními ucpávkami EI 60DP1, stejně tak jako v hlavních požárních přepážkách u kabelových kanálů.

Kabelový žlab pod nově umísťovanou technologií bude proveden z betonu pevnostní třídy C25/30- χ C2, χ A2 (CZ)-C10,20-Dmax22-S3 dle stavebně konstrukčního řešení. Podlahu bude tvořit železobetonová deska tloušťky 200 mm a stěny kanálu (kabelového prostoru) budou provedeny v tloušťce 100–150 mm. Stěnové konstrukce budou vyztuženy ortogonálně svařovanými sítěmi při každém povrchu a budou sestávat z prutů \varnothing 10 mm s oky 100/100. Stěny a podlaha kabelového žlabu budou natřeny dvousložkovou cementem pojenou minerální hydroizolací (proti podzemní a tlakové vodě). Okraje kanálu budou opatřeny lemovacím ocelovým úhelníkem, který bude o 8 mm zapuštěn pod úroveň podlahy (tloušťka žebrovaného plechu). Plocha kabelového žlabu bude zakryta ocelovým žebrovaným plechem.

V místnosti sdělovacího zařízení bude realizována podlaha s nášlapnou vrstvou z tzv. antistatického PVC. Před pokládkou nové PVC krytiny bude podlaha vyrovnána nivelační stěrkou. V místech kabelového žlabu bude nášlapnou vrstvou podlahy tvořit ocelový žebrovaný plech.

- Zastavěná plocha: 74 m²
- Obestavěný prostor: 341 m³

SO 13-86-01.1 ŽST Veselí n. Lužnicí, stavební úpravy v budově stavědla 1

Stavební objekt zahrnuje stavební úpravy v rámci jediné místnosti v budově stavědla 1 v ŽST Veselí nad Lužnicí. Kvůli instalaci nové silnoproudé technologie dojde k rozšíření stávajícího kabelového kanálu v podlaze místnosti Rozvodny NN. Stávající konstrukce podlahy bude po realizaci kanálu opravena a sjednocena, a nové vedení kabelového kanálu bude opatřeno zaplechováním.

- Rozsah stavebních úprav: 5 m²

31. D.2.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

SO 03-75-01	ŽST Nová Ves nad Lužnicí, zastřešení nástupišť
SO 04-75-01	Zast. Dvory nad Lužnicí, přístřešek pro cestující
SO 04-75-02	Zast. Hrdlořezy, přístřešek pro cestující
SO 04-75-03	Zast. Suchdol nad Lužnicí, přístřešek pro cestující
SO 05-75-01	ŽST Suchdol nad Lužnicí, zastřešení výstupů z podchodu
SO 07-75-01	ŽST Majdalena, zastřešení nástupišť
SO 08-75-01	Zast. Majdalena, přístřešek pro cestující
SO 09-75-01	ŽST Třeboň, zastřešení nástupišť
SO 10-75-01	Zast. Lužnice, přístřešek pro cestující
SO 10-75-01.1	zastávky BUS Třeboň, Gigant Rožmberk, přístřešky pro cestující
SO 11-75-01	ŽST Lomnice nad Lužnicí, zastřešení nástupišť

Předmětem dokumentace jsou návrhy přístřešků v železničních zastávkách, kde budou stávající objekty zastávek demolovány. Je navržen modulový systém přístřešků. Nově jsou navržena zastřešení nástupišť v ŽST.

Přístřešky.

Tvarové a materiálové řešení je zvoleno s ohledem na umístění zastávek ve zvláště chráněném území, s ohledem na požadavky CHKO Třeboňsko a zároveň vychází z typového řešení přístřešků na nástupišťích podle platné směrnice SŽ, typ 15.1.

Přístřešky budou mít rámový ocelový nosný systém, střecha pultová. Délkový rozměr proměnný podle počtu cestujících. Součástí přístřešků jsou lavičky pro sezení. Zadní a boční stěny budou alternativně buď plechové, kompozitní anebo dřevěné. Střecha z vlnitého plechu.

Typy přístřešků – samostatný přístřešek pro cestující, přístřešek s technologickým vestavkem, přístřešek pro odstav kol, tento může mít implementován i technologický vestavek.

Vestavek bude mít kabelový prostor pod podlahou.

Podrobný popis je uveden v jednotlivých stavebních objektech.

Zastřešení nástupišť:

Zastřešení je řešeno jako typové dle VL Ž 13, s atypickými rozměry. Osová vzdálenost sloupů je 6,0m, zastřešení jednosloupové, sloupy ocelové do betonových základových patek, podhled ve střední části zastřešení. Zastřešení pro šíři nástupišť 4660 mm. Minimální podchodná výška pod zastřešením je 2,5 m.

Zastřešení výstupů z podchodu:

Řešeno v ŽST Suchdol nad Lužnicí s atypickými rozměry dle typových VL Ž 14. Zastřešení navrženo s vykonzolovanou střechou, která bude sloužit jako zastřešení pro cestující a zastřešení odstavu jízdních kol. Stěny zastřešení na parapetech výstupů budou typové prosklené. Střecha z vlnitého trapézového plechu s antikorozií úpravou – pultová. Nosná konstrukce ocelová rámová. Sloupy kotvené jednak k betonovým parapetům podchodu – SO 05-20-01, a jednak do terénu pod nástupišti.

Stručný popis a technické řešení

Pro umístění přístřešků i zastřešení je podmínkou provedení nástupišť a přístupové komunikace. Podrobně je technické řešení popsáno v jednotlivých SO.

Kapacitní údaje

Každý SO obsahuje několik podobjektů, které jsou popsány v PD.

Objekty přístřešků mají konstantní šíři 2,4 m a proměnnou délku v závislosti na počtu cestujících a účelu. Výška přístřešků od nástupišť konstantní.

Objekt zastřešení výstupů z podchodu – délka zastřešení je celkem 47,225 m. Šířka zastřešení konstantní 7,85 m.

Objekty zastřešení nástupišť mají konstantní šířku 4,65m, délka proměnná 60–90 m.

32. D.2.2.3 Individuální protihluková opatření

SO 02-76-01 České Velenice - Nová Ves nad Lužnicí, individuální protihluková opatření

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č.258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů Pro dopravní hluk je významný především § 30 a § 31 tohoto zákona, který hovoří o povinnosti správců pozemních komunikací či železnic technickými opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity stanovené prováděcím předpisem (viz dále).

Podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády ze dne 7. prosince 2022, kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Toto nařízení vlády zapracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje hygienické limity hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Dále upravuje hygienické limity vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb

Objekty navržené na protihlukové úpravy

Rodinný dům č. p. 76, Nová Ves nad Lužnicí (VB 2). Hygienický limit není podle výpočtu překročen, ekvivalentní hladiny akustického tlaku se však v noční době pohybují o 0,3 dB pod hranicí limitu z tohoto důvodu doporučují k protihlukovým úpravám přistoupit, až v případě, že kontrolní měření po realizaci stavby nevyhoví.

33. D.2.2.4 Orientační systém

SO 03-77-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, orientační systém

SO 04-77-01 Zast. Dvory nad Lužnicí, orientační systém

SO 04-77-02 Zast. Hrdlořezy, orientační systém

SO 04-77-03 Zast. Suchdol nad Lužnicí zastávka, orientační systém

SO 05-77-01 ŽST Suchdol nad Lužnicí, orientační systém

SO 07-77-01 ŽST Majdalena, orientační systém

SO 08-77-01 Zast. Majdalena zastávka, orientační systém

SO 08-77-02 Zast. Třeboň lázně, orientační systém

SO 09-77-01 ŽST Třeboň, orientační systém

SO 10-77-01 Zast. Lužnice, orientační systém

SO 11-77-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, orientační systém

SO 12-77-01 Zast. Frahelž, orientační systém

SO 12-77-02 Zast. Vlkov nad Lužnicí, orientační systém

Orientační systém bude vypracován v souladu se směrnici SŽDC č. 118, resp. „Grafickým manuálem jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“.

Prosvětlené budou pouze butony s názvem ŽST na výpravních budovách. Ostatní tabule orientačního systému budou osvětlené. Jejich osvětlení bude zajištěno osvětlením kolejiště, nástupišť, podchodu pro cestující.

Pro usnadnění orientace slabozrakých a nevidomých budou v železničních stanicích sloužit orientační hlasové majáčky (OHM).

Navržené technické řešení

Stavební objekt řeší poskytování vizuálních informací pro orientaci cestujících na nástupišťích a na přístupech k nim. Bude zahrnovat tabule s názvem ŽST, označení jednotlivých kolejí, směry východu a označení přístupu k nástupišťím. Na nástupišťích budou dále vyznačeny sektory. Tabulky s jejich označením se umístí ve vzdálenosti 50 m od sebe ± 5 m. U přechodů budou osazeny výstražnými cedulemi POZOR VLAK.

Kromě OHM budou pro usnadnění orientace slabozrakých a nevidomých sloužit také hmatné štítky. Majáčky budou umístěny i v ploše nástupišť tak, aby jejich vzájemná vzdálenost nepřesáhla cca 70 m. Hmatné štítky budou umístěny na pravém madle zábradlí při výstupu z podchodu na nástupišťe.

Hmatné štítky s prismatickým písmem (pro osoby se zbytky zraku) s informacemi o přilehlých sektorech budou umístěny na zeď podchodu, nad hmatný štítek na madle zábradlí, do výšky 1400 mm.

Stávající orientační systém na nástupištích a v podchodu bude odstraněn.

Číslování kolejí na tabulích orientačního systému a na panelech informačního zařízení bude z pohledu cestujících – od výpravní budovy.

- Kolej č. 1 (služebně 2)
- Kolej č. 2 (služebně 1)

34. D.2.2.5 Demolice

SO 03-78-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, demolice objektů

SO 04-78-01 Nová Ves nad Lužnicí - Suchdol nad Lužnicí, demolice objektů

SO 05-78-01 ŽST Suchdol nad Lužnicí, demolice objektů

SO 06-78-01 Suchdol nad Lužnicí - Majdalena, demolice objektů

SO 07-78-01 ŽST Majdalena, demolice objektů

SO 08-78-01 Majdalena - Třeboň, demolice objektů

SO 09-78-01 ŽST Třeboň, demolice objektů

SO 10-78-01 Třeboň - Lomnice nad Lužnicí, demolice objektů

SO 11-78-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, demolice objektů

Předmětem dokumentace tohoto SO je návrh na demolice stávajících pozemních stavebních objektů nacházejících se v hranicích záměru stavby s ohledem na jejich nevyužitelnost nebo špatný stavebně technický stav.

Navržený postup bouracích prací bude vycházet z konstrukčního systému stavby, bezpečného provádění demolice a šetrného chování k okolní zástavbě. Demolice bude probíhat standardním postupným bouráním od střechy po spodní stavbu (základy) s využitím velké a střední mechanizace. Bude používáno ruční nářadí, sbíjecí kladivo, nakladač, popř. autojeřáb, kropicí vůz a nákladní automobily.

Odstraněny budou veškeré stavební konstrukce až do hloubky základů (předpoklad cca 1,0 m u nepodsklepených objektů, jinak dle technických listů) pod úroveň okolních zpevněných ploch a upraveného terénu.

35. D.2.2.6 Drobná architektura a oplocení

1 Drobná architektura

SO 03-79-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, mobiliář

SO 04-79-01 Zast. Dvory nad Lužnicí, mobiliář

SO 04-79-02 Zast. Hrdlořezy, mobiliář

SO 04-79-03 Zast. Suchdol nad Lužnicí, mobiliář

SO 05-79-01 ŽST Suchdol nad Lužnicí, mobiliář

SO 07-79-01 ŽST Majdalena, mobiliář

SO 08-79-01 Zast. Majdalena, mobiliář

SO 09-79-01 ŽST Třeboň, mobiliář

SO 10-79-01 Zast. Lužnice, mobiliář

SO 11-79-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, mobiliář

SO 12-79-01 Zast. Vlkov nad Lužnicí, mobiliář

Jedná se o drobnou architekturu – mobiliář na nástupištích jednotlivých zastávek, který bude nově instalován v rámci stavební akce trati Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo).

Jedná se celkem o vybavení mobiliáře pro 5 žel. stanic a 6 zastávek.

Stručný popis a technické řešení

Předmětem dokumentace je návrh drobné architektury v železničních stanicích a zastávkách.

Druh a počet prvků drobné architektury je volen v souladu s nároky na estetiku, funkčnost, trvanlivost (antivandal) a počet cestujících v jednotlivých žel. stanicích a zastávkách.

Jedná se o technické řešení laviček na nástupištích, odpadkových košů i mimo nástupiště, košů na tříděný odpad a posypových boxů na nástupištích, informačních tabulí na nástupištích a přístřešků na kola.

Veškeré prvky drobné architektury a mobiliáře jsou ve shodě s požadavky interoperability dle TSI. Pro umístění drobné architektury je podmínkou provedení nástupiště, přístřešků a přístupové komunikace.

Veškerý mobiliář řešen v jednotných odstínech. Ocelové prvky budou žárově zinkovány a opatřeny povrchovou úpravou v barvě RAL 9006. Veškeré prvky budou kotveny pevně k betonovému základu. Lavičky budou v antivandal provedení.

Mobiliář je navržen dle směrnice SŽ SM009 Stanovení pravidel pro uplatnění výstupů projektu v oblasti moderního designu a architektury nádraží a zastávek.

Kapacitní údaje

Počet dílčích prvků mobiliáře je uveden v dokumentaci jednotlivých objektů a řídí se cestujícími.

2 Oplocení

- SO 00-79-01 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, úprava stávajícího oplocení
- SO 01-79-01 TNS České Velenice, oplocení
- SO 03-79-02 Nová Ves nad Lužnicí, úprava oplocení areálu LB Minerals
- SO 05-79-02 Suchdol nad Lužnicí, úprava oplocení areálu Skloform
- SO 05-79-02.1 Suchdol nad Lužnicí, úprava oplocení areálu Sennsho Glass Technologies s.r.o.

Jedná se o demolice, úpravy a rozšíření stávajících oplocení areálů v rámci stavební akce trati Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo).

Stručný popis a technické řešení

SO 00-79-01 České Velenice-Veselí nad Lužnicí, úprava stávajícího oplocení

Jedná se o drobné demolice, posuny a nahrazení stávajících oplocení novým oplocením podél celé stavbou dotčené trati. Materiálové řešení nových plotů shodné se stávajícím oplocením.

SO 01-79-01 TNS České Velenice, oplocení

Jedná se o úpravu stávajícího oplocení stávajícího areálu TNS z důvodů kolize stávajícího oplocení s novou trasou kabelovodu a instalace dvou nových brán. Materiálové řešení oplocení zůstane shodné s původním provedením.

SO 03-79-02 Nová Ves n.L., úprava oplocení areálu LB Minerals

Jedná se o nahrazení stávajícího oplocení areálu novým na místě přesunutého přejezdu.

SO 05-79-02 Suchdol n.L., úprava oplocení areálu Skloform

Oplocení slouží k zabezpečení areálu Skloform podél vedení železniční trati a ze strany přejezdu před vniknutím nepovolaných osob a brání vjezdu nežádoucích vozidel.

Stávající oplocení bude zbouráno a nahrazeno novým, které bude respektovat novou polohu vjezdové komunikace na severu oplocovaného pozemku. Na jižní straně pozemku oplocení navazuje na stávající zděný sloupek plotu.

SO 05-79-02.1 Suchdol n.L., úprava oplocení areálu Sennsho Glass Technologies s.r.o.

Oplocení slouží k zabezpečení areálu Senns (elektrárna FVN) podél vedení železniční trati.

Stávající oplocení bude zbouráno a nahrazeno novým, které bude respektovat hranice trvalého záboru pro dráhu. Nová část oplocení navazuje na stávající oplocení. V horní části oplocení bude provedeno výškové prodloužení ve formě ostnatého drátu pomocí bavoletů – podle stávajícího oplocení.

Kapacitní údaje**SO 00-79-01 České Velenice-Veselí n.L., úpr. stávajícího oplocení**

- celková délka demolovaného oplocení včetně vrat: cca 353 m
- navržená délka nového oplocení: 72,0 m
- výška oplocení: 2,0 m
- nová brána o šířce 5 m: 2 ks

SO 01-79-01 TNS České Velenice, oplocení – úprava oplocení stávajícího areálu.

- původní celková délka oplocení včetně vrat: 166 m
- délka demolované části 81,2 m
- délka nové části 82,0 m
- výška oplocení (včetně ostnatého drátu/bavolet): 2,660 m
- nová brána o šířce 5 m: 2 ks
- podhrabové desky betonové prefabrikované

SO 03-79-02 Nová Ves n.L., úprava oplocení areálu LB Minerals

- celková délka demolovaného oplocení 87,5 m
- celková délka nového oplocení: 57,9 m
- výška oplocení: 2,0 m

SO 05-79-02 Suchdol n.L., úprava oplocení areálu Skloform***Oplocení z pletiva.***

Oplocení je navrženo o výšce 2 m a délce pole cca 2 m. Bude tvořeno ocelovými poplastovanými sloupky a výplní z poplastovaného pletiva. Sloupky budou kotveny do betonových patek. Povrchová bezúdržbová úprava.

- celková délka oplocení: 240,0 m (včetně dvou vrat)
- výška oplocení: 3,0 m
- šíře vrat 6,0 m, posuvná vrata 5,0 m
- výška vrat: 2,0 m
- počet vrat: 1 ks otevíravá, 1 ks posuvná

Oplocení betonové.

Oplocení je navrženo o výšce 3 m a délce pole 2,06 m. Bude tvořeno betonovými sloupky a výplní z betonových desek. Sloupky budou kotveny do betonových patek. Povrchová bezúdržbová úprava.

- - celková délka oplocení: 392,0 m
- - výška oplocení: 3,0 m

SO 05-79-02.1 Suchdol n.L., úprava oplocení areálu Sennsho Glass Technologies s.r.o.

- celková délka oplocení (odstraněná i nová část) 196,70 m
- výška oplocení: 2,0 m
- výška oplocení (včetně ostnatého drátu/bavolet): 2,660 m

D.2.3 Trakční a energetická zařízení**36. D.2.3.1 Trakční vedení**

SO 01-81-01 ŽST České Velenice, trakční vedení

SO 02-81-01 České Velenice – Nová Ves nad Lužnicí, trakční vedení

SO 03-81-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, trakční vedení

SO 04-81-01 Nová Ves nad Lužnicí – Suchdol nad Lužnicí, trakční vedení

SO 05-81-01 ŽST Suchdol nad Lužnicí, trakční vedení

SO 06-81-01 Suchdol nad Lužnicí - Majdalena, trakční vedení

SO 07-81-01 ŽST Majdalena, trakční vedení

SO 08-81-01 Majdalena - Třeboň, trakční vedení

SO 08-81-02 Majdalena - Třeboň, připojení SpS Třeboň na TV
SO 09-81-01 ŽST Třeboň, trakční vedení
SO 10-81-01 Třeboň – Lomnice nad Lužnicí, trakční vedení
SO 11-81-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, trakční vedení
SO 12-81-01 Lomnice nad Lužnicí – Veselí nad Lužnicí, trakční vedení
SO 13-81-01 ŽST Veselí nad Lužnicí, trakční vedení

Stávající stav

Ve stanicích Veselí nad Lužnicí a České Velenice bude trať zapojena do stávajícího stavu, tyto stanice jsou již elektrizovány. V ostatních případech trať není elektrizována.

Navržený stav

Trakční vedení je v projektové dokumentaci navrženo tak, aby splňovalo předepsané parametry podle ČSN 34 1530 ed. 2, ČSN EN 50119 ed. 3, ČSN EN 50122-1 ed. 3 a požadavky TSI pro provozní rychlost do 120 km/hod. Trakční napájecí soustava střídavá AC 25kV 50Hz.

Stavební část

Podpěry TV jsou převážně navrženy nové. Ve stanicích Veselí nad Lužnicí a České Velenice se provedou úpravy TV z důvodu vzniku neutrálních polí a dotčených kotevních úseků, které se zapojují do elektrizovaných tratí.

Vzdálenosti liců základů od rekonstruovaných kolejí jsou na trati navrženy podle příčných řezů v místech podpěr TV s respektováním stezky železničního tělesa o minimální šířce 0,55m. Vzdálenost líce stožárů od osy koleje je v souladu s ČSN 34 1530 ed. 2.

Montážní část

Nad hlavními kolejemi v rozsahu stavby je navržen nový trolejový drát 100mm² Cu a nové nosné lano 50mm² Bz. Nad vedlejšími kolejemi a spojkami bude použita trolej 80mm² Cu a nosné lano 50mm² Bz. Konzoly a závěsy trolejového vedení budou na všech podpěrách nové.

Projektovaná výška troleje je navržena 5,60 m nad TK nové koleje podle ČSN 34 1530 ed. 2 včetně míst nadjezdů, kde je navržena standardní, případně snížená výška sestavy trolejového vedení.

Maximální dovolené rozpětí mezi stožáry 65m je ve všech případech dodrženo.

Neutrální pole

Na trati budou nově situována 3 neutrální pole pro připojení TNS České Velenice, TNS Veselí nad Lužnicí a SpS Třeboň. Stávající neutrální pole pro připojení TNS České Velenice na trati do Českých Budějovic je zhotoveno podle původní, dnes již neplatné, normy, a je nutné ho upravit do vyhovující podoby.

Napájení netrakčních odběrů z TV

Ve všech nově elektrizovaných stanicích je navrženo připojení transformátorů pro napájení netrakčních odběrů (zabezpečovací a sdělovací zařízení, EOV) pomocí převěsů z trakčního vedení. Vlastní řešení transformátorů a kabelového vedení je navrženo v dalších objektech jiných částí dokumentace.

SO 01-81-01 ŽST České Velenice, trakční vedení

V tomto stavebním objektu se řeší vznik nového neutrálního pole směr Veselí nad Lužnicí situovaného v km 1,264 až 1,385; úprava stávajícího neutrálního pole směr České Budějovice situovaného v km 165,427 až 165,490 a výměna stávajícího kabelového napájecího a zpětného vedení TNS Velenice za nové. Neutrální pole v Českých Velenicích, jak ve směru na České Budějovice, tak ve směru na Veselí nad Lužnicí je řešeno jako dělené neutrální úseky o celkové maximální délce do 142 m s reclosery.

SO 02-81-01 České Velenice – Nová Ves nad Lužnicí, trakční vedení

V tomto stavebním objektu se řeší elektrizace jednokolejného úseku širé trati od elektrického dělení v km cca 1,30 do elektrického dělení v km 5,700.

V úseku trati od km 1,80 -km 5,600 se předpokládá v souběhu s tratí vedení 110kV. Pro omezení vlivu indukovaného napětí na trolejové vedení je navrženo umístění impedančního lana, spojeného s potenciálem koleje, na stožáry TV.

SO 03-81-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí., trakční vedení

V tomto stavebním objektu se řeší nové trakční vedení v ŽST Nová Ves n. L. od elektrického dělení v km cca 5,600 do elektrického dělení v km cca 6,800.

Ve stanici je navrženo obcházecí vedení lanem 120Cu a příčné spínání mezi sekcemi TV.

V km 6,600 se nachází stávající pásový dopravník, který je řešen průběhem trakčního vedení.

Součástí tohoto SO je rovněž připojení napájení EOv a UNZ z trakčního vedení. Číslování stožárů je navrženo ve směru staničení.

SO 04-81-01 Nová Ves nad Lužnicí – Suchdol nad Lužnicí, trakční vedení

V tomto stavebním objektu se řeší elektrizace jednokolejného úseku širé trati od elektrického dělení v km 6,650 do elektrického dělení v km 16,135. V úseku trati od km 7,600 -9,600 a km 13,200 - 13,550 se předpokládá v souběhu s tratí vedení 110kV. Pro omezení vlivu indukovaného napětí na trolejové vedení je navrženo umístění impedančního lana, spojeného s potenciálem koleje, na stožáry TV.

SO 05-81-01 ŽST Suchdol nad Lužnicí, trakční vedení

V tomto stavebním objektu se řeší nové trakční vedení v ŽST Suchdol n. L. od elektrického dělení v km 16,030 do elektrického dělení v km 17,530.

Ve stanici je navrženo obcházecí vedení lanem 120 Cu a příčné spínání mezi sekcemi TV.

Součástí tohoto SO je rovněž připojení napájení EOv a UNZ z trakčního vedení. Číslování stožárů je navrženo ve směru staničení.

SO 06-81-01 Suchdol nad Lužnicí-Majdalena, trakční vedení

V tomto stavebním objektu se řeší elektrizace jednokolejného úseku širé trati od elektrického dělení v km 17,361 do elektrického dělení v km cca 21,962. V km 18,555 je navržen nový silniční nadjezd s výškou troleje 5,60m nad TK nové koleje. Most a zábrany zamezující dotyku živých částí TV jsou řešeny v SO 06-22-01.

SO 07-81-01 ŽST Majdalena, trakční vedení

V tomto stavebním objektu se řeší nové trakční vedení v ŽST Majdalena od elektrického dělení v km 21,860 do elektrického dělení v km 22,840.

Ve stanici je navrženo obcházecí vedení lanem 120Cu a příčné spínání mezi sekcemi TV.

Součástí tohoto SO je rovněž připojení napájení EOv a UNZ z trakčního vedení.

SO 08-81-01 Majdalena-Třeboň, trakční vedení

V tomto stavebním objektu se řeší elektrizace jednokolejného úseku širé trati od elektrického dělení v km 22,840 do elektrického dělení v km 33,360.

Neutrální pole TV pro styk fází je navrženo v km 30,354 – 30,495.

SO 08-81-02 Majdalena-Třeboň, připojení SpS Třeboň na TV

V tomto stavebním objektu je řešeno připojení spínací stanice umístěné v km 30,820 na trakční vedení směr TNS České Velenice a směr TNS Veselí nad Lužnicí.

SO 09-81-01 ŽST Třeboň, trakční vedení

V tomto stavebním objektu se řeší nové trakční vedení v ŽST Třeboň od elektrického dělení v km 33,360 do elektrického dělení v km 34,477.

Ve stanici je navrženo obcházecí vedení lanem 120Cu a příčné spínání mezi sekcemi TV. V km 33,411 a km 33,458 se nachází silniční nadjezdy s navrženou výškou troleje 5,60m nad TK nové koleje. Zábrany zamezující dotyku živých částí TV jsou řešeny v SO 08-22-01 a SO 08-22-02. Pro ochranu nosného lana se počítá umístit izolovaný kryt v obou rozpětích pod nadjezdy.

SO 10-81-01 Třeboň – Lomnice nad Lužnicí, trakční vedení

V tomto stavebním objektu se řeší elektrizace jednokolejného úseku širé trati od elektrického dělení v km 34,477 do elektrického dělení v km 42,877.

SO 11-81-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, trakční vedení

V tomto stavebním objektu se řeší nové trakční vedení v ŽST Lomnice n. L. od elektrického dělení v km 42,877 do elektrického dělení v km 44,100.

Ve stanici je navrženo obcházecí vedení lanem 120Cu a příčné spínání mezi sekcemi TV.

SO 12-81-01 Lomnice nad Lužnicí – Veselí nad Lužnicí, trakční vedení

V tomto stavebním objektu se řeší elektrizace jednokolejného úseku širé trati od elektrického dělení v km 44,100 do neutrálního pole v km 53,889.

SO 13-81-01 ŽST Veselí nad Lužnicí, trakční vedení

V tomto stavebním objektu se řeší doplnění trolejových vedení na velenickém zhlaví v ŽST Veselí n. L. od neutrálního pole v km 53,889 do stávajícího elektrického dělení v km 54,350. V km 54,020 se nachází silniční nadjezd s navrženou výškou troleje 5,60m nad TK nové koleje. Zábrany zamezující dotyku živých částí TV jsou řešeny v SO 12-22-01. Neutrální pole pro styk fází je navrženo v trati složené ze tří elektrických výměnných polí TV. Ve stanici je navrženo prodloužení stávajícího vzdušného napájecího vedení (napáječ 21 TNS Veselí nad Lužnicí) z lana 120 Cu do km 54,185 a dále je vedeno dvakrát kabelem 28/50kV za neutrální pole do km 53,696, kde napájecí vedení je napojeno na TV trati. Kabelové vedení je navrženo s ohledem na nadjezd km 54,020.

37. D.2.3.2 Napájecí stanice (měnárna, trakční transformovna) – stavební část

SO 01-82-01 TNS České Velenice, stavební úpravy provozní budovy

SO 01-82-02 TNS České Velenice, stavební úpravy stanoviště transformátorů

SO 01-82-01 TNS České Velenice, stavební úpravy provozní budovy

Předmětem tohoto SO je návrh stavebních úprav stávajícího objektu provozní budovy pro aktuální potřeby technologie.

Architektonické řešení

Jedná se o jednopodlažní objekt stávající, ve kterém budou provedeny menší bourací práce pro rozšíření kanálků pro vedení kabelů technologie, bourací práce pro osazení vodotěsných prostupek pro prostup kabelů technologie, bouracích prací pro prostupy obvodovými nadzemními konstrukcemi pro větrání a chlazení, provedení nové rampy pro možnost osazení nové technologie.

Objekt R 27 kV – provozní budova – je nepodsklepený objekt obdélníkového tvaru s pultovou střechou. Výšková úroveň 1. nadzemního podlaží je navržena 500 mm nad úroveň upraveného terénu. Přístup do objektu je situován na severozápadní straně z nádvoří objektu pomocí předložených schodů.

Objekt je řešen jako vyzdívaný z cihelných tvárnic s vnější povrchovou úpravou obvodových stěn fasádní jemnozrnnou disperzní omítkou v barvě lomené bílé. Sokl objektu je omítnut dekorativní střednězrnnou omítkou WEBER. PAS MARMOLIT. Střecha je opatřena krytinou z ocelových trapézových plechů s polyesterovým lakem v barvě světlého hliníku.

Dispoziční řešení

Ve stávající provozní budově jsou provozní místnosti vybavené plně technologií rozvodny. Dalšími místnostmi jsou vlastní spotřeba, kontrola a řízení, chodba, šatna – údržba, transformátor dekompenzace, dekompenzační tlumivka, filtrační kom. zařízení, rozvodna 25 kV, měničová sestava a hygienické zázemí objektu, ve kterém je WC a umývárna. Místnosti jsou propojeny dveřmi, v podlaze

jsou kabelové kanály. V místnosti kontroly a řízení je dvojité podlahy o výšce 300 mm. V hygienickém zázemí a místnosti kontroly a řízení je snížený sádkartonový podhled (světla výška místnosti 3000 mm). Vstupy do objektu jsou situovány na severozápadní jihozápadní straně pomocí předložených schodů se zábradlím.

Kapacitní údaje

Zastavěná plocha:	368,35 m ²
Obestavěný prostor:	2910,00 m ³
Výška v objektu nad terénem k hřebeni střechy:	7,40 m

SO 01-82-02 TNS České Velenice, stavební úpravy stanoviště transformátorů

Předmětem tohoto SO je návrh stavebních úprav stávajícího objektu stanoviště transformátorů pro aktuální potřeby technologie.

Architektonické řešení

Jedná se o jednopodlažní objekty stávající, ve kterých budou provedeny menší bourací práce pro osazení vodotěsných prostupů pro vedení kabelů technologie, bouracích prací pro prostupy obvodovými nadzemními konstrukcemi, provedení nových základových betonových bloků pro možnost osazení nové technologie a vybourání stávajících betonových bloků, které nevyhovují svými rozměry a ani svoji polohou pro instalaci nových technologických prvků.

Stěny objektu tl. 200 mm jsou z monolitického železobetonu. Zastřešení je provedeno ocelovými obloukovými vazníky, vaznicemi a krytinou z ocelového trapézového plechu.

Dispoziční řešení

V každé budově se nachází stanoviště transformátoru na železobetonovém základu. Pod ocelovým obloukovým vazníkem je zavěšen z důvodu požární bezpečnosti sádkartonový podhled. Výšková úroveň 1. nadzemního podlaží je dle zaměření skutečného stavu mírně rozdílná, okolo cca 500 mm. Přístup do objektu je situován na severovýchodní straně objektu. Vstup pro obsluhu je navržen na jihozápadní straně.

Dopravní obslužnost objektu je provedena ze severovýchodní strany okružní obslužnou komunikací. Na jihozápadě straně se nachází venkovní technologické zařízení. Venkovní zpevněná plocha je vydlážděna betonovou zámkovou dlažbou

Kapacitní údaje pro jedno stanoviště

Zastavěná plocha:	65,60 m ²
Obestavěný prostor:	551,10 m ³
Výška v objektu nad terénem k vrcholu střechy:	9,70 m

38. D.2.3.3 Spínací stanice – stavební část

SO 08-83-01 SpS Třeboň, stavební část

SO 08-83-01 SpS Třeboň, stavební část

Předmětem tohoto SO je návrh technického a konstrukčního řešení nového stavebního objektu spínací stanice Třeboň.

Architektonické řešení

Jedná se o jednopodlažní objekt. Objekt je obdélníkového tvaru o vnějším rozměru 12,6 m x 6,94 m, se sedlovou střechou. Navrhovaný tvar a rozměr objektu vychází z požadavku technologie. Světla výška v objektu musí být 3,20 m, světla výška kabelového prostoru 1,10 m. Technologie bude umístěna v 1.NP, pod terénem je navržen kabelový prostor. Objekt je řešen jako bezobslužný. ±0,000 objektu bude řešena 0,15 m nad upraveným terénem. Přístup do objektu je ze severního a jižního průčelí. Přístup do kabelového prostoru je přes revizní otvory s poklopy, respektive přes demontovatelné podlahy. Přístup na střechu je řešen pomocí OK žebříku.

Fasáda objektu bude pojednána klasickým způsobem – probarvenou tenkovrstvou omítkou ve světlém odstínu. Sokl bude tvořen střednězrnou syntetickou omítkovinou pro soklové části (typu marmolit). Dveře ocelové, zateplené. Klempířské prvky na objektu budou z poplastovaného plechu. Střešní krytina z poplastovaného plechu.

Dispoziční řešení

V objektu jsou umístěny následující místnosti: transformovna, rozvodny VN a NN, místnost sdělovacího zařízení.

Velikost technologických místností a dispoziční uspořádání objektu vychází z rozsahu instalovaného zařízení a nárokům na jejich provoz tak, aby byly dodrženy bezpečnostní předpisy – šířky uliček, odstupy zařízení od konstrukcí a odstupy zařízení vzájemně od sebe.

Vstupy do objektu jsou z severního a jižního průčelí. Technologické prostory jsou napojeny na příslušné technologické sítě, vstupy jsou vždy kolmo k obvodovým stěnám pod terénem.

Kapacitní údaje

Zastavěná plocha:	87,60 m ²
Obestavěný prostor:	717,04 m ³
Výška v objektu nad terénem k hřebení střechy:	6,25 m

39. D.2.3.4 Ohřev výměn (elektrický – EOv)

SO 03-84-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, elektrický ohřev výhybek

SO 05-84-01 ŽST Suchdol nad Lužnicí, elektrický ohřev výhybek

SO 07-84-01 ŽST Majdalena, elektrický ohřev výhybek

SO 09-84-01 ŽST Třeboň, elektrický ohřev výhybek

SO 11-84-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, elektrický ohřev výhybek

SO 03-84-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, elektrický ohřev výhybek

Náplní tohoto objektu je nový elektrický ohřev výhybek (EOV) v nově vybudovaném kolejišti ŽST Nová Ves nad Lužnicí pro potřeby elektrizace železniční stanice. Instalace nového systému EOv bude provedena na výhybkách stanovených v rámci schválené dopravní technologie stavby. Celkem bude EOv vybaveno 8 ks nově instalovaných výhybek a 2ks nově instalované výkolejky. Napájecím zdrojem nového systému EOv je trakční vedení 25kV AC 50 Hz, resp. nová kiosková trafostanice TS01. Trafostanice je součástí SO 03-03-81. Je navrženo instalovat celkem 2ks nových napájecích rozvaděčů EOv = REOV1, REOV2. Spotřeba EOv bude měřena dle TPP SŽ. Součástí je zajištění a aktivace potřebné datové komunikace mezi jednotlivými rozvaděči a datové komunikace ve směru z centrálního řídicího PLC do integračního koncentrátoru InK.

SO 05-84-01 ŽST Suchdol nad Lužnicí, elektrický ohřev výhybek

Náplní tohoto objektu je nový elektrický ohřev výhybek (EOV) v nově vybudovaném kolejišti ŽST Suchdol nad Lužnicí v rámci elektrizace železniční stanice. Instalace nového systému EOv bude provedena na výhybkách stanovených v rámci schválené dopravní technologie stavby. Celkem bude EOv vybaveno 5 ks nově instalovaných výhybek a 1ks nově instalované výkolejky. Napájecím zdrojem nového systému EOv je trakční vedení 25kV AC 50 Hz, resp. nová kiosková trafostanice TS01. Trafostanice je součástí SO 05-03-81. Je navrženo instalovat celkem 2ks nových napájecích rozvaděčů EOv = REOV1, REOV2. Spotřeba EOv bude měřena dle TPP SŽ. Součástí je zajištění a aktivace potřebné datové komunikace mezi jednotlivými rozvaděči a datové komunikace ve směru z centrálního řídicího PLC do integračního koncentrátoru InK.

SO 07-84-01 ŽST Majdalena, elektrický ohřev výhybek

Náplní tohoto objektu je řešení nového elektrického ohřevu výhybek (EOV) v nově vybudovaném kolejišti ŽST Majdalena v rámci elektrizace železniční stanice. Instalace nového systému EOv bude provedena na výhybkách stanovených v rámci schválené dopravní technologie stavby. Celkem bude EOv vybaveno 7ks nově instalovaných výhybek a 3ks nově instalovaných výkolejek. Napájecím zdrojem nového systému EOv je trakční vedení 25kV AC 50 Hz resp. 2 nové kioskové trafostanice

TS01, TS02. Trafostanice jsou součástí SO 07-03-81. Je navrženo instalovat celkem 2ks nových napájecích rozvaděčů EOVS = REOV1, REOV2. Spotřeba EOVS bude měřena dle TPP SŽ. Součástí je zajištění a aktivace potřebné datové komunikace mezi jednotlivými rozvaděči a datové komunikace ve směru z centrálního řídicího PLC do integračního koncentrátoru InK.

SO 09-84-01 ŽST Třeboň, elektrický ohřev výhybek

Náplní tohoto objektu je řešení nového elektrického ohřevu výhybek (EOVS) v nově vybudovaném kolejišti ŽST Třeboň v rámci elektrizace železniční stanice. Instalace nového systému EOVS bude provedena na výhybkách stanovených v rámci schválené dopravní technologie stavby. Celkem bude EOVS vybaveno 7 ks nově instalovaných výhybek a na 3 ks nově instalovaných výkolejek. Napájecím zdrojem nového systému EOVS je trakční vedení 25kV AC 50 Hz resp. 1 nová kiosková trafostanice označená TS01. Trafostanice je součástí SO 09-03-81. Je navrženo instalovat celkem 2ks nových napájecích rozvaděčů EOVS = REOV1, REOV2. Spotřeba EOVS bude měřena dle TPP SŽ. Součástí je zajištění a aktivace potřebné datové komunikace mezi jednotlivými rozvaděči a datové komunikace ve směru z centrálního řídicího PLC do integračního koncentrátoru InK.

SO 11-84-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, elektrický ohřev výhybek

Náplní tohoto objektu je řešení nového elektrického ohřevu výhybek (EOVS) v nově vybudovaném kolejišti ŽST Lomnice nad Lužnicí v rámci elektrizace železniční stanice. Instalace nového systému EOVS bude provedena na výhybkách stanovených v rámci schválené dopravní technologie stavby. Celkem bude EOVS vybaveno 5ks nově instalovaných výhybek a na 1ks nově instalované výkolejky. Napájecím zdrojem nového systému EOVS je trakční vedení 25kV AC 50 Hz resp. 1 nová kiosková trafostanice označená TS01. Trafostanice je součástí SO 11-03-81. Je navrženo instalovat celkem 2ks nových napájecích rozvaděčů EOVS = REOV1, REOV2. Spotřeba EOVS bude měřena dle TPP SŽ. Součástí je zajištění a aktivace potřebné datové komunikace mezi jednotlivými rozvaděči a datové komunikace ve směru z centrálního řídicího PLC do integračního koncentrátoru InK.

Energetická bilance – souhrn:

Název odběru	Pi (kW)	Ps (kW)
EOVS – ŽST Nová Ves nad Lužnicí	68	68
EOVS – ŽST Suchdol nad Lužnicí	48	48
EOVS – ŽST Majdalena	56	56
EOVS – ŽST Třeboň	64	64
EOVS – ŽST Lomnice nad Lužnicí	52	52
Celkem	288	288

40. D.2.3.6 Rozvodny vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 01-86-01 ŽST České Velenice, doplnění dálkového ovládání úsekových odpojovačů

SO 01-86-04 TNS České Velenice, venkovní rozvody nn a osvětlení

SO 01-86-05 TNS České Velenice, doplnění dálkového ovládání úsekových odpojovačů

SO 01-86-06 TNS České Velenice, osvětlení části 110kV

SO 03-86-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, úprava přípojky nn

SO 03-86-02 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, venkovní rozvody nn a osvětlení

SO 03-86-02.1 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, úprava osvětlení vlečky LB MINERALS

SO 03-86-03 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, dálkové ovládání úsekových odpojovačů

SO 04-86-02 Nová Ves nad Lužnicí – Suchdol nad Lužnicí, zastávka Dvory nad Lužnicí, úprava přípojky nn

SO 04-86-03 Nová Ves nad Lužnicí – Suchdol nad Lužnicí, zastávka Dvory nad Lužnicí, venkovní rozvody nn a osvětlení

SO 04-86-04 Nová Ves nad Lužnicí – Suchdol nad Lužnicí, zastávka Hrdlořezy, úprava přípojky nn

SO 04-86-05 Nová Ves nad Lužnicí – Suchdol nad Lužnicí, zastávka Hrdlořezy, venkovní rozvody nn a osvětlení

SO 04-86-08 Nová Ves nad Lužnicí – Suchdol nad Lužnicí, zastávka Suchdol nad Lužnicí zastávka, úprava přípojky nn

- SO 04-86-09 Nová Ves nad Lužnicí – Suchdol nad Lužnicí, zastávka Suchdol nad Lužnicí zastávka, venkovní rozvody nn a osvětlení
- SO 05-86-01 ŽST Suchdol nad Lužnicí, úprava přípojky nn
- SO 05-86-02 ŽST Suchdol nad Lužnicí, venkovní rozvody nn a osvětlení
- SO 05-86-03 ŽST Suchdol nad Lužnicí, dálkové ovládání úsekových odpojovačů
- SO 07-86-01 ŽST Majdalena, úprava přípojky nn
- SO 07-86-02 ŽST Majdalena, venkovní rozvody nn a osvětlení
- SO 07-86-02.1 ŽST Majdalena, úprava osvětlení vlečky Českomoravský štěrk, a. s.
- SO 07-86-03 ŽST Majdalena, dálkové ovládání úsekových odpojovačů
- SO 08-86-02 Majdalena - Třeboň, zastávka Majdalena, úprava přípojky nn
- SO 08-86-03 Majdalena - Třeboň, zastávka Majdalena, venkovní rozvody nn a osvětlení
- SO 08-86-06 Majdalena - Třeboň, úprava přípojky nn pro BTS v žkm 28,105
- SO 08-86-07 Majdalena - Třeboň, SpS Třeboň, přípojka nn
- SO 08-86-09 Majdalena - Třeboň, SpS Třeboň, dálkové ovládání úsekových odpojovačů
- SO 08-86-10 Majdalena - Třeboň, úprava přípojky nn pro PZS v žkm 31,067
- SO 08-86-12 Majdalena - Třeboň, zastávka Třeboň lázně, úprava přípojky nn
- SO 08-86-13 Majdalena - Třeboň, zastávka Třeboň lázně, venkovní rozvody nn a osvětlení
- SO 09-86-01 ŽST Třeboň, přípojka vn
- SO 09-86-02 ŽST Třeboň, venkovní rozvody nn a osvětlení
- SO 09-86-03 ŽST Třeboň, dálkové ovládání úsekových odpojovačů
- SO 10-86-05 Třeboň - Lomnice nad Lužnicí, zastávka Lužnice, úprava přípojky nn
- SO 10-86-06 Třeboň - Lomnice nad Lužnicí, zastávka Lužnice, venkovní rozvody nn a osvětlení
- SO 10-86-10 Třeboň - Lomnice nad Lužnicí, úprava přípojky nn pro BTS v žkm 41,592
- SO 11-86-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, úprava přípojky nn
- SO 11-86-02 ŽST Lomnice nad Lužnicí, venkovní rozvody nn a osvětlení
- SO 11-86-03 ŽST Lomnice nad Lužnicí, dálkové ovládání úsekových odpojovačů
- SO 12-86-02 Lomnice nad Lužnicí - Veselí nad Lužnicí, zastávka Frahelž, úprava přípojky nn
- SO 12-86-03 Lomnice nad Lužnicí - Veselí nad Lužnicí, zastávka Frahelž, venkovní rozvody nn a osvětlení
- SO 12-86-06 Lomnice nad Lužnicí - Veselí nad Lužnicí, zastávka Vlkov nad Lužnicí, úprava přípojky nn
- SO 12-86-07 Lomnice nad Lužnicí - Veselí nad Lužnicí, zastávka Vlkov nad Lužnicí, venkovní rozvody nn a osvětlení
- SO 13-86-01 ŽST Veselí nad Lužnicí, doplnění dálkového ovládání úsekových odpojovačů

SO 01-86-01 ŽST České Velenice, doplnění dálkového ovládání úsekových odpojovačů

Náplní tohoto objektu je výměna stávajícího ovládacího pultu DOÚO v ŽST České Velenice za účelem sjednocení řešení DOÚO v rámci ŽST České Velenice po úpravách trakčního vedení vyvolanými touto stavbou. Stávající ovládací pult je umístěn v rozvodně nn, v trafostanici 22/0,4kV v ŽST České Velenice. Pult zajišťuje ovládání těchto odpojovačů v rámci ŽST – ÚO 4, 5, 7, 221, 222, Z128, 411. Součástí je napájecí zdroj s TOC a HIS a přechodová svorková skříň pro připojení venkovní ovládací kabelizace. Na místo stávající sestavy rozvaděčů bude instalován nový ovládací PLC rozvaděč R-DOÚO1 s příslušenstvím v provedení pro ovládání 8ks motorových pohonů „třížilovým“ systémem ve standardu OŘ SEE Plzeň, oblast České Budějovice. Rozvaděč R-DOÚO1 je navržen jako nástěnný typový rozvaděč pro ovládání 7ks odpojovačů – chybějící odpojovač 412 již nebude zařazen do nového ovládacího systému. Rozvaděč je navrženo vybavit datovým rozhraním pro dálkové řízení (DŘT) LAN/Ethernet (připojení optokabelem). Napojení systému DŘT do R-DOÚO1 není součástí tohoto SO – je řešeno v rámci PS 01-03-11. Napájení nového systému DOÚO bude provedeno stávajícím napájecím přívodem 230V AC 50Hz. Nový R-DOÚO1 bude napájen přes nový typový napájecí zdroj označený TOC+HIS, který je vybaven oddělovacím transformátorem o výkonu 500 VA + HIS.

SO 01-86-04 TNS České Velenice, venkovní rozvody nn a osvětlení

Náplní tohoto objektu je řešení nových venkovních rozvodů nn a nového venkovního osvětlení v rámci rekonstruované trakční napájecí stanice. Veškeré zařízení, které je řešeno v této projektové dokumentaci je v majetku SŽ s. o., ve správě OŘ SEE Plzeň, oblast ČB. Stávající areálové osvětlení

bude demontováno. Novým osvětlením budou v souladu se zadáním vybaveny výhradně přístupové zpevněné plochy a komunikace uvnitř oplocených areálů a oplocené plochy s technologií. Je navrženo použití typových ocelových sklopných stožárů výšky 8m. Parametry osvětlení jsou stanoveny dle ČSN EN 12464-2 ref. č. 5.1.2. – „komunikace pro pomalu jedoucí vozidla“ – $E_m=10lx$ ref. č. 5.11.3. – „celková kontrola“ – $E_m=50lx$. Ovládání osvětlení bude řešeno automaticky, místně a dálkově.

SO 01-86-05 TNS České Velenice, doplnění dálkového ovládání úsekových odpojovačů

Náplní tohoto objektu je výměna stávajícího ovládacího pultu DOÚO v ŽST České Velenice za z důvodu rozšíření o nově ovládané odpojovače trakčního vedení po úpravách trakčního vedení vyvolanými touto stavbou. Dále je předmětem zajištění napájecího rozvodu nn pro systém recloserů ve dvojici nově zřízených neutrálních polích u TNS České Velenice a zajištění kabelové přípravy na instalaci proměnné světelné návěsti pro elektrický provoz. Stávající ovládací pult v dozorně TNS (objekt TNS je provozován v provizorním režimu bez připojení TV) zajišťuje ovládání odpojovačů v rámci ŽST České Velenice a v neutrálním poli TV v koleji směr České Budějovice. Jedná se o ÚO 21, 3, 13, 23, N101, N111, N112, NP1, NP11, NP211. Součástí je napájecí zdroj s TOC a HIS a přechodová svorková skříň pro připojení venkovní ovládací kabelizace. Celkem se jedná o 2ks nástěnných rozvaděčů a 1 ovl. pult. Součástí realizace nového trakčního vedení 25kV AC 50Hz směr Veselí nad Lužnicí a součástí zprovoznění nového trakční napájecí stanice TNS České Velenice bude rozšíření počtu dálkově ovládaných odpojovačů o celkem 6ks. Jedná o odpojovače: ÚO NP11, NP2, NP12, NP22, N212, 1Z107. Dále je přejmenován stávající NP11 nově na NP21. Ovládání uvedených nových motorových pohonů je navrženo novým ovládacím PLC rozvaděčem R-DOÚO2 v provedení pro ovládání 16ks motorových pohonů „třížilovým“ systémem ve standardu OŘ SEE Plzeň, oblast České Budějovice. Rozvaděč R-DOÚO2 je navrženo vybavit datovým rozhraním pro dálkové řízení (DŘT) LAN/Ethernet s připojením optokabelem.

SO 01-86-06 TNS České Velenice, osvětlení části 110kV

Náplní tohoto objektu je řešení nových venkovních rozvodů nn a nového venkovního osvětlení v rámci rekonstruované trakční napájecí stanice a úprava venkovního osvětlení kolejí ŽST České Velenice před areálem TNS. Veškeré zařízení, které je řešeno v této projektové dokumentaci je v majetku SŽ s.o., ve správě OŘ SEE Plzeň. Stávající areálové osvětlení bude demontováno. Součástí nového venkovního rozvodu jsou napájecí a ovládací kabely pro zajištění napájení elektroinstalačních a technologických rozvodů a zařízení v rámci dvou objektů stání transformátorů. Dále bude nová napájecí přípojka nn pro nové venkovní zásuvkové skříně 400/230V. Zdrojem napájení uvedených rozvodů nn jsou rozvaděče vlastní spotřeby TNS – ANG a ATJ a rozvaděč stavební elektroinstalace technologické budovy RS. V oploceném venkovním areálu TNS bude vybudováno osvětlovací zařízení určené pro orientační a pracovní osvětlení určených venkovních ploch. Novým osvětlením budou vybaveny výhradně přístupové zpevněné plochy komunikací uvnitř oplocených areálů a oplocené plochy s technologií. Osvětlovací stožáry budou umístěny podél zpevněných ploch. Je navrženo použití typových ocelových sklopných stožárů výšky 8m. Parametry osvětlení jsou stanoveny dle ČSN EN 12464-2 ref. č. 5.1.2. – „komunikace pro pomalu jedoucí vozidla“ – $E_m=10lx$ ref. č. 5.11.3. – „celková kontrola“ – $E_m=50lx$. Ovládání osvětlení bude řešeno automaticky, místně a dálkově.

V kolejišti ŽST České Velenice bude v prostoru záhlaví před areálem TNS demontován 1ks sestavy osvětlení na trakčním vedení, osvětlení na záhlaví bude nově vyřešeno doplněním 1ks osvětlovací věže shodné konstrukce dle stávajícího řešení v ŽST (příhradová osvětlovací věž výšky 22m). Napájení bude provedeno rozšířením napájecího kabelového rozvodu osvětlení ze stávající poslední věže OV12. Stejně tak bude nová OV připojena novým kabelovým rozvodem zapojena do stávajícího obvodu ovládání systému osvětlovacích věží (připojeno ve stávající poslední OV12).

SO 03-86-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, úprava přípojky nn

Náplní tohoto objektu je úprava napájecí přípojky nn pro ŽST – části v majetku Správy železnic s. o. po změně výkonové náročnosti odběrného místa a úpravě navazujícího rozvodu nn v ŽST. Hlavní napájení je provedeno přípojkou nn z distribučního rozvodu nn EGD odběrným místem s hlavním jističem 3x63A, elektroměrový rozvaděč je řešen samostatně stojícím pilířem. V rámci výpravní budovy je samostatným odběrným místem napájena 1x bytová jednotka, fakturační měření EG.D je umístěno v elektroměrovém rozvaděči vedle měření pro SŽ.

Bude provedeno navýšení dimenze odběrného místa ŽST Nová Ves nad Lužnicí na 3x125A. Bude instalován nový elektroměrový rozvaděč nepřímého měření, dále nový rozvaděč měření 1x bytové jednotky + 1x rezervní prázdný elektroměrový rozvaděč pro přímé měření. Rozvaděče budou umístěny do nového soklu přizděného k obvodové zdi výpravní budovy. Stávající elektroměrové rozvaděče budou zrušeny. Napojení na DS EG.D bude provedeno v souladu se stanoviskem k úpravě odběrného místa z nové pojistkové skříně EG.D realizované v blízkosti nových elektroměrových rozvaděčů v rámci vyvolané úpravy distribuční soustavy (přesné vzájemné dispoziční řešení nových rozvaděčů bude koordinováno v dalším stupni PD s řešením vyvolané stavby EG.D – úprava distribuční soustavy za účelem zajištění požadovaného výkonu v odběrném místě).

Elektroměrový rozvaděč pro ŽST bude za měření propojen novou napájecí a přenosovou kabelizací s novou rozvodnou nn ve výpravní budově. Je navržen nový hlavní kabelový přívod pro hlavní rozvaděč RH (kabel typu CYKY-J) a dále propojovací napájecí přívod z RH zpět do rozvaděče fakturačního měření pro zajištění napájení vybavení rozvaděče nepřímého měření dle požadavků TPP (kabel CYKY-J 3x2,5mm²). Propojení rozvaděče měření 1x bytové jednotky do VB není součástí tohoto SO (je řešeno úpravou stavební elektroinstalace VB).

SO 03-86-02 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, venkovní rozvody nn a osvětlení

Tento objekt řeší nový napájecí rozvod nn a nové venkovního osvětlení v železniční stanici Nová Ves nad Lužnicí, a to v návaznosti na rekonstrukci ŽST a elektrizaci trakčním vedením 25kV 50Hz AC.

Stanice bude vybavena novým technologickým zařízením zabezpečovacím a sdělovacím a novou napájecí rozvodnou nn. Součástí řešení bude nahrazení stávajícího venkovního osvětlení ŽST ve stanoveném rozsahu a v parametrech dle v současnosti platných norem a standardů. Stávající rozvody nn v ŽST jsou napájeny z hlavní kabelové skříně situované vedle elektroměrového rozvaděče, kabelové rozvody nn zajišťují prostřednictvím jednotlivých pojistkových skříní odběry v areálu ŽST včetně objektů stavědel na zhlavích. Venkovní osvětlení je napájeno z rozvaděče RVO na nástupišti, osvětlení je řešeno sklopnými stožáry výšky 8m v rozsahu ploch nástupiště a kolejiště na zhlavích. Ovládání je řešeno automaticky soumrakovým čidlem a časovým režimem.

V kolejišti ŽST je i zařízení venkovního osvětlení mimo majetek a správu SŽ (osvětlovací stožáry typu JŽ). Jedná se o osvětlení, které je součástí vlečky firmy LB Minerals a je v majetku vlečkaře.

V ŽST bude nový napájecí rozvod nn, který zajistí napájení všech objektů a zařízení, které budou v rámci stavby buď zachovány nebo nově vybudovány. Novým napájecím bodem bude nová rozvodna nn umístěná v 1.NP výpravní budovy. Součástí rozvodny bude nový hlavní rozvaděč a nový rozvaděč zajištěné sítě, jako druhý zdroj pro zajištěnou síť je nový univerzální zdroj napájení zabezpečovacího zařízení umístěný ve stavědlové ústředně. Tento bude napájen z nové trafostanice TS01 25/0,4(2x0,2)kV připojené z nového trakčního vedení 25kV 50Hz AC. Hlavní rozvaděč a rozvaděč zajištěné sítě nejsou předmětem tohoto SO a jsou řešeny v části D.1.3.5.

SO 03-86-02.1 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, úprava osvětlení vlečky LB MINERALS

Náplní projektu „SO 03-86-02.1 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, úprava osvětlení vlečky LB Minerals“ je úprava venkovního pracovního osvětlení na ploše kolejiště vlečky a osvětlení silniční komunikace v majetku firmy LB Minerals s.r.o. v Nové Vsi nad Lužnicí. Úpravy jsou vyvolány kolizí stávajícího osvětlení s touto stavbou Optimalizace a elektrizace trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí.

Venkovní osvětlení kolejiště vlečky je řešeno osvětlovacími stožáry typu JŽ se stahovacími výbojkovými svítidly (celkem 23ks stožárů č.11-33). Napájení je provedeno z rozvodny nn v areálu firmy. Venkovní osvětlení silniční komunikace je v dotčeném úseku řešeno silničními stožáry výšky 10m s výložníkem a výbojkovými svítidly. V úseku dotčení se nachází celkem 2ks stožárů.

Nové pracovní venkovní osvětlení kolejiště je navrženo pomocí typových ocelových stožárů výšky 12m s dvouramenným výložníkem. Parametry nového osvětlení jsou stanoveny na plochu kolejiště pro nákladní dopravu, která je určena pro provádění krátkodobých pracovních činností dle normy ČSN EN 12464-2, tab. 5.12.5: udržovaná (průměrná) osvětlenost E_m minimálně 10 lx,

rovnoměrnost U_0 minimálně 0,25. Rozsah osvětlení je stanoven na celé vlečkové kolejiště mimo oplocený areál firmy. Napájení bude provedeno připojením na stávající napájecí větev ve stožáru č.10.

U silniční komunikace jsou parametry dle třídy P4 minimálně 5lx, minimální osvětlenost $E_{min}=1lx$.

SO 03-86-03 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, dálkové ovládání úsekových odpojovačů

Náplní tohoto objektu je realizace nového systému dálkového ovládání odpojovačů v ŽST Nová Ves nad Lužnicí v souvislosti s elektrizací železniční stanice a s vybudováním trakčního vedení 25kV 50Hz AC. Součástí realizace nového trakčního vedení bude v ŽST Nová Ves nad Lužnicí instalace 10 ks nových odpojovačů vybavených motorovými pohony: ÚO: 2Z107, ÚO1, ÚO 401, Z108, ÚO21, ÚO4, ÚO5, ÚO7, ÚO11, ÚO411. Ovládání uvedených nových motorových pohonů je navrženo novým ovládacím PLC rozvaděčem R-DOÚO v provedení pro max. 16ks motorových pohonů „třížilovým“ systémem ve standardu OŘ SEE Plzeň, oblast České Budějovice. Rozvaděč R-DOÚO je navržen jako nástěnný typový. Rozvaděč bude vybaven datovým rozhraním pro dálkové řízení DŘT LAN/Ethernet s připojením optokabelem.

SO 04-86-02 Nová Ves nad Lužnicí – Suchdol nad Lužnicí, zastávka Dvory nad Lužnicí, úprava přípojky nn

Náplní tohoto objektu je řešení úpravy přípojky nn zastávky v souvislosti s celkovou modernizací a elektrizací trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí a s vybudováním zastávky v nové pozici. Zastávka je napájena z distribučního rozvodu nn EG.D, připojovací bod a dva elektroměrové rozvaděče s hlavním jištěním jsou ve fasádě strážního domku. Stávající napájecí kabelové vedení přípojky nn v zastávce bude od dělicího místa EG.D/SŽ zrušeno a bude vybudován nový elektroměrový rozvaděč fakturačního měření EG.D v provedení kompaktního plastového pilíře a bude odpovídat aktuálně platným připojovacím podmínkám EG.D.

SO 04-86-03 Nová Ves nad Lužnicí – Suchdol nad Lužnicí, zastávka Dvory nad Lužnicí, venkovní rozvody nn a osvětlení

Tento objekt řeší nové venkovní napájecího rozvod nn a nové venkovní osvětlení pracovních drážních prostor a prostorů pro cestující v souvislosti s celkovou modernizací a elektrizací této trati a s vybudováním nových napájecích bodů pro zastávku a nově instalované technologické odběry. V rámci stavby dochází k posunu zastávky cca o 200 m do nové pozice. Stávající napájecí kabelové rozvody nn v zastávce budou zrušeny a demontovány včetně rozvaděčů a osvětlovacích stožárů. Nový kabelový rozvod nn bude napájen od nového odběrného místa z distribuční soustavy EG.D zřízené v rámci SO 04-86-02. Napájení z veřejné distribuční soustavy odpovídá 3. stupni dodávky el. energie dle ČSN 37 6605 ed.2.

Součástí nového venkovního rozvodu nn je napájecí kabelová přípojka nn pro RD umístěný u přejezdu P5592. Kabelová přípojka pro RD bude v rozvaděči RVO vybavena samostatným měřením spotřeby el. energie pro potřeby SŽ. V rámci tohoto SO bude osazen nový rozvaděč nn zastávky.

SO 04-86-04 Nová Ves nad Lužnicí – Suchdol nad Lužnicí, zastávka Hrdlořezy, úprava přípojky nn

Tento objekt řeší výstavbu nových napájecích bodů a optimalizaci rezervovaného příkonu ve vztahu k distribuci EG.D a.s. pro zastávku. Z rozvaděče RE 01 jsou napájeny dva samostatně stojící pilíře RPZS pro zabezpečovací zařízení přejezdu a RO 01 pro osvětlení zastávky. Stávající kabelové rozvody NN v zastávce budou kompletně zrušeny a demontovány, osvětlení bude též demontováno. Bude aplikován nový kabelový napájecí rozvod nn, zdrojem napájení bude nové odběrné místo z veřejné distribuční soustavy EG.D.

SO 04-86-05 Nová Ves nad Lužnicí – Suchdol nad Lužnicí, zastávka Hrdlořezy, venkovní rozvody nn a osvětlení

Náplní tohoto objektu je řešení nového napájecího rozvodu nn a nového venkovního osvětlení pracovních drážních prostor pro zastávku v souvislosti s celkovou modernizací a elektrizací trati. Stávající napájecí kabelové rozvody nn a osvětlovací body v zastávce budou kompletně zrušeny a

demontovány. Nové venkovní osvětlení ploch pro cestující a přístupových ploch k nástupištím je navrženo pomocí typových sklopných ocelových stožárů výšky 6 m. Ovládání venkovního osvětlení bude probíhat automaticky, nebo prostřednictvím systému DDTS ŽDC.

SO 04-86-08 Nová Ves nad Lužnicí – Suchdol nad Lužnicí, zastávka Suchdol nad Lužnicí zastávka, úprava přípojky nn

Náplní tohoto objektu „je vybudování nového napájecího bodu a optimalizace rezervovaného příkonu ve vztahu k distribuci EG.D a.s. pro zastávku v souvislosti s celkovou modernizací a elektrizací trati. Zastávka Suchdol nad Lužnicí je napájena z distribučního rozvodu EG.D, připojovací bod pro zastávku je z rozvaděče KS umístěného v na fasádě strážního domku. Vedle domku je umístěna soustava rozvaděčů nn RE-E.on, RO 01 a RE-SŽ. Z rozvaděče RO je napájeno osvětlení zastávky, které je ovládáno automaticky pomocí spínacích hodin a soumrakového spínače. Na zastávce je umístěno celkem 6 osvětlovacích sklopných stožárů. V rozvaděči RE-SŽ je podružné měření pro potřeby měření odběrů jednotlivých správců. Stávající napájecí kabelové rozvody NN v zastávce budou kompletně zrušeny a demontovány. V rámci tohoto stavebního objektu (SO) bude vybudován nový elektroměrový rozvaděč fakturačního měření EG.D. Elektroměrový rozvaděč bude v provedení kompaktního plastového pilíře.

SO 04-86-09 Nová Ves nad Lužnicí – Suchdol nad Lužnicí, zastávka Suchdol nad Lužnicí zastávka, venkovní rozvody nn a osvětlení

Náplní tohoto objektu je řešení nového napájecího rozvodu nn a nového venkovního osvětlení pracovních drážních prostor pro zastávku Suchdol nad Lužnicí v souvislosti s celkovou modernizací a elektrizací trati. Stávající napájecí kabelové rozvody nn a osvětlovací body v zastávce budou kompletně zrušeny a demontovány. Nové venkovní osvětlení ploch pro cestující a přístupových ploch k nástupištím je navrženo pomocí typových sklopných ocelových stožárů výšky 6 m. Ovládání venkovního osvětlení bude probíhat automaticky, nebo prostřednictvím systému DDTS ŽDC.

SO 05-86-01 ŽST Suchdol nad Lužnicí, úprava přípojky nn

Náplní tohoto objektu je úprava přípojky nn pro ŽST – části v majetku Správy železnic s.o. po změně výkonové náročnosti odběrného místa a úpravě navazujícího rozvodu nn v ŽST. Napájení je provedeno přípojkou nn z distribučního rozvodu nn EG.D s hlavním jističem 3x50A, elektroměrový rozvaděč je ve fasádě výpravní budovy a je společný i pro měření dalších odběrných míst, tj. 3 bytových jednotek v rámci výpravní budovy.

Bude provedeno navýšení dimenze odběrného místa ŽST Suchdol nad Lužnicí na 3x125A. Bude instalován nový elektroměrový rozvaděč nepřímého měření, dále nové rozvaděče měření 3x bytových jednotek. Rozvaděče budou umístěny do nového soklu přizdřeného k obvodové zdi výpravní budovy. Stávající elektroměrové rozvaděče budou zrušeny. Napojení na DS EG.D bude provedeno v souladu se stanoviskem k úpravě odběrného místa z nové pojistkové skříně EG.D realizované v blízkosti nových elektroměrových rozvaděčů v rámci vyvolané úpravy distribuční soustavy (přesné vzájemné dispoziční řešení nových rozvaděčů bude koordinováno v dalším stupni PD s řešením vyvolané stavby EG.D – úprava distribuční soustavy za účelem zajištění požadovaného výkonu v odběrném místě).

Elektroměrový rozvaděč pro ŽST bude za měření propojen novou napájecí a přenosovou kabelizací s novou rozvodnou nn ve výpravní budově. Je navržen nový hlavní kabelový přívod pro hlavní rozvaděč RH (kabel typu CYKY-J) a dále propojovací napájecí přívod z RH zpět do rozvaděče fakturačního měření pro zajištění napájení vybavení rozvaděče nepřímého měření dle požadavků TPP (kabel CYKY-J 3x2,5mm²). Propojení rozvaděčů měření 3x bytových jednotek do VB není součástí tohoto SO (je řešeno úpravou stavební elektroinstalace VB).

SO 05-86-02 ŽST Suchdol nad Lužnicí, venkovní rozvody nn a osvětlení

Náplní tohoto objektu je realizace nového napájecího rozvodu nn a nového venkovního osvětlení v železniční stanici Suchdol nad Lužnicí a to v návaznosti na rekonstrukci ŽST a elektrizaci trakčním vedením 25kV 50Hz AC. Součástí tohoto SO je rovněž stavební elektroinstalace nového podchodu pro cestující v ŽST Suchdol nad Lužnicí včetně vnitřního osvětlení. Hlavní napájení je přípojkou nn z distribučního rozvodu nn EG.D s hlavním jističem 3x50A, elektroměrový rozvaděč je umístěn ve fasádě

výpravní budovy a je společný s měřením dalších odběrných míst ve výpravní budově, třemi odběrnými místy - bytovými jednotkami. V ŽST je navrženo vybudovat nový napájecí rozvod nn, kterým bude zajištěno napájení všech objektů a zařízení které budou v rámci stavby bud' zachovány (stávající) nebo nově vybudovány. Novým napájecím bodem bude nová rozvodna nn umístěná v 1.NP výpravní budovy. Součástí rozvodny bude nový hlavní rozvaděč a nový rozvaděč zajištěné sítě, druhým zdrojem pro zajištěnou síť je nový univerzální zdroj napájení zabezpečovacího zařízení umístěný ve stavební ústředně, který bude napájen z nové trafostanice TS01 25/0,4 (2x0,2)kV připojené na nové trakční vedení 25kV 50Hz AC. Hlavní rozvaděč a rozvaděč zajištěné sítě nejsou předmětem tohoto SO a jsou řešeny v části D.1.3.5.. Venkovní rozvody nn budou realizovány kompletně nové. Venkovní rozvody nn budou vedeny z nových rozvaděčů RH případně RZS situovaných v nové rozvodně nn ve výpravní budově. Stávající kabelové skříně a elektroměrové rozvaděče v napájecích bodech, které budou zachovány budou po zrušení realizovány nové – plastové pilíře. Hlavní fakturační měření odběrného místa je součástí nové trafostanice 22/0,4kV a je řešeno v části D.1.3.5.. Nové venkovní osvětlení kolejíště a dílčí části pracovních ploch mimo kolejíště je navrženo pomocí typových sklopných ocelových stožárů výšky 12 m. Osvětlení ploch pro cestující a přístupových ploch k nástupištím je navrženo pomocí typových sklopných ocelových stožárů výšky 6m, stožáry umístěné na nástupištích budou řešeny ve sdruženém provedení typizovaném dle platných vzorových listů.

V novém podchodu pro cestující je navrženo v rámci stavební elektroinstalace vnitřní osvětlení, jiné nároky na napájení podchodu nejsou. Osvětlení v podchodu je navrženo pomocí vestavných liniových LED svítidel ve stropu podchodu. Osvětlení schodišť a přístupových ramp do podchodu z nástupiště je navrženo pomocí liniových LED svítidel osazených do madla zábradlí. Z hlediska požadovaných parametrů je osvětlení podchodu navrženo v souladu s ČSN EN 12464-1: ref. č. 61.2.1 $E_m=50lx$, $U_0=0,3$, ref. č. 61.3.1 $E_m=50lx$, $U_0=0,3$.

SO 05-86-03 ŽST Suchdol nad Lužnicí, dálkové ovládání úsekových odpojovačů

Náplní tohoto objektu je realizace nového systému dálkového ovládání odpojovačů v ŽST Suchdol nad Lužnicí v souvislosti s elektrizací železniční stanice a s vybudováním trakčního vedení 25kV 50Hz AC.

Součástí realizace nového trakčního vedení bude v ŽST Suchdol nad Lužnicí instalace 8 ks nových odpojovačů vybavených motorovými pohony. Jedná o odpojovače: ÚO: ÚO1, ÚO 401, ÚO5, ÚO7, ÚO21, ÚOZ108, ÚO11, ÚO411. Ovládání uvedených nových motorových pohonů je navrženo novým ovládacím PLC rozvaděčem R-DOÚO v provedení pro ovládání 8ks motorových pohonů „třížilovým“ systémem ve standardu OŘ SEE Plzeň, oblast České Budějovice. Rozvaděč R-DOÚO je navržen jako nástěnný typový rozvaděč pro ovládání 8ks odpojovačů. Rozvaděč bude vybaven datovým rozhraním pro dálkové řízení - DŘT LAN/Ethernet s připojením optokabelem.

SO 07-86-01 ŽST Majdalena, úprava přípojky nn

Náplní tohoto objektu je úprava napájecí přípojky nn pro ŽST v majetku Správy železnic s.o. po změně výkonové náročnosti odběrného místa a úpravě navazujícího rozvodu nn v ŽST.

Stávající napájení žst. je provedeno přípojkou nn z distribučního rozvodu nn EG.D s hlavním jističem 3x80A a jističem pro bytovou jednotku. Elektroměrový rozvaděč je umístěn na fasádě výpravní budovy. Z elektroměrového rozvaděče pro ŽST je napájen staniční rozvod nn.

Bude provedeno navýšení dimenze odběrného místa ŽST Majdalena na 3x125A. Bude instalován nový elektroměrový rozvaděč nepřímého měření, dále nové rozvaděče měření 1x bytové jednotky. Rozvaděče budou umístěny ve stávající poloze do stavebně upraveného stávajícího soklu přizdřeného k obvodové zdi výpravní budovy po zrušení stávajících rozvaděčů. Napojení na DS EG.D bude provedeno v souladu se stanoviskem k úpravě odběrného místa ze stávající pojistkové skříně EG.D ve stávajícím soklu.

Elektroměrový rozvaděč pro ŽST bude za měřením propojen novou napájecí a přenosovou kabelizací s novou rozvodnou nn ve výpravní budově. Je navržen nový hlavní kabelový přívod pro hlavní rozvaděč RH (kabel typu CYKY-J) a dále propojovací napájecí přívod z RH zpět do rozvaděče fakturačního měření pro zajištění napájení vybavení rozvaděče nepřímého měření dle požadavků TPP

(kabel CYKY-J 3x2,5mm²). Propojení rozvaděče měření 1x bytové jednotky do VB není součástí tohoto SO (je řešeno úpravou stavební elektroinstalace VB)

SO 07-86-02 ŽST Majdalena, venkovní rozvody nn a osvětlení

Náplní tohoto objektu je realizace nového napájecího rozvodu nn a nového venkovního osvětlení v železniční stanici Majdalena v návaznosti na rekonstrukci ŽST a elektrizaci trakčním vedením 25kV 50Hz AC. Stávající venkovní osvětlení je napájeno z rozvaděče nn v dopravní kanceláři a z rozvaděčů v objektech stavědel na zhlavích, osvětlení je stahovacími výbojkovými svítidly na stožárech typu JŽ s a svítidly na výložnicích na VB – v rozsahu ploch nástupiště a kolejiště. Ovládání je místní obsluhou.

Je navržen nový napájecí rozvod nn, kterým bude zajištěno napájení všech objektů a zařízení, které budou v rámci stavby buď zachovány nebo nově vybudovány. Novým napájecím bodem bude nová rozvodna nn umístěná v 1.NP výpravní budovy. Součástí rozvodny bude nový hlavní rozvaděč a nový rozvaděč zajištěné sítě, druhým zdrojem pro zajištěnou síť je nový univerzální zdroj napájení zabezpečovacího zařízení umístěný ve stavědlové ústředně, který bude napájen z nové trafostanice TS02 25/0,4 (2x0,2)kV připojené na nové trakční vedení 25kV 50Hz AC. Hlavní rozvaděč a rozvaděč zajištěné sítě nejsou předmětem tohoto SO a jsou řešeny v části D.1.3.5. Venkovní rozvody nn budou realizovány kompletně nové, budou vedeny z nových rozvaděčů (RH případně RZS) situovaných v nové rozvodně nn ve výpravní budově.

SO 07-86-02.1 ŽST Majdalena, úprava osvětlení vlečky Českomoravský štěrk, a. s.

Venkovní osvětlení kolejiště vlečky je řešeno osvětlovacími stožáry výšky do 12m s výbojkovými svítidly. Vlečka je osvětlena pomocí celkem 18ks osvětlovacích stožárů. Napájení a ovládání osvětlení je provedeno z napájecího rozvaděče v domku technologického zázemí vlečky v místě násypky. Stávající stožáry venkovního osvětlení vlečky budou demontovány v kompletním rozsahu. Kolejiště vlečky bude vybaveno novým venkovním pracovním osvětlením v rozsahu od úrovně rozhraní vlastnictví vlečky po úroveň zarážedel. Jedná se o 2x vlečkovou kolej včetně souvisejících kolejových spojek a výhybek, dále o plochy mezi uvedenými kolejemi a plochy vně obou kolejí do vzdálenosti 3m od osy. Součástí není osvětlení plochy v prostoru pod násypkou. Parametry nového osvětlení jsou stanoveny dle platné ČSN 12 464-2 Světlo a osvětlení – Osvětlení pracovních prostorů – Část 2: Venkovní pracovní prostory, dle Tabulky 5.12 Železnice a tramvaje, ref.č.5.12.5 kolejiště pro nákladní dopravu, krátkodobé činnosti = $E_m=10 \text{ lx}$, $U_o=0,25$. Nové osvětlení bude napájeno shodně se stávajícím stavem z domku technologického zázemí vlečky ze stávajícího hlavního rozvaděče, který se upraví.

SO 07-86-03 ŽST Majdalena, dálkové ovládání úsekových odpojovačů

Náplní tohoto objektu je realizace nového systému dálkového ovládání odpojovačů v ŽST Majdalena v souvislosti s elektrizací železniční stanice a s vybudováním trakčního vedení 25kV 50Hz AC.

Součástí realizace nového trakčního vedení bude v ŽST Majdalena instalace 12 ks nových odpojovačů vybavených motorovými pohony. Jedná o odpojovače: ÚO: ÚO1, ÚO 401, ÚO21, ÚO 5, ÚOZ108, ÚOZ118, ÚO9, ÚO23, ÚO4, ÚO7, ÚO11, ÚO411. Ovládání uvedených nových motorových pohonů je navrženo novým ovládacím PLC rozvaděčem R-DOÚO v provedení pro ovládání 16ks motorových pohonů „třížilovým“ systémem ve standardu OŘ SEE Plzeň, oblast České Budějovice. Rozvaděč R-DOÚO je navržen jako nástěnný typový rozvaděč pro ovládání 16ks odpojovačů. Rozvaděč je navrženo vybavit datovým rozhraním pro dálkové řízení (DŘT) LAN/Ethernet (připojení optokabelem).

SO 08-86-02 Majdalena - Třeboň, zastávka Majdalena, úprava přípojky nn

Obsahem tohoto objektu je úprava přípojky nn zastávky v souvislosti s celkovou modernizací a elektrizací trati. Stávající napájecí kabelové vedení přípojky nn v zastávce bude od dělicího místa EG.D/SŽ zrušeno a demontováno včetně elektroměrového rozvaděče.

Bude vybudován nový elektroměrový rozvaděč fakturačního měření EG.D s osazením do plastového pilíře, tento se připojí novým kabelem nn od přípojného místa EG.D.

SO 08-86-03 Majdalena - Třeboň, zastávka Majdalena, venkovní rozvody nn a osvětlení

Náplní projektu „SO 08-86-03 Majdalena – Třeboň, zastávka Majdalena, venkovní rozvody nn a osvětlení“ je řešení nového venkovního napájecího rozvodu nn a nového venkovního osvětlení pracovních drážních prostor a prostor pro cestující. Stávající venkovní rozvody nn jsou kabely nn uloženými v zemi. V rámci stavebních úprav v zastávce budou provedeny rozvody nové.

Stávající venkovní osvětlení sestává z 5ks ocelových sklopných stožárů. Napájení je provedeno z rozvaděče R 01 v plastovém pilíři. Bude zrealizován nový kabelový napájecí rozvod nn, zdrojem napájení bude stávající odběrné místo z veřejné distribuční soustavy EG.D s úpravou v rámci SO 08-86-02. V rámci tohoto SO bude osazen nový nn rozvaděč zastávky.

SO 08-86-06 Majdalena - Třeboň, úprava přípojky nn pro BTS v žkm 28,105

Obsahem tohoto SO je úprava přípojky nn pro nově vybudovanou BTS v žkm 28,105 v souvislosti s celkovou modernizací a elektrizací trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí.

V rámci tohoto SO bude realizován nový kabelový rozvod mezi rozpojovací kabelovou skříní KS19, rozpojovací kabelovou skříní KS20, KS21 a KS22. Součástí tohoto SO budou i rozpojovací kabelové skříně KS20, KS21 a KS22.

SO 08-86-07 Majdalena - Třeboň, SpS Třeboň, přípojka vn

Náplní projektu „Majdalena - Třeboň, SpS Třeboň přípojka VN“ je výstavba nové napájecí kabelové přípojky vysokého napětí VN 22kV pro novou odběratelskou trafostanici 22/0,4kV, která je navržena jako nový napájecí bod pro SpS Třeboň. Trafostanice je součástí objektu nové spínací stanice Třeboň. Řešení je navrženo pro novou SpS a navazuje na budování nových napájecích bodů pro nově instalované technologické odběry. Nová trafostanice bude napojena zemním kabelem VN na upravené venkovní vedení 22kV v majetku EG.D a.s. Připojovacím bodem je upravený podpěrný bod venkovního vedení dle TPP k žádosti. Úprava venkovního vedení v majetku EG.D a.s. bude provedena distribuční společností na základě uzavřeného smluvního vztahu a spočívá v instalaci připojovacího bodu na stanovený podpěrný bod – připojovacím bodem jsou přípojnice nového svislého odpínače. Uvedená pozice je zároveň hranicí majetku EG.D / Správa železnic s.o.

Nová trafostanice bude napojena zemním kabelem VN na upravené venkovní vedení 22kV v majetku EG.D a.s. Připojovacím bodem je upravený podpěrný bod venkovního vedení dle TPP k žádosti. Úprava venkovního vedení v majetku EG.D a.s. bude provedena distribuční společností na základě uzavřeného smluvního vztahu a spočívá v instalaci připojovacího bodu na stanovený podpěrný bod – připojovacím bodem jsou přípojnice nového svislého odpínače. Uvedená pozice je zároveň hranicí majetku EG.D / Správa železnic s.o..

SO 08-86-09 Majdalena - Třeboň, SpS Třeboň, dálkové ovládání úsekových odpojovačů

Náplní tohoto objektu je realizace nového systému dálkového ovládání odpojovačů a zajištění kabelové přípravy na instalaci proměnné světelné návěsti pro elektrický provoz v oblasti nové SpS Třeboň v souvislosti s elektrizací železniční trati v úseku Majdalena – Třeboň a s vybudováním trakčního vedení 25kV 50Hz AC. Součástí realizace nového trakčního vedení bude v úseku Majdalena – Třeboň nová spínací stanice (SpS), která se připojí přes 6 ks nových odpojovačů vybavených motorovými pohony.

Jedná o odpojovače: ÚO: ÚO S201, ÚO NP1, ÚO NP11, ÚO NP21, ÚO S101, ÚO S121. Ovládání uvedených nových motorových pohonů je navrženo novým ovládacím PLC rozvaděčem R-DOÚO v provedení pro ovládání 8ks motorových pohonů „třížilovým“ systémem ve standardu OŘ SEE Plzeň, oblast České Budějovice. Rozvaděč R-DOÚO je navržen jako nástěnný typový rozvaděč pro ovládání 8ks odpojovačů. Rozvaděč je navržen vybavit datovým rozhraním pro dálkové řízení (DRT) LAN/Ethernet (připojení optokabelem).

SO 08-86-10 Majdalena - Třeboň, úprava přípojky nn pro PZS v žkm 31,067

Náplní tohoto objektu je řešení přípojky nn nově vybudovaného RD u přejezdu P5614 v souvislosti s celkovou modernizací a elektrizací trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí. Bude zrealizován nový kabelový napájecí rozvod nn, zdrojem napájení bude oddělovací transformátor v SpS

Třeboň napájený z vlastní spotřeby SpS. V rámci tohoto SO bude realizován nový kabelový rozvod mezi SpS Třeboň, rozpojovací kabelovou skříní KS19 a KS18. Součástí tohoto SO jsou i rozpojovací kabelové skříně KS19 a KS18. V rámci tohoto SO bude vybudován nový elektroměrový rozvaděč pro potřeby SŽ, který bude umístěn v blízkosti nového RD u přejezdu P5614.

SO 08-86-12 Majdalena - Třeboň, zastávka Třeboň lázně, úprava přípojky nn

Náplní objektu je vybudování nových napájecích bodů a optimalizace rezervovaného příkonu ve vztahu k distribuci EG.D a.s. pro zastávku, a to v souvislosti s celkovou modernizací a elektrizací trati.

Zastávka Třeboň lázně je napájena z distribučního rozvodu EG.D, připojovacím bodem pro zastávku je skříň KS na fasádě výpravní budovy. Z KS je připojen elektroměrový rozvaděč RE01, který je též na budově. V rozvaděči RE01 jsou elektroměry i dalších uživatelů v rámci budovy. Hodnota jističe před elektroměrem je 20 A, z něj je napájena vnitřní elektroinstalace budovy, osvětlení zastávky včetně zabezpečovacího zařízení nedalekého přejezdu. Stávající napájecí kabelové rozvody nn v zastávce budou kompletně zrušeny a demontovány. V rámci tohoto stavebního objektu (SO) bude vyměněn elektroměrový rozvaděč na fasádě výpravní budovy včetně jističe před elektroměrem, který bude mít nově jmenovitou hodnotu 3x32A, současně je nutno ověřit štičkovou hodnotu RE01.

SO 08-86-13 Majdalena - Třeboň, zastávka Třeboň lázně, venkovní rozvody nn a osvětlení

Náplní tohoto objektu je řešení nového venkovního rozvodu nn a nového venkovního osvětlení pracovních drážních prostor pro zastávku v souvislosti s celkovou modernizací a elektrizací trati.

Stávající kabelové rozvody nn v zastávce budou zrušeny a demontovány. Všechny stávající osvětlovací stožáry budou včetně výzbroje a rozvodu také demontovány. Ve stavbě bude proveden nový kabelový rozvod nn, zdrojem napájení zůstane stávající odběrné místo z veřejné distribuční soustavy EG.D. Úprava rozvodu je řešena v rámci stavebního objektu SO 08-86-13. Nové venkovní osvětlení ploch pro cestující a přístupových ploch k nástupišťům je navrženo pomocí typových sklopných ocelových stožárů výšky 6 m v typizovaném provedení v souladu s platnými vzorovými listy železničního spodku Ž17.3.

Ovládání venkovního osvětlení bude probíhat automaticky nebo prostřednictvím systému DDTS ŽDC. Pro datový přenos a řízení do systému DDTS ŽDC je v rozvaděči RVO navržena PLC jednotka.

SO 09-86-01 ŽST Třeboň, přípojka vn

Náplní tohoto objektu je výstavba nové kabelové přípojky vysokého napětí vn 22kV/50Hz pro novou odběratelskou trafostanici 22/0,4kV, která je navržena jako nový napájecí bod pro ŽST Třeboň. Trafostanice je součástí novostavby technologického objektu v rámci modernizované stanice ŽST Třeboň. Kabelová přípojka je navržena jednožilovými plastovými kabely 3x AXEKVCEY 1x120/16mm² které jsou v celé trase svazkovány. Celková délka kabelové přípojky je 130 m. V trafostanici je kabelové vedení ukončeno staničními koncovkami 120mm² s adaptérem a svodiči přepětí, na podpěrném bodu je ukončení řešeno venkovními koncovkami na svodičích přepětí, které zároveň plní funkci podpěrných izolátorů.

Na přechodu venkovního vedení a zemního kabelu na sloupu s kabelovým svodem budou na samostatné konzole osazeny 3x svodiče přepětí s konzolou, které zároveň plní funkci podpěrných izolátorů. Svodiče budou připojeny na společné uzemnění podpěrného bodu s hodnotou do 10Ω.

SO 09-86-02 ŽST Třeboň, venkovní rozvody nn a osvětlení

Náplní tohoto objektu je realizace nového napájecího rozvodu nn a nového venkovního osvětlení v železniční stanici Třeboň v návaznosti na rekonstrukci ŽST a elektrizaci trakčním vedením 25kV 50Hz AC. Hlavní napájení je provedeno z drážní stožárové trafostanice 22/0,4kV napájené z distribučního rozvodu vn 22kV EG.D, elektroměrový rozvaděč na nn straně je umístěn u trafostanice. Bytové jednotky ve výpravní budově jsou připojeny samostatným nezávislým přívodem z distribučního rozvodu nn EGD.

Rozvody nn v ŽST jsou napájeny z hlavní kabelové skříně situované vedle vchodu do dopravní kanceláře, kabelové rozvody nn zajišťují jednotlivé pojistkové kabelové skříně v areálu ŽST včetně objektů stavědel na zhlavích.

Venkovní osvětlení je napájeno z rozvaděče NN v dopravní kanceláři a z rozvaděčů v objektech stavědel na zhlavích, osvětlení je řešeno stožáry JŽ s výbojkovými stahovacími svítidly a svítidly na výložnicích na VB – v rozsahu ploch nástupiště a kolejiště. Ovládání je řešeno místní obsluhou.

V ŽST je navrženo vybudovat nový napájecí rozvod nn, kterým bude zajištěno napájení všech objektů a zařízení jež budou v rámci stavby buď zachovány (stávající) nebo nově vybudovány. Novým napájecím bodem bude nová rozvodna nn umístěná v novém objektu blokové trafostanice 22/0,4kV nově situované vedle výpravní budovy. Součástí rozvodny nn bude hlavní rozvaděč a nový rozvaděč zajištěné sítě – druhým zdrojem pro zajištěnou síť je nový univerzální zdroj napájení zabezpečovacího zařízení umístěný ve stavědlové ústředně, který bude napájen z nové trafostanice TS01 25/0,4 (2x0,2)kV připojené na nové trakční vedení 25kV 50Hz AC. Hlavní rozvaděč a rozvaděč zajištěné sítě nejsou předmětem tohoto SO a jsou řešeny v části D.1.3.5.. V rámci venkovních rozvodů nn budou v areálu ŽST demontovány stávající venkovní kabelové skříně a elektroměrové rozvaděče. Napájecí kabelové rozvody budou demontovány v rozsahu kolize s probíhajícími stavebními činnostmi.

V rámci venkovního osvětlení budou demontovány všechny osvětlovací stožáry.

Nové venkovní osvětlení kolejiště a dílčí části pracovních ploch mimo kolejiště je navrženo pomocí typových sklopných ocelových stožárů výšky 12 m. Osvětlení ploch pro cestující a přístupových ploch k nástupištím je navrženo pomocí typových sklopných ocelových stožárů výšky 6m, stožáry umístěné na nástupištích budou řešeny ve sdruženém provedení typizovaném dle platných vzorových listů železničního spodku Ž17.3. Ovládání venkovního osvětlení bude probíhat automaticky, nebo prostřednictvím systému DDTS ŽDC.

SO 09-86-03 ŽST Třeboň, dálkové ovládání úsekových odpojovačů

Náplní tohoto objektu je realizace nového systému dálkového ovládání odpojovačů a instalace světelné výlukové návěsti pro elektrický provoz v ŽST Třeboň v souvislosti s elektrizací železniční stanice a s vybudováním trakčního vedení 25kV 50Hz AC. Součástí realizace nového trakčního vedení bude v ŽST Třeboň instalace 9 ks nových odpojovačů vybavených motorovými pohony.

Jedná o odpojovače: ÚO: ÚO1, ÚO 401, ÚO4, ÚO 5, ÚO7, ÚO21, ÚOZ108, ÚO11, ÚO411. Ovládání uvedených nových motorových pohonů je navrženo novým ovládacím PLC rozvaděčem R-DOÚO v provedení pro ovládání 16ks motorových pohonů „třížilovým“ systémem ve standardu OŘ SEE Plzeň, oblast České Budějovice. Rozvaděč R-DOÚO je navržen jako nástěnný typový rozvaděč pro ovládání 16ks odpojovačů. Rozvaděč bude vybaven datovým rozhraním pro dálkové řízení (DŘT) LAN/Ethernet s připojením optokabelem.

SO 10-86-05 Třeboň - Lomnice nad Lužnicí, zastávka Lužnice, úprava přípojky nn

Náplní tohoto objektu je řešení úpravy přípojky nn zastávky v souvislosti s celkovou modernizací a elektrizací trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí. Zastávka je dnes napájena z distribučního rozvodu nn EG.D, přípojovací bod a elektroměrový rozvaděč s hlavním jištěním je ve fasádě strážního domku.

Stávající napájecí kabelové vedení přípojky nn v zastávce bude od dělicího místa EG.D/SŽ zrušeno a demontováno včetně elektroměrového rozvaděče. Stávající napájecí kabelové vedení přípojky nn v zastávce bude od dělicího místa EG.D/SŽ zrušeno a demontováno včetně elektroměrového rozvaděče. Bude zrealizován nový kabelový napájecí rozvod nn, zdrojem napájení bude stávající odběrné místo z veřejné distribuční soustavy EG.D u kterého bude provedeno navýšení rezervovaného příkonu a přemístění elektroměru.

SO 10-86-06 Třeboň - Lomnice nad Lužnicí, zastávka Lužnice, venkovní rozvody nn a osvětlení

Náplní tohoto objektu je řešení nového venkovního napájecího rozvodu nn a nového venkovního osvětlení pracovních drážních prostor a prostorů pro cestující v souvislosti s celkovou modernizací a elektrizací trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí a s vybudováním nových napájecích bodů pro zastávku a nově instalované technologické odběry. Stávající napájecí kabelové rozvody nn v zastávce budou zrušeny a demontovány včetně rozvaděčů. Všechny stávající osvětlovací stožáry budou včetně výzbroje a napájecího rozvodu demontovány. Bude zrealizován nový kabelový rozvod nn, zdrojem napájení bude stávající odběrné místo z veřejné distribuční soustavy EG.D, u kterého bude provedeno

navýšení rezervovaného příkonu v rámci SO 10-86-05. Nové venkovní osvětlení ploch pro cestující a přístupových ploch k nástupištím je navrženo pomocí typových sklopných ocelových stožárů výšky 6m, stožáry umístěné na nástupištích budou řešeny v typizovaném sdruženém provedení v souladu s platnými vzorovými listy železničního spodku Ž17.3. Stožáry umístěné mimo nástupiště budou řešeny ve standardním typovém řešení. Ovládání venkovního osvětlení bude probíhat automaticky, nebo prostřednictvím systému DDTS ŽDC.

SO 10-86-10 Třeboň - Lomnice nad Lužnicí, úprava přípojky nn pro BTS v žkm 41,592

Náplní tohoto objektu je řešení přípojky nn k nově vybudované BTS v souvislosti s celkovou modernizací a elektrizací trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí. Bude zrealizován nový kabelový napájecí rozvod nn, zdrojem napájení bude rozvodna NN v ŽST Lomnice nad Lužnicí. Napájení z veřejné distribuční soustavy odpovídá 3. stupni dodávky el. energie dle ČSN 37 6605 ed.2.

Bude proveden nový kabelový rozvod mezi ŽST Lomnice nad Lužnicí a BTS. V rámci tohoto rozvodu bude zároveň vybudována přípojka nn pro nový RD u přejezdu P5627.

Z hlediska vlastnictví budou tyto veškeré napájecí a ovládací rozvody ve vlastnictví SŽ.

SO 11-86-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, úprava přípojky nn

Náplní tohoto objektu je úprava napájecí přípojky nn pro ŽST – části v majetku Správy železnic s.o. po změně výkonové náročnosti odběrného místa a úpravě navazujícího rozvodu nn v ŽST. Hlavní napájení je provedeno přípojkou nn z distribučního rozvodu nn EGD odběrným místem s hlavním jističem 3x50A, elektroměrový rozvaděč je umístěn na chodbě výpravní budovy a je společný pro měření dalšího odběrného místa v rámci výpravní budovy = samostatným 1x odběrným místem s fakturačním měřením EGD je napájena jedna bytová jednotka ve VB.

Bude provedeno navýšení dimenze odběrného místa ŽST Lomnice nad Lužnicí na 3x125A. Bude instalován nový elektroměrový rozvaděč nepřímého měření, dále nový rozvaděč měření 1x bytové jednotky + 1x rezervní prázdný elektroměrový rozvaděč pro přímé měření. Rozvaděče budou umístěny do nového soklu přizděného k obvodové zdi výpravní budovy. Stávající elektroměrové rozvaděče budou zrušeny. Napojení na DS EG.D bude provedeno v souladu se stanoviskem k úpravě odběrného místa z nové pojistkové skříně EG.D realizované v blízkosti nových elektroměrových rozvaděčů v rámci vyvolané úpravy distribuční soustavy (přesné vzájemné dispoziční řešení nových rozvaděčů bude koordinováno v dalším stupni PD s řešením vyvolané stavby EG.D – úprava distribuční soustavy za účelem zajištění požadovaného výkonu v odběrném místě).

Elektroměrový rozvaděč pro ŽST bude za měření propojen novou napájecí a přenosovou kabelizací s novou rozvodnou nn ve výpravní budově. Je navržen nový hlavní kabelový přívod pro hlavní rozvaděč RH (kabel typu CYKY-J) a dále propojovací napájecí přívod z RH zpět do rozvaděče fakturačního měření pro zajištění napájení vybavení rozvaděče nepřímého měření dle požadavků TPP (kabel CYKY-J 3x2,5mm²). Propojení rozvaděče měření 1x bytové jednotky do VB není součástí tohoto SO (je řešeno úpravou stavební elektroinstalace VB).

SO 11-86-02 ŽST Lomnice nad Lužnicí, venkovní rozvody nn a osvětlení

Náplní tohoto objektu je realizace nového napájecího rozvodu nn a nového venkovního osvětlení v železniční stanici Lomnice nad Lužnicí v návaznosti na rekonstrukci ŽST a elektrizaci trakčním vedením 25kV 50Hz AC. Hlavní napájení je provedeno přípojkou nn z distribučního rozvodu nn EGD s hlavním jističem 3x50A, elektroměrový rozvaděč je umístěn na chodbě výpravní budovy a je společný i pro měření dalšího odběru v rámci výpravní budovy, samostatně je měřena 1 bytová jednotka ve VB. Venkovní osvětlení je napájeno rovněž z rozvaděče R01 (RH) v dopravní kanceláři a z rozvaděčů v objektech stavědel na zhlavích, osvětlení je ze stožárů JŽ s výbojkovými stahovacími svítidly a svítidly na výložnicích na VB. Ovládání je řešeno místní obsluhou. V ŽST je navrženo vybudovat nový napájecí rozvod nn, kterým bude zajištěno napájení všech objektů a zařízení které budou v rámci stavby bud' zachovány (stávající) nebo nově vybudovány. Novým napájecím bodem bude nová rozvodna nn umístěná v 1.NP výpravní budovy. Součástí rozvodny bude nový hlavní rozvaděč a nový rozvaděč zajištěné sítě – druhým zdrojem pro zajištěnou síť je nový univerzální zdroj napájení zabezpečovacího zařízení umístěný ve stavědlové ústředně, který je napájený z nové trafostanice TS01 25/0,4 (2x0,2)kV

připojené na nové trakční vedení 25kV 50Hz AC. Hlavní rozvaděč a rozvaděč zajištěné sítě nejsou předmětem tohoto SO a jsou řešeny v části D.1.3.5.. V rámci venkovních rozvodů nn budou v areálu ŽST demontovány stávající venkovní kabelové skříně a elektroměrové rozvaděče. V rámci venkovního osvětlení budou demontovány všechny osvětlovací stožáry, budou demontována svítidla na výložních VB. Venkovní rozvody nn budou realizovány kompletně nové. Venkovní rozvody nn budou vedeny z nových rozvaděčů RH případně RZS situovaných v nové rozvodně nn ve výpravní budově. Stávající kabelové skříně a elektroměrové rozvaděče v napájecích bodech, které budou zachovány budou po zrušení realizovány nové – plastové pilíře. Nové venkovní osvětlení kolejiště a dílčí části pracovních ploch mimo kolejiště je navrženo pomocí typových sklopných ocelových stožárů výšky 12 m a 6m. Výška 6m je navržena na zhlaví směr Veselí nad Lužnicí z důvodu kolize s nadzemním vedením VVN 400kV. Osvětlení ploch pro cestující a přístupových ploch k nástupištím je navrženo pomocí typových sklopných ocelových stožárů výšky 6m, stožáry umístěné na nástupištích budou řešeny ve sdruženém provedení typizovaném dle platných vzorových listů železničního spodku Ž17.3.. Ovládání venkovního osvětlení bude probíhat automaticky, nebo prostřednictvím systému DDTS ŽDC.

SO 11-86-03 ŽST Lomnice nad Lužnicí, dálkové ovládání úsekových odpojovačů

Náplní projektu „SO 11-86-03 ŽST Lomnice nad Lužnicí, dálkové ovládání úsekových odpojovačů“ je realizace nového systému dálkového ovládání odpojovačů v ŽST Lomnice nad Lužnicí v souvislosti s elektrizací železniční stanice a s vybudováním trakčního vedení 25kV 50Hz AC.

Součástí realizace nového trakčního vedení bude v ŽST Lomnice nad Lužnicí instalace 9 ks nových odpojovačů vybavených motorovými pohony.

Jedná o odpojovače: ÚO: ÚO1, ÚO401, Z108, ÚO7, ÚO21, ÚO4, ÚO5, ÚO11, ÚO411. Ovládání uvedených nových motorových pohonů je novým ovládacím PLC rozvaděčem R-DOÚO v provedení pro ovládání 16ks motorových pohonů „třížilovým“ systémem ve standardu OŘ SEE Plzeň, oblast České Budějovice. Rozvaděč R-DOÚO je navržen jako nástěnný typový rozvaděč pro ovládání 16ks odpojovačů. Rozvaděč je s datovým rozhraním pro dálkové řízení (DŘT) LAN/Ethernet s připojením optokabelem.

SO 12-86-02 Lomnice nad Lužnicí - Veselí nad Lužnicí, zastávka Frahelž, úprava přípojky nn

Náplní projektu je vybudování nových napájecích bodů a optimalizace rezervovaného příkonu ve vztahu k distribuci EG.D a.s. pro zastávku v souvislosti s celkovou modernizací a elektrizací trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí. Zastávka Frahelž je napájena z distribučního rozvodu EG.D (dříve E.ON), připojovací bod pro zastávku je na fasádě strážního domku v rozvaděči KS01. Z něj je připojen elektroměrový rozvaděč RE01, také na fasádě domku. Hodnota jističe před elektroměrem je 25 A. Napájena je z něj vnitřní elektroinstalace a rozvaděč přejezdu (RP) s podružným měřením. V rámci tohoto stavebního objektu (SO) bude vybudován nový elektroměrový rozvaděč fakturačního měření EG.D. Elektroměrový rozvaděč bude v provedení kompaktního plastového pilíře a bude odpovídat aktuálně platným připojovacím podmínkám EG.D. V rámci tohoto SO bylo požádáno o navýšení rezervovaného příkonu z hodnoty 3x25 A na 3x32A.

SO 12-86-03 Lomnice nad Lužnicí - Veselí nad Lužnicí, zastávka Frahelž, venkovní rozvody nn a osvětlení

Náplní tohoto objektu je řešení nového venkovního napájecího rozvodu nn a nového venkovního osvětlení pracovních drážních prostor pro zastávku v souvislosti s celkovou modernizací a elektrizací trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí. Stávající napájecí kabelové rozvody nn v zastávce budou zrušeny a demontovány včetně rozvaděčů. V případě rozvaděčů umístěných na fasádě budovy bude prostor po demontáži vyplněn a zapraven. Všechny stávající osvětlovací stožáry budou včetně výzbroje a napájecího rozvodu také demontovány. Bude zrealizován nový kabelový napájecí rozvod nn, zdrojem napájení bude nové odběrné místo z veřejné distribuční soustavy EG.D zřízení v rámci stavebního objektu (SO) 12-86-02. Nové odběrné místo vznikne v blízkosti nové BTS GSM-R jako soustava rozvaděčů KS-EGD, RE-EGD (součást SO 12-86-02) a RVO. Nové venkovní osvětlení ploch pro cestující a přístupových ploch k nástupištím je navrženo pomocí typových sklopných ocelových stožárů výšky 6 m, stožáry umístěné na nástupištích budou řešeny v typizovaném sdruženém provedení v souladu s platnými vzorovými listy železničního spodku Ž17.3

SO 12-86-06 Lomnice nad Lužnicí - Veselí nad Lužnicí, zastávka Vlkov nad Lužnicí, úprava přípojky nn

Náplní tohoto objektu je vybudování nových napájecích bodů a optimalizace rezervovaného příkonu ve vztahu k distribuci EG.D a.s. pro zastávku a to v souvislosti s celkovou modernizací a elektrizací trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí. Zastávka Vlkov je napájena z distribučního rozvodu EG.D (dříve E.ON), přípojovací bod pro zastávku je z rozvaděče KS01. Umístěného v blízkosti zastávky u přejezdu P5632. Bude zrealizován nový kabelový napájecí rozvod nn, zdrojem napájení bude stávající odběrné místo z veřejné distribuční soustavy EG.D.. V rámci tohoto stavebního objektu (SO) bude vybudován nový elektroměrový rozvaděč fakturačního měření EG.D. Elektroměrový rozvaděč bude v provedení kompaktního plastového pilíře a bude odpovídat aktuálně platným přípojovacím podmínkám EG.D.

SO 12-86-07 Lomnice nad Lužnicí - Veselí nad Lužnicí, zastávka Vlkov nad Lužnicí, venkovní rozvody nn a osvětlení

Náplní projektu je řešení nového venkovního napájecího rozvodu nn a nového venkovního osvětlení pracovních drážních prostor pro zastávku v souvislosti s celkovou modernizací a elektrizací trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí. Jištění před elektroměrem v rozvaděči RE-EON má hodnotu $I_n = 40$ A charakteristiky typu B. Z rozvaděče RVO je napájeno osvětlení zastávky, které je ovládáno automaticky pomocí spínacích hodin a soumrakového spínače. Na zastávce je umístěno celkem 7 osvětlovacích sklopných stožárů. Z rozvaděče R1 jsou napájena zabezpečovací zařízení místních přejezdů, jedná se celkem o 3 přejezdy (P5632, P5633, P5631) a nedaleká BTS pro síť GSM-R.

Stávající napájecí kabelové rozvody nn v zastávce budou kompletně zrušeny a demontovány. Tato demontáž zahrnuje odstranění všech rozvaděčů, osvětlovacích stožárů včetně jejich výzbroje a napájecího rozvodu. Bude zrealizován nový kabelový napájecí rozvod nn, zdrojem napájení bude stávající upravené odběrné místo z veřejné distribuční soustavy EG.D. Nové venkovní osvětlení ploch pro cestující a přístupových ploch k nástupištím je navrženo pomocí typových sklopných ocelových stožárů výšky 6 m, stožáry umístěné na nástupištích budou řešeny v typizovaném sdruženém provedení v souladu s platnými vzorovými listy železničního spodku Ž17.3. Ovládání venkovního osvětlení bude probíhat automaticky, nebo prostřednictvím systému DDTS ŽDC.

SO 13-86-01 ŽST Veselí nad Lužnicí, doplnění dálkového ovládání úsekových odpojovačů

Náplní tohoto objektu je rozšíření systému DOÚO v ŽST Veselí nad Lužnicí za účelem doplnění nově ovládaných odpojovačů trakčního vedení po úpravách vyvolanými stavbou Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo). Dále je předmětem řešení napájecího rozvodu nn pro systém recloserů a rovněž zajištění kabelové přípravy na instalaci proměnné světelné návěsti pro elektrický provoz v nově zřízeném neutrálním poli TNS Veselí nad Lužnicí v trati směr Č. Velenice. Stávající ovládací pult DOÚO POZ32 je umístěn v rozvodně nn v budově stavedla 1, jedná se o pult pro max. 32ks ovládaných odpojovačů a je do něj v současné době začleněno celkem 29ks odpojovačů, pult disponuje 3x volnou rezervou. Odpojovač ÚO 404 je začleněn do ovl. systému ale není instalován. Ovládací pult neumožňuje ve stávající konfiguraci doplnění více než 3ks ovládaných odpojovačů.

Bude doplněno 7 ks nových odpojovačů vybavených motorovými pohony, odpojovače umístěné v nově vzniklém neutrálním poli: ÚO N421, ÚO NP4, ÚO NP14, ÚO NP24, a odpojovače na zhlaví ŽST Veselí nad Lužnicí: ÚO 404, ÚO N321, ÚO N503. Ovládání uvedených nových motorových pohonů v neutrálním poli je navrženo novým ovládacím PLC rozvaděčem R-DOÚO2 v provedení pro ovládání 8ks motorových pohonů „třížilovým“ systémem ve standardu OŘ SEE Plzeň, oblast České Budějovice. Ovládání 3x odpojovačů v ŽST Veselí nad Lužnicí bude řešeno ze stávající POZ obsazením volných rezervních pozic.

Energetická bilance – souhrn:

Název odběru	Pi (kW)	Ps (kW)
Rozvody nn a osvětlení – ŽST Nová Ves nad Lužnicí	114	63
Rozvody nn a osvětlení – zast. Dvory nad Lužnicí	23	20

Rozvody nn a osvětlení – zast. Hrdlořezy	11,5	10,5
Rozvody nn a osvětlení – zast. Suchdol nad Lužnicí	17,5	15,5
Rozvody nn a osvětlení – ŽST Suchdol nad Lužnicí	121	73
Rozvody nn a osvětlení – ŽST Majdalena	108	68
Rozvody nn a osvětlení – zast. Majdalena	15	13
Vlastní spotřeba, osvětlení – SpS Třeboň	46	40
Rozvody nn a osvětlení – zast. Třeboň-lázně	24	18
Rozvody nn a osvětlení – ŽST Třeboň	198	109
Rozvody nn a osvětlení – zast. Lužnice	16,5	15,5
Rozvody nn a osvětlení – ŽST Lomnice nad Lužnicí	130	74
Rozvody nn a osvětlení – zast. Frahelž	27,5	22,5
Rozvody nn a osvětlení – zast. Vlkov nad Lužnicí	25	21
Celkem	877	569

41. D.2.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

- SO 01-87-01 ŽST České Velenice, ukolejnění kovových konstrukcí
- SO 02-87-01 České Velenice – Nová Ves nad Lužnicí, ukolejnění kovových konstrukcí
- SO 03-87-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, ukolejnění kovových konstrukcí
- SO 04-87-01 Nová Ves nad Lužnicí - Suchdol nad Lužnicí, ukolejnění kovových konstrukcí
- SO 05-87-01 ŽST Suchdol nad Lužnicí, ukolejnění kovových konstrukcí
- SO 06-87-01 Suchdol nad Lužnicí - Majdalena, ukolejnění kovových konstrukcí
- SO 07-87-01 ŽST Majdalena, ukolejnění kovových konstrukcí
- SO 08-87-01 Majdalena - Třeboň, ukolejnění kovových konstrukcí
- SO 09-87-01 ŽST Třeboň, ukolejnění kovových konstrukcí
- SO 10-87-01 Třeboň – Lomnice nad Lužnicí, ukolejnění kovových konstrukcí
- SO 11-87-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, ukolejnění kovových konstrukcí
- SO 12-87-01 Lomnice nad Lužnicí – Veselí nad Lužnicí, ukolejnění kovových konstrukcí
- SO 13-87-01 ŽST Veselí nad Lužnicí, ukolejnění kovových konstrukcí

Předmětem řešení výše uvedených SO ukolejnění je ochrana před úrazem elektrickým proudem ve smyslu ČSN 33 2000-4-41 ed.2 u stávajících i nově zřizovaných vodivých konstrukcí.

Ve stávajícím stavu je řešeno ukolejnění konstrukcí ukolejněním na stávající kolej. Při demontáži vodivých konstrukcí bude jejich ukolejnění demontováno.

Navrhovaný stav řeší ochranu před úrazem elektrickým proudem ukolejněním vodivých konstrukcí v prostoru ohroženém trakčním vedením. Ukolejnění bude zřízeno podle ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.2 a bude provedeno nepřímým ukolejněním zařízením omezujícím napětí. Rozsah řešení zahrnuje také úpravy ukolejnění stávajícího stavu v místech napojení na nové trakční vedení, provizorní ukolejnění a koordinaci vedení trakčních proudů během postupů výstavby.

Řešení je shrnuto v Koordinačním schématu ukolejnění a trakčních propojení.

42. D.2.3.8 Vnější uzemnění

- SO 01-88-01 TNS České Velenice, vnější uzemnění
- SO 08-88-01 SpS Třeboň, vnější uzemnění
- SO 09-88-01 ŽST Třeboň, TS 22/0,4 kV, vnější uzemnění

SO 01-88-01 TNS České Velenice, vnější uzemnění

Vnější uzemnění bude navrženo jako soustava páskových a tyčových zemničů. Zemnič v zemi je navržen z pásků FeZn 30/4 (1x/2x) dle závěrů korozního průzkumu. Tyčové zemniče se navrhuje na obvodu, v minimální vzájemné vzdálenosti alespoň 6 m. Pásky FeZn budou uloženy ve výkopu, při křížení s kabelovým vedením budou pásky uloženy 0,5 m pod kabelovým vedením. Před vstupy do budovy bude proveden potenciálový práh (řízení potenciálu) z pásky FeZn 30/4 dle izolace stanoviště

obsluhy. Spojování zemniců se přednostně navrhuje svařováním. Podle ČSN 34 1500 smí být zemní odpor ochranného uzemnění trakční transformovny nejvýše 1 Ω .

SO 08-88-01 SpS Třeboň, vnější uzemnění

Vnější uzemnění bude navrženo jako soustava páskových a tyčových zemniců. Zemnic v zemi je navržen z pásků FeZn 30/4 (1x/2x) dle závěrů korozního průzkumu. Tyčové zemnice se navrhuje na obvodu, v minimální vzájemné vzdálenosti alespoň 6 m. Pásky FeZn budou uloženy ve výkopu, při křížení s kabelovým vedením budou pásky uloženy 0,5 m pod kabelovým vedením. Před vstupy do budovy bude proveden potenciálový práh (řízení potenciálu) z pásky FeZn 30/4 dle izolace stanoviště obsluhy. Spojování zemniců se přednostně navrhuje svařováním. Podle ČSN 34 1500 smí být zemní odpor ochranného uzemnění spínací stanice 25 kV, 50 Hz nejvýše 5 Ω .

SO 09-88-01 ŽST Třeboň, TS 22/0,4 kV, vnější uzemnění

Vnější uzemnění bude navrženo jako soustava páskových a tyčových zemniců. Zemnic v zemi je navržen z pásků FeZn 30/4 (1x/2x) dle závěrů korozního průzkumu. Tyčové zemnice se navrhuje na obvodu, v minimální vzájemné vzdálenosti alespoň 6 m. Pásky FeZn budou uloženy ve výkopu, při křížení s kabelovým vedením budou pásky uloženy 0,5 m pod kabelovým vedením. Před vstupy do budovy bude proveden potenciálový práh (řízení potenciálu) z pásky FeZn 30/4 dle izolace stanoviště obsluhy. Spojování zemniců se přednostně navrhuje svařováním. Podle ČSN 34 1500 smí být zemní odpor ochranného uzemnění nejvýše 5 Ω .

D.2.4 Ostatní stavební objekty

43. D.2.4 Příprava území, kácení, úprava vodotečí, rekultivace, ostatní vegetační úprava

D.2.4.1.2 Kácení

SO 00-92-11 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, kácení

Před zahájením realizace stavby bude nutné provést kácení mimolesní zeleně v rozsahu popsaném v příloze č.1 Dendrologického průzkumu: Soupis veškeré kácené mimolesní zeleně .

Množství kácené zeleně je rozděleno pro účely inventarizace provozuschopnosti trati a pro účely povolení ke kácení dle vyhlášky 189/2013 Sb. viz dále.

Trasa řešené stavby je dominantně lokalizována na území CHKO Třeboňsko – ve staničení cca km 5,81 (přejezd P5587 v k.ú. Nová Ves nad Lužnicí) až cca km 54,22 (k.ú. Veselí nad Lužnicí). Na území CHKO Třeboňsko jsou tedy situovány dřeviny a zapojené porosty č. 1 – č. 950 (včetně) ze soupisu z přílohy č. 1 dokumentace dotčeného SO 00-92-11.

Celkem bude nutné odstranit: **9 136 kusů stromů**, přičemž za strom je považována každá dřevina o průměru přesahující 10 cm měřená u kořene stromu, (po skácení na pařezu). Dále bude smýceno **26 200 m² keřů**, kde za keře jsou považovány dřeviny s průměrem nižším než 10 cm měřeny u kořene stromu, (po skácení na pařezu).

44. D.2.4.2 Náhradní výsadba

SO 00-96-01 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, náhradní výsadba

V souvislosti navrženým kácením mimolesní zeleně byla v předchozím stupni projektové přípravy (dokumentace pro územní rozhodnutí) příslušným orgánem ochrany přírody – Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR, Regionální pracoviště Jižní Čechy, oddělení Správa CHKO Třeboňsko (dále jen „Agentura“), souborné stanovisko č.j.: 05265/JC/23 ze dne 25. 10. 2023, bod II. dle ustanovení § 9 odst. 1 a 2 zákona, uložena povinnost provést náhradní výsadbu ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin, a to v počtu **4 538 ks stromů** a **6 636 ks keřů**. Dále byla náhradní výsadba stanovena závazným stanoviskem Obecního úřadu Nová nad Lužnicí č.j. ONVL-0575/2023 ze dne 9.11.2023 v celkovém počtu **42 ks stromů**.

Tento požadavek byl na aktuální stav technického řešení v tomto stupni projektové dokumentace v maximální možné míře respektován.

V rámci náhradních výsadeb byla v souladu s požadavky Agentury stanovena následující náhradní výsadba. Jako horní mez odhadu pro potřebu rozpočtování je uvažováno:

- **5 200 ks** alejových stromů (dle požadavku souborného stanoviska Agentury **4 538 ks** alejových stromů a obce Nová Ves nad Lužnicí **42 ks** alejových stromů, **617 ks** stromů pak na základě požadavku Agentury bude umístěno v obvodu stavby)
- **14 500 ks** keřů (dle požadavku souborného stanoviska Agentury **6 636 ks** keřů a **7 825 ks** stromů bude umístěno v obvodu stavby)

S ohledem na lokalizaci záměru v ploše CHKO Třeboňsko je nezbytné při realizaci náhradních výsadeb dále respektovat všechny požadavky dotčených OŽP, stejně jako zásady uvedené v plánech péče CHKO a dotčených maloplošných ZCHÚ.

Na základě požadavku Agentury byla optimalizována lokalizace náhradních výsadeb v rámci záboru stavby, stejně jako počty vysázených dřevin a keřů, druhová garnitura, kvantitativní i kvalitativní požadavky na materiál a následná pěstební péče.

Vegetační úpravy v ploše vlastního záboru stavby byly dále optimalizovány především z provozně-bezpečnostních důvodů, ochrany trakce, rozhledových poměrů apod.

Rozsah náhradní výsadby (množství, umístění, druhová skladba) je dokladován v samostatné části dokumentace stavebního objektu SO 00-96-01 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, náhradní výsadba.

45. D.2.4.3 Zabezpečení veřejných zájmů

SO 00-97-01 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, zabezpečení veřejných zájmů

Stavební objekt řeší opravy stávajících komunikací využívaných stavbou po dobu realizace stavby a následné uvedení těchto komunikací do původního stavu.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

V této kapitole je uveden pouze stručný výtah zásad Požárně bezpečnostního řešení stavby, celkové a podrobné řešení stavby z požárně bezpečnostního hlediska v podrobnostech nutných pro stavební povolení je uvedeno v samostatné části D.3 Požárně bezpečnostní řešení.

c) Stručný popis stavby, koncepce návrhu ve vztahu k použité legislativě požární bezpečnosti staveb, seznam použitých podkladů pro zpracování

Stručný popis stavby

Stavba řeší rekonstrukci a elektrizaci stávající železniční tratě České Velenice – Veselí nad Lužnicí v úseku km 1,812 - km 54,151 nového staničení (staničeno od Českých Velenic). Začátek stavby se nachází za vjezdovým obloukem do ŽST České Velenice, kde navazuje na již dříve zrealizovanou samostatnou stavbu celkové rekonstrukce této stanice. Obdobně konec stavby navazuje na již dříve zrekonstruovanou ŽST Veselí nad Lužnicí. V řešeném úseku leží železniční stanice Nová Ves nad Lužnicí, Suchdol nad Lužnicí, Majdalena, Třeboň a Lomnice nad Lužnicí a železniční zastávky Dvory nad Lužnicí, Hrdlořezy, Suchdol nad Lužnicí zastávka, Majdalena zastávka, Třeboň lázně, Lužnice, Frahelž a Vlkov nad Lužnicí. Celková délka stavby je 52,339 km.

Hlavním smyslem stavby je modernizace všech staveb a zařízení v tomto úseku železniční trati a zvýšení traťové rychlosti. V komplexu již zrealizovaných navazujících staveb (ŽST České Velenice a ŽST Veselí nad Lužnicí) vznikne ucelený úsek železniční tratí, který se stane atraktivní pro cestující veřejnost jak z hlediska rychlosti dopravy, tak z hlediska komfortu cestování.

Koncepce návrhu ve vztahu k použité legislativě požární bezpečnosti staveb

Z hlediska kodexu norem požární bezpečnosti staveb je provedeno hodnocení stavby jako celku, v rozsahu odpovídajícím dokumentaci pro stavební povolení. Požární bezpečnost stavby a jednotlivých objektů je řešena v souladu s požadavky platných norem a předpisů požární ochrany, zejména normy ČSN 73 0802, ČSN 73 0804, ČSN 73 0834, TNŽ 34 2612 a norem navazujících. Hodnocení požární bezpečnosti dále vychází z ustanovení § 41 vyhlášky 246/2001 Sb. v platném znění („Požárně bezpečnostní řešení“), vyhlášky 268/2009 Sb. („O technických požadavcích na stavbu“) a vyhlášky

23/2008 Sb. ve znění pozdějších předpisů (vyhláška 268/2011 Sb.) „o obecných technických podmínkách požární ochrany“.

Seznam použitých podkladů pro zpracování

- podklady profesních specialistů
- koordinační situace stavby, část C.2
- Průvodní a souhrnná technická zpráva stavby, část A a B.1

d) Posouzení celé stavby z hlediska požární ochrany ve vztahu k přístupovým komunikacím, zabezpečení požární vody, spojení a signalizace pro požární účely, odstupové vzdálenosti a ochranná pásma

Posouzení celé stavby z hlediska požární ochrany ve vztahu k přístupovým komunikacím

V okolí stavby nedochází k zásadní změně podmínek pro příjezd požární techniky ke stávajícím stavebním objektům. V rámci výstavby nových objektů bude provedeno vybudování (případně oprava stávajících) komunikací umožňujících příjezd požární techniky k těmto objektům. Pokud je přístupová komunikace řešena jako jednopruhová a její délka je větší než 50 m, je potřeba ve smyslu vyhlášky 23/2008 Sb. v platném znění, příloha 3 zřizovat obratiště pro otáčení zásahových vozidel. Nově budované (upravované) komunikace svým provedením musí splňovat požadavky uvedené ve směrnici „Přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární účely“ (zpracovatel: Stavebně technický ústav a.s., 1994). Vjezdy do oplocených areálů musí mít minimální šířku 3500 mm a podjezdnou výšku 4100 mm v souladu s požadavky ČSN 73 0802 a ČSN 73 0804.

Navržené úpravy komunikací tvoří přístupy k novým objektům budov či tunelů a jsou podrobně posouzeny v rámci samostatných PBR každého objektu. dále se jedná o komunikace, do kterých je v rámci stavby výrazně zasahováno a oproti stávajícímu stavu mění možnost přístupů do dotčené oblasti.

Posouzeno v rámci samostatných PBR objektů SO 03-71-01, SO 05-71-01, SO 07-71-01, SO 09-71-01, SO 09-72-01, SO 11-71-01, SO 08-83-01.

Ostatní komunikace nemění stávající stav přístupů pro složky IZS do dotčené oblasti a dále se neposuzují.

Zabezpečení požární vody

V rámci výše stavebních objektů vodovodů nejsou rušeny stávající zdroje požární vody, tj. podzemní a nadzemní hydranty, či požární nádrže. Výše uvedené SO nemění podmínky požární bezpečnosti stavby, a tedy nevyžadují dalších opatření.

Spojení a signalizace pro požární účely

V zájmovém území stavby je k dispozici stávající telefonní síť SŽ s možností vstupu do veřejné telefonní sítě.

Odstupové vzdálenosti a ochranná pásma

Odstupové vzdálenosti jsou stanoveny podle metodiky vyhlášky 23/2008 Sb. v platném znění, §11 a grafické znázornění včetně výpočtové části bude uvedeno v grafické části jednotlivých PBR stavebních objektů.

Posuzované objekty budov jsou umístěny mimo ochranná pásma nadzemního vedení vysokého napětí s vodiči bez izolace takovým způsobem, který umožňuje příjezd a provedení zásahu mimo ochranné pásmo – vyhovuje požadavkům vyhl. 23/2008 Sb., Přílohy 3, v platném znění.

e) Posouzení požární bezpečnosti inženýrských a pozemních stavebních objektů v rozsahu vyhlášky č. 246/2001 Sb. o požární prevenci

Posouzení stavebních objektů z hlediska požární bezpečnosti, vypracované na základě požadavků vyhlášky 246/2001 Sb. následujících provozních souborů (PS a stavebních objektů (SO):

- PS 02-01-21 České Velenice - Nová Ves nad Lužnicí, TZZ
- PS 04-01-21 Nová Ves nad Lužnicí - Suchdol nad Lužnicí, TZZ
- PS 06-01-21 Suchdol nad Lužnicí - Majdalena, TZZ

- PS 08-01-21 Majdalena - Třeboň, TZZ
- PS 10-01-21 Třeboň - Lomnice nad Lužnicí, TZZ
- PS 12-01-21 Lomnice nad Lužnicí - Veselí nad Lužnicí, TZZ
- PS 01-02-41 TNS České Velenice, úprava PTZS a ZPDP
- PS 03-02-41 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, PZTS a ZPDP
- PS 05-02-41 ŽST Suchdol nad Lužnicí, PZTS a ZPDP
- PS 07-02-41 ŽST Majdalena, PZTS a ZPDP
- PS 09-02-41 ŽST Třeboň, PZTS a ZPDP
- PS 09-02-43 SpS Třeboň, PZTS a ZPDP
- PS 11-02-41 ŽST Lomnice nad Lužnicí, PZTS a ZPDP
- SO 03-71-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, stavební úpravy výpravní budovy
- SO 05-71-01 ŽST Suchdol nad Lužnicí, stavební úpravy výpravní budovy
- SO 07-71-01 ŽST Majdalena, stavební úpravy výpravní budovy
- SO 09-71-01 ŽST Třeboň, stavební úpravy výpravní budovy
- SO 09-72-01 ŽST Třeboň, objekt TS 22/0,4 kV
- SO 11-71-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, stavební úpravy výpravní budovy
- SO 01-82-01 TNS České Velenice, stavební úpravy provozní budovy
- SO 01-82-02 TNS České Velenice, stavební úpravy stanoviště transformátorů
- SO 08-83-01 SpS Třeboň, stavební část

f) Posouzení požadavků na zabezpečení stavby požárně bezpečnostními zařízeními, následně stanovení podmínek a návrh způsobu jejich umístění a instalace do stavby

Vyhrazená PBZ dle §4, odst. 3, vyhl. 246/2001 Sb.

V objektech není nutně požadována instalace vyhrazených požárně bezpečnostních zařízení typu EPS, SHZ, ZOKT a další viz §4, odst. 3, vyhl. 246/2001 Sb.

Jednotlivé technologické prostory budou chráněny systémem PZTS (poplachový zabezpečovací a tísňový systém), na který budou napojeny požární hlásiče kouře s dálkovým přenosem přes DDTS.

Přenos informací z ústředny PZTS i ZPDP je řešen prostřednictvím DDTS a směřován na:

- Drážní dispečink – CDP
- COIS HZS SŽ
- OS HZS SŽ

Pozn.: Legislativně se nejedná o systém EPS, vzhledem k přenosovému systému DDTS. Jeho funkce a spolehlivost jsou ale obdobné.

Požární ucpávky

Vstupy a výstupy kabelů do kabelových tras se utěsní požárně odolnou hmotou. Totéž platí u nového zaústění kabeláže do stávajících i nově budovaných objektů. Nejvyšší požadovaná požární odolnost je EI 60, třída reakce na oheň nejméně C. Prostupy se označí v souladu s požadavky normy ČSN 73 0810.

g) Stanovení zvláštních požadavků na zvýšení požární bezpečnosti stavby

Navržené řešení stavby splňuje požadavky vyhlášky 23/2008 Sb. ve znění pozdějších předpisů (vyhláška 268/2011 Sb.), ČSN 73 0802, ČSN 73 0804 a norem navazujících. Řešení dále nevyžaduje výjimky z norem a předpisů požární ochrany.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Pozemní objekty budov (výpravní budovy v žel. stanicích):

SO 03-71-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, stavební úpravy výpravní budovy

SO 07-71-01 ŽST Majdalena, stavební úpravy výpravní budovy

Průkaz energetické náročnosti budovy (PENB) není dle zákona 406/2000 Sb. (v aktualizovaném znění z 1.7.2025) vyžadován, jelikož předmětem rekonstrukce objektu není změna obálky budovy ve

větším rozsahu, než je 25% celkové plochy obalových konstrukcí, a nejedná se tak o větší změnu dokončené stavby dle §2, odst. 1 s).

SO 05-71-01 ŽST Suchdol nad Lužnicí, stavební úpravy výpravní budovy

SO 09-71-01 ŽST Třeboň, stavební úpravy výpravní budovy

SO 11-71-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, stavební úpravy výpravní budovy

Průkaz energetické náročnosti budovy (PENB) bude doložen investorem na vyžádání stavebního úřadu nebo příslušného kontrolního orgánu dle zákona č. 406/2000 Sb. v průběhu provádění stavby.

Technologické objekty:

SO 09-72-01 ŽST Třeboň, objekt TS 22/0,4 kV

SO 08-83-01 SpS Třeboň, stavební část

Průkaz energetické náročnosti budov (PENB) se nedokládá, protože se jedná se o výjimku ze zákona 406/2000Sb. odstavec § 7 odst. 5a) u budov s celkovou energeticky vztažnou plochou menší než 50 m².

Z hlediska posuzovaných objektů se jedná o technologické budovy sloužící pro umístění a provoz technologie NN a VN, včetně kanceláří správců žel. infrastruktury, skladů a dalších technických místností. Objekt nebudou trvale obsazeny.

Technické řešení těchto objektů je navrženo s důrazem na konstrukční detail a eliminaci tepelných mostů. Zateplení se předpokládá v míře minimálně doporučených hodnot podle ČSN 730540-2 Tepelná ochrana budov – část 2: požadavky, a to včetně započítání vlivu tepelných mostů v konstrukci.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Zásady řešení parametrů stavby jsou součástí návrhu jednotlivých SO a PS. Toto se týká především pracovního prostředí provozních zaměstnanců provozovatele dopravní infrastruktury. Ve stavbě nejsou navrhovány provozní či zařízení se stálou obsluhou, všechna zařízení budou v cílovém stavu po realizaci stavby ovládána dálkově. Proto je pracovní prostředí v nových provozních objektech – SpS Třeboň a objekt TS 22/0,4 kV v ŽST Třeboň a rekonstruovaných/upravovaných částech výpravních budov v dotčených stanicích a TNS v Českých Velenicích navrhováno na občasnou přítomnost servisních pracovníků.

Nové technologické objekty nebudou vybavovány sociálním zařízením a ústředním vytápěním pomocí vodní otopné soustavy, ve stávajících budov využívána stávající sociální zařízení, vč. ústředního vytápění pomocí vodní otopné soustavy.

Z hlediska vnějšího prostředí je rozhodující stav železničního svršku. Nový železniční svršek a nové moderní soupravy s kotoučovými brzdami zlepšují stav hlukového zatížení stávající obytné zástavby a zajistí dodržení hygienického limitu. Proto ve stavbě nejsou navrhována protihluková opatření. Obdobně příznivý vliv bude mít nový železniční svršek i na vibrace.

Po dobu realizace stavby lze očekávat zvýšenou prašnost v lokalitě stavby. Toto bude eliminováno požadavky na technické a organizační opatření zhotovitele stavby. V cílovém stavu nebude stavba zdrojem zvýšení emisí v okolí železniční tratě.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

h) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Území zasažené stavbou se nachází dle mapy radonového rizika z geologického podloží v nehomogenních kvartérních sedimentech s nízkým radonovým rizikem.

Z hlediska ochrany staveb proti radonu z podloží budou provedena tato opatření: Ve stávajících výpravních budovách v železničních stanicích je navržena protiradonová izolace provedená v nově prováděném podlahovém souvrství na úrovni 1.NP. Vlastnosti protiradonové izolace budou splňovat požadavky ČSN 73 0601 a bude provedena v 1. kategorii těsnosti. Týká se to těchto stavebních objektů:

- SO 03-71-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, stavební úpravy výpravní budovy
- SO 05-71-01 ŽST Suchdol nad Lužnicí, stavební úpravy výpravní budovy
- SO 07-71-01 ŽST Majdalena, stavební úpravy výpravní budovy

- SO 09-71-01 ŽST Třeboň, stavební úpravy výpravní budovy
- SO 11-71-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, stavební úpravy výpravní budovy

Ostatní nově budované pozemní objekty (trafostanice, spínací stanice) nemají pobytové prostory. Jsou opatřeny hydroizolací proti vodě a zemi vlhkosti, která bude zároveň tvořit i ochranu před radonem z podloží. Týká se to těchto objektů:

- SO 09-72-01 ŽST Třeboň, objekt TS 22/0,4 kV
- SO 08-83-01 SpS Třeboň, stavební část
- SO 04-75-02 Zast. Hrdlořezy, přístřešek pro cestující
- SO 04-75-03 Zast. Suchdol nad Lužnicí, přístřešek pro cestující
- SO 08-75-01 Zast. Majdalena, přístřešek pro cestující
- SO 10-75-01 Zast. Lužnice, přístřešek pro cestující

i) ochrana před bludnými proudy

V současné době při návrhu a realizaci staveb se očekává zajištění maximální životnosti staveb, a proto je nutno stavby chránit před nejrůznějšími negativními vlivy. Součástí ochranných opatření je i návrh ochrany před korozními účinky.

Podkladem pro posouzení a případný návrh opatření je „Korozní průzkum“, který je součástí samostatné části dokumentace, jako příloha N.3.1.6.

Součástí uvedené dokumentace je i návrh protikorozních opatření.

j) ochrana před technickou seizmicitou

Technickou seizmicitou rozumíme seizmické otřesy vyvolané umělým zdrojem, nebo indukovanou seizmicitou. Zdrojů technické seismicity může být celá řada – např. stroje, těžká doprava, silniční nebo železniční doprava, rázy těžkých mechanismů (buchary, lisy, beranidla při zarážení pilot apod.), otřesy vzniklé při odstřelech atd.

Pro navrhování a posuzování objektů z hlediska účinků technické seismicity platí ČSN 73 0040 a ČSN 73 0032. Z hlediska odolnosti proti účinkům technické seismicity jsou zděné objekty podle tab. 9 v ČSN 73 0040 [1] zařazeny do třídy odolnosti A ÷ C. Zděné objekty tedy patří k typům staveb, které mají proti seizmickým účinkům nejnižší odolnost.

Provozování železniční dopravy je jedním ze zdrojů uváděné technické seismicity – vibrací. Vibracím, jejich zhodnocení je dokladováno v části dokumentace N.1.2.9.

Dalším prvkem generující technickou seizmicitu je realizace beraněných/vibrovaných pažicích stěn v prostoru kolejí při sanacích vybraných mostních objektů a dále zřízení podélné pažicí stěny v sanovaných traťových úsecích. V těchto případech se jedná o území, kde není většinou v dosahu zástavba, a proto není nutno přijímat nějaká dodatečná opatření.

k) ochrana před hlukem a vibracemi

Stavba nenavrhuje žádné objekty ani plochy posuzované jako chráněný venkovní či vnitřní prostor stavby a chráněný venkovní prostor, proto nebyl v rámci akustické studie posuzován ani vliv hluku z externích zdrojů na řešenou stavbu. Mimo objekt severního křídla VB (nové technologické budovy), kde však není očekáváno překročení limitů vibrací ani hluku na pracovištích, na nichž je vykonávána práce náročná na pozornost a soustředění, a dále pro pracoviště určené pro tvůrčí práci.

Je podrobně řešeno v samostatné části dokumentace N.1.2.9 Hluková studie.

l) protipovodňová opatření

Zájmové území stavby zasahuje do úředně stanoveného záplavového území vodních toků Rybná, Suchdolský potok, Lužnice a Nežárka. Podrobněji v kap.B.1.h) této zprávy.

Z hlediska cílového stavu železniční tratě je navrženo zvýšení nivelety koleje v oblasti zast. Majdalena tak, aby plán železničního spodku byla situována nad úroveň hladiny Q100. Stávající mostní objekty a propustky byly hydrotechnicky posouzeny a jejich stavební úpravy (dimenze otvorů) byly

navrženy na požadované průtočné množství převáděných vodotečí. Mimo úpravy návrhu technického řešení pro Q100 nejsou ve stavbě navrhována samostatná protipovodňová opatření.

Z hlediska realizace stavby v blízkosti koryt vodních toků a v záplavových územích platí možnost ohrožení povodní a z toho vyplývající možnost zhoršení odtokových podmínek v místě stavebních objektů, poškození samotných stavebních objektů, poškození uloženého materiálu, odplavení uloženého materiálu, odplavení deponií uložených sypkých látek nebo uložených závadných látek a následné znečištění.

Pro stavební objekty ohrožené povodní v průběhu realizace stavby byl zpracován povodňový plán stavby, který součástí samostatné části dokumentace N.2.8 Havarijní a povodňový plán.

m) ostatní účinky

Vliv poddolování

Na základě studia archivních mapových podkladů (Geofond Praha), lze konstatovat, že se v zájmovém území stavby nevyskytuje žádné poddolované území, které by se nacházelo v blízkosti uvedeného záměru optimalizace a elektrizace stávající žel. trati.

Sesuvná území

Podle aktuálně zjištěných údajů z archivu Geofondy Praha – registr sesuvů, nejsou v zájmovém území stavby evidovány žádné svahové nestability ani sesuvy, které by nepříznivě ovlivňovaly stavební úpravy související s rekonstrukcí železniční trati.

B.3. Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

Stavba má charakter liniové stavby. V zastavěném území se v souběhu se stavbou nachází nebo jí křížuje poměrně hustá síť stávajících komunikací a technické infrastruktury.

Uvedený záměr optimalizace a elektrizace stávající žel. trati je situován v extravilánu a z části v obytném intravilánu. Z toho vyplývá rozdílná hustota souběžných a křížujících inženýrských sítí (IS) jichž se dotýkají navrhované úpravy.

Přehled správců IS a jejich vyjádření k existenci zařízení ve své správě je uveden v části dokumentace N.1.4.5 Vyjádření k existenci stáv. inženýrských sítí. Situační zakres z podkladů poskytnutých jednotlivými správci je doložen v části dokumentace C.3 Koordinační situační výkres.

Z hlediska připojení stavby na technickou infrastrukturu lze problematiku rozdělit do dvou částí. A to na připojení drážních rozvodů a sítí a na úpravy či připojení k mimodrážním sítím.

Stavba „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“ řeší výstavbu nových či úpravy stávajících drážních kabelových rozvodů zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a energetických rozvodů vn a nn. Tyto drážní rozvody jsou odděleny od rozvodů mimodrážních a v dokumentaci je řeší samostatné PS a SO. Všechny tyto sítě jsou na obou koncích stavby napojeny na stávající drážní sítě a tvoří s nimi jeden technologicky provázaný celek.

Napojení stavby na veřejnou technickou infrastrukturu se týká odvedení dešťových vod z odvodňovacích zařízení umístěných podél železniční trati. S ohledem na charakter stavby (rekonstrukce stávající trati) budou dnešní drážní odvodňovací zařízení (příkopy, drenáže) rekonstruovány a obnoveny v původní poloze s tím, že se nemění jejich současné vyústění do přilehlých otevřených příkopů či vodotečí.

Z rekonstruovaných či nově navržených pozemních objektů se připojení na stávající sítě týká všech stávajících výpravních budov a nových objektů TS a SpS v Třeboni:

- SO 03-71-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, stavební úpravy výpravní budovy
- SO 05-71-01 ŽST Suchdol nad Lužnicí, stavební úpravy výpravní budovy
- SO 07-71-01 ŽST Majdalena, stavební úpravy výpravní budovy
- SO 09-71-01 ŽST Třeboň, stavební úpravy výpravní budovy
- SO 11-71-01 ŽST Lomnice nad Lužnicí, stavební úpravy výpravní budovy

V uvedených rekonstruovaných výpravních budovách zůstávají napojovací místa pro vodu, kanalizaci příp. plyn (je-li objekt plynofikován) beze změn. Připojení silového a sdělovacího vedení na veřejné sítě zůstává beze změn. Připojení na drážní sítě bude kompletně nové.

- SO 09-72-01 ŽST Třeboň, objekt TS 22/0,4 kV
- SO 08-83-01 SpS Třeboň, stavební část

Dešťová kanalizace u TS bude svedena do přilehlé stávající drážní kanalizace a u SpS do přilehlého drážního příkopu.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Uvedený záměr optimalizace a elektrizace stávající žel. trati obsahuje velké množství stavebních úprav stávajících sítí a napojení na stávající drážní technickou infrastrukturu. Proto jsou podrobnosti týkající se dimenzí potrubí, kabelů uvedeny v dokumentacích jednotlivých SO.

c) popis dopravního řešení

bezbariérové opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Opatření pro bezbariérové užívání stavby jsou shrnuta v kapitole B.2.4.

napojení na stávající dopravní infrastrukturu

Uvedený záměr optimalizace a elektrizace stávající žel. trati svým obsahem nemění dnešní napojení na stávající dopravní infrastrukturu z pohledu železniční dopravy. Stejně tak se nemění místa nástupu a výstupu cestujících v jednotlivých železničních zastávkách a stanicích. Jedinou změnou je úprava dispozice a konstrukce všech nástupišť v zastávkách a stanicích s cílem zvýšení komfortu při nástupu do vlakových souprav a zajištění bezbariérového přístupu do všech prostor přístupných cestující veřejnosti.

Z hlediska napojení železničních zastávek a stanic na stávající síť pozemních komunikací stavbou nedochází k podstatným změnám. Stavební úpravy přístupových komunikací k zastávkám a stanicím souvisí se změnou dispozic nástupišť a se zajištěním bezbariérového přístupu pro cestující.

doprava v klidu

Výpočet potřebného počtu parkovacích stání dle SŽ PO-11/2020-GR je uveden v následující tabulce:

$$N_{\text{ŽST}} = O_o + P_o + P_{K+R}$$

$$N_{\text{ŽST}} = P_Z * K_Z * k_I + P_c * k_a * k_I + P_{K+R}$$

	O_o	P_Z	k_Z	P_o	P_c	k_a	k_I	P_{K+R}	$N_{\text{ŽST}}$
<i>ŽST Nová Ves nad Lužnicí*</i>	0	0	0	0	115	0,067	1	0	4
Dvory nad Lužnicí	0	0	0	0	55	0,067	1	0	2
Hrdlořezy	0	0	0	0	25	0,067	1	0	1
<i>Suchdol n. L. zastávka*</i>	0	0	0	0	490	0,067	1	0	17
<i>ŽST Suchdol nad Lužnicí</i>	0	0	0	0	255	0,067	1	0	9
ŽST Majdalena	0	0	0	0	390	0,067	1	0	13
<i>Majdalena zastávka*</i>	0	0	0	0	5	0,067	1	0	1
<i>Třeboň lázně*</i>	0	0	0	0	1190	0,067	1	0	40
<i>ŽST Třeboň</i>	0	0	0	0	730	0,067	1	0	25
<i>Lužnice*</i>	0	0	0	0	55	0,067	1	0	2
ŽST Lomnice nad Lužnicí	0	0	0	0	205	0,067	1	0	7
<i>Frahelž*</i>	0	0	0	0	40	0,067	1	0	2
<i>Vlkov nad Lužnicí*</i>	0	0	0	0	40	0,067	1	0	2

** s ohledem na stísněné prostorové poměry v těchto lokalitách není se zřízením parkovacích míst uvažováno.*

V zastávce Dvory nad Lužnicí je celkem navrženo 12 parkovacích stání, z toho 1 pro invalidy. V této lokalitě je uvažováno s následným navýšením počtu cestujících v závislosti na možnostech využití dalších území pro obytnou výstavbu.

V zastávce Hrdlořezy je celkem navrženo 9 parkovacích stání, z toho 1 pro invalidy. Počet navržených parkovacích míst řádově odpovídá výpočtové hodnotě v této lokalitě.

V ŽST Suchdol nad Lužnicí je řešení parkovacích ploch součástí navazující investice města Suchdol nad Lužnicí, které řeší přestupní autobusový terminál.

V ŽST Majdalena jsou navržena 4 parkovací stání, z toho 1 pro invalidy. Se započítáním stávajících 6 parkovacích stání bude k dispozici celkem 10 parkovacích stání, z toho 1 pro invalidy. Počet parkovacích míst řádově odpovídá výpočtové hodnotě v této lokalitě.

V ŽST Třeboň jsou parkovací stání řešena v rámci související stavby města Třeboň „Studie alternativ připojení prostoru ulice Za Nádražím v Třeboni“ o celkovém počtu 36 parkovacích stání, z toho 2 pro invalidy.

V ŽST Lomnice nad Lužnicí je navrženo celkem 18 parkovacích stání, z toho 1 pro invalidy. Počet parkovacích míst vyplynul z koordinace se záměrem města Lomnice n. L. na realizaci přestupního terminálu „Dopravní terminál Lomnice nad Lužnicí“ spočívající ve vyznačení parkovacích stání v prostoru rekonstruované plochy před VB.

Parkování jízdních kol je řešeno formou stojanů umístěných, a to buď integrací do přístřešků pro cestující a technologii, především na zastávkách, nebo umístěním do typizovaných přístřešků (žel. stanice). Počet stání pro kola je následující:

- 6 kol v ŽST Nová Ves nad Lužnicí, zast. Dvory nad Lužnicí, zast. Hrdlořezy a zast. Lužnice
- 12 kol v zast. Suchdol nad Lužnicí zastávka, ŽST Suchdol nad Lužnicí, ŽST Majdalena, zast. Majdalena zastávka a ŽST Třeboň
- v zast. Třeboň lázně (nově ŽST Třeboň, obvod Třeboň lázně) je k dispozici stávající přístřešek
- v ŽST Lomnice nad Lužnicí jsou stání pro celkem 12 kol součástí související investice města „Dopravní terminál Lomnice nad Lužnicí“
- v zast. Frahelž nyní se stáním pro kola uvažováno
- v zast. Vlkov n. L. jsou v současné době stojany pro 8 kol. V rámci stavby dojde k jejich přesunutí vpravo (z pohledu od silnice) budovy čekárny

pěší a cyklistické stezky

Pěší a cyklistické stezky nejsou prioritně předmětem řešení tohoto záměru. V rámci stavby dochází pouze k jejich úpravě vedení v případě přerušení nebo přeložek stávajících komunikací, kterých jsou součástí. Uvedené úpravy se dotknou pěších tras a cyklotras.

Žádná z uvedených tras nebude zcela přerušena a zrušena, pouze dojde k úpravě vedení po nových mostních objektech nebo po překládaných komunikacích. Níže je uveden seznam pěších tras a cyklotras, které budou přetrasovány a upraveny dle nového stavu:

- cyklotrasa „1012“ v obci Dvory n. L. bude převedena přes žel. trať novým podchodem v km 11,150 na přeložku silnice III/1505 ke zrušenému přejezdu P5593 na západní straně žel. trati
- cyklotrasa v ŽST Suchdol n. L. bude od zrušeného přejezdu P5601 vedena po nové místní komunikaci vpravo žel. trati k novému podchodu v km 17,022, případně až na novou křižovatku s komunikací II/1505 u žel. přejezdu P5602
- červená turistická pěší trasa Naděje (rybník) – Vlkov (žst.) bude v km 47,365 – 47,530 nově vedena vlevo žel. trati s převedením pod mostním objektem v ev. km 47,370

provizorní napojení dopravní infrastruktury

Kromě provizorních stavů žel. svršku, vyplývající z postupů výstavby v Zásadách organizace výstavby, samostatná část dokumentace N.1.6.4, není součástí řešení dokumentace stavby.

B.4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

Trať České Velenice – Veselí nad Lužnicí (číslo 261 00 dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální) je součástí celostátní dráhy a transevropské dopravní sítě TEN-T. Trať je v celé délce jednokolejná s provozem v nezávislé trakci. Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽ D1, DÍL PRVNÍ.

Trať má dle knižního jízdního řádu číslo 226 (Veselí nad Lužnicí – České Velenice a zpět), v nákresných jízdních řádech a v TTP je trať označena číslem 705C (České Velenice – Veselí nad Lužnicí).

Příprava stavby navazuje na dokumentaci pro územní rozhodnutí, která vychází ze Studie proveditelnosti trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí ve variantě OeSp a je rozšířena na rychlost 120 km/h na celé trati.

Stavba zahrnuje elektrizaci, rekonstrukci tratě a všech železničních stanic a zastávek na trati. Realizací stavby bude umožněno zavedení provozního modelu s vlaky kategorie R a Sp v souhrnném dvouhodinovém intervalu, který bude ve shodném taktu proložen vlaky kategorie Os.

Na základě TES trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí se v nákladní dopravě v případě elektrizace trati předpokládá převedení 2 párů vlaků nákladní dopravy, které jsou dnes vedeny delší trasou v závislé trakci bez nutnosti přepřahu přes ŽST České Budějovice na hraniční přechod České Velenice – Gmünd NÖ. Vyjma těchto převedených vlaků nákladní dopravy trať bude zastávat funkci odklonové trasy pro mezinárodní vlaky mezi Českou republikou a Rakouskem (tedy i jako záložní trasa pro vlaky 1. TŽK ve směru Břeclav – Rakousko). V souladu se zadáním musí trať umožnit vedení vlaků o délce až 740 metrů.

Provozně technologické vyhodnocení současného stavu infrastruktury

Trať České Velenice – Veselí nad Lužnicí číslo 261 00 (dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální) je součástí celostátní dráhy a transevropské dopravní sítě TEN-T. Trať je v celé délce jednokolejná s provozem v nezávislé trakci. Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ.

Trať má dle knižního jízdního řádu číslo 226, v nákresných jízdních řádech a v TTP je označena číslem 705C.

Vlaky jsou na předmětné trati omezeny délkovým normativem, a to:

- u vlaků dálkové osobní dopravy na 90 metrů,
- u vlaků regionální osobní dopravy na 90 metrů,
- u vlaků nákladní dopravy na 465 metrů (největší povolená délka nákladního vlaku 603 metrů).

Základní parametry trati:

- maximální traťová třída zatížení D3 (22,5 t na nápravu a 7,2 t na běžný metr) s přidruženou rychlostí 100 km.h⁻¹,
- skupina přechodnosti 3,
- průjezdný průřez GC.

Trať je pokryta rádiovým spojením GSM-R v úseku České Velenice – Nová Ves nad Lužnicí, SRD (TRS) na kanálové skupině 60 v úseku Dvory nad Lužnicí z – Vlkov nad Lužnicí z a na kanálové skupině 64 v úseku Vlkov nad Lužnicí z – Veselí nad Lužnicí.

Celá trať spadá do obvodu SSZ, OŘ Plzeň, PO Tábor vyjma ŽST České Velenice, která spadá pod PO České Budějovice.

Rozsah dopravy a dopravní technologie ve stávajícím stavu

Stávající rozsah dopravy

Rozsah dopravy pochází z nejnovějšího grafikonu vlakové dopravy, který byl v době zpracování dokumentace znám (tedy JŘ 2024/2025).

Osobní doprava

Objednatelům vlaků dálkové dopravy je Ministerstvo dopravy ČR a od JŘ 2019/2020 jsou zavedeny 4 páry vlaků linky R17 (s označením Lužnice) mezi Prahou a Českými Velenicemi (některé z nich jsou prodlouženy o trasu mezi stanicemi České Velenice a Wien Franz-Josefs-Bahnhof).

Objednatelům vlaků regionální dopravy je Jihočeský kraj zastoupený společností JIKORD.

Linky dálkové dopravy

Linka **R17 Praha – Tábor – České Budějovice/České Velenice** je na předmětné trati provozována celodenně v počtu 4 párů vlaků. Vlaky na předmětné trati pravidelně zastavují v ŽST České Velenice, na zastávce Suchdol nad Lužnicí zastávka z, v ŽST Majdalena, na zastávce Třeboň lázně z, v ŽST Třeboň a v ŽST Veselí nad Lužnicí.

Vlaky linky R17 jsou v předmětném úseku tvořeny lokomotivou v nezávislé trakci (řady 754) a v základní sestavě pěti vozy klasické stavby, ve špičkových časech jsou posíleny až na 9 vozů. Přepřah lokomotiv probíhá při pobytu v ŽST Veselí nad Lužnicí (kdy dochází u vybraných spojů ve vybrané dny též k manipulaci s posilovými vozy), respektive u vlaků v trase Wien – Praha a opačně navíc také v ŽST České Velenice.

Linky spěšných vlaků

Vlaky kategorie Sp nejsou na trati toho času provozovány.

Linky osobních vlaků

Linka **S5 České Velenice – Veselí nad Lužnicí** je provozována ve dvouhodinovém taktu s účelovými spoji v ranní špičce a vynechaným párem vlaků v sedlových hodinách.

Vlaky linky jsou obvykle tvořeny motorovými jednotkami řady 814+914, zejména v letním období zdvojenými a případně doplněnými vozem Bdtax⁷⁸⁵ (015) pro přepravu jízdních kol.

Nákladní doprava

Rozsah nákladní dopravy zahrnuje pravidelné vlaky GVD a zohledňuje kalendář jejich provozu. Vlaky jedoucí ad-hoc, které jsou objednávány dopravcem dle potřeb přepravce/možností dopravce, nejsou v GVD zaneseny, proto nejsou v přehledu zohledněny.

1 pár vlaků kategorie Mn obsluhuje jednotlivé stanice dle aktuální potřeby ze ŽST České Velenice.

Vyjma těchto vlaků je trať využívána jako odklonová pro úsek Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – České Velenice – Rakousko. V bezvýlukovém stavu jsou však vlaky nákladní dopravy vedeny delší a sklonově náročnější (avšak elektrizovanou) trasou přes ŽST České Budějovice.

Obecně lze stanovit, že vlaky kategorie Mn jsou vedeny lokomotivou řady 709 nebo 742 s délkovým normativem 300 metrů a hmotnostním normativem 450 tun.

Sumarizace provozu ve stávajícím stavu

Výše uvedený obecný popis byl shrnut do následujících tabulek. Rozsah dopravy zahrnuje pravidelné vlaky dle JŘ 2024/2025, který bude platit od 15. prosince 2024 a který oproti předchozímu částečně navyšuje rozsah regionální dopravy.

Vlaky jedoucí ad-hoc, které jsou objednávány dopravcem dle potřeb přepravce/možností dopravce, nejsou v GVD zaneseny, proto nejsou v přehledu zohledněny. Stejně tak nejsou zohledněny letní prázdniny, kdy jezdí celotýdenně některé vlaky jinak vedené pouze ve vybrané dny v týdnu.

Rozsah dopravy a dopravní technologie ve výhledovém stavu

Základními podklady pro získání rozsahu dopravy a její organizaci na trati jsou:

- **Technicko-ekonomická studie trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí,**
- poskytnuté podklady a vyjádření ze strany Ministerstva dopravy ČR a společnosti JIKORD.

Osobní doprava

Objednatel vlaků dálkové dopravy (rychlíků linky R17) je Ministerstvo dopravy ČR. Objednatel vlaků regionální dopravy (spěšné a osobní vlaky) je Jihočeský kraj zastoupený společností JIKORD.

Linky dálkové dopravy

Ministerstvo dopravy ČR jako objednatel vlaků dálkové dopravy předpokládá výhledově provoz následujících linek dálkové dopravy:

Linka **R17 Praha – Tábor – České Budějovice/České Velenice** má být nadále provozována celodenně ve čtyřhodinovém taktu. Vlaky budou zastavovat na předemětné trati v ŽST České Velenice, na zastávce Suchdol nad Lužnicí zastávka z, v ŽST Majdalena, u nástupiště v obvodu Třeboň lázně a Třeboň a v ŽST Veselí nad Lužnicí.

Vlaky linky R17 jsou výhledově v předemětném úseku uvažovány buďto lokomotivou v závislé trakci (předpokládána řady 380) a v základní sestavě šesti vozy klasické stavby, nebo ucelenou jednotkou podobných délkových a kapacitních parametrů a posilovými vozy (případně posilovou jednotkou). Dle závěrů z výrobních porad a rozhodnutí investora budou proto nástupiště, tam kde rychlíky pravidelně zastavují, koncipována na maximální uvažovanou délku zastavujícího vlaku, což činí 240 metrů včetně rezervy na zastavení.

V základním stavu, s předpokladem vozby klasických souprav, vyhovuje nástupiště délky 240 metrů pro vlaky složené z osmi vozů (délky 26,4 m) + hnací vozidlo.

Linky स्पेशných vlaků

Jihočeský kraj zastoupený společností JIKORD jako objednatel vlaků regionální dopravy předpokládá výhledově provoz následujících linek rychlé regionální dopravy:

Linka **Sp S5 České Velenice – Veselí nad Lužnicí** bude zavedena celodenně ve čtyřhodinovém taktu. Vlaky budou vedeny ve vzájemném prokladu s vlaky linky R17 na výsledný celodenní dvouhodinový takt rychlé dopravy. Budou zastavovat na předemětné trati v ŽST České Velenice, na zastávce Suchdol nad Lužnicí zastávka z, v ŽST Suchdol nad Lužnicí, v ŽST Majdalena, u nástupiště v obvodu Třeboň lázně a Třeboň, v ŽST Lomnice nad Lužnicí a v ŽST Veselí nad Lužnicí (oproti rychlíkům tedy navíc v ŽST Suchdol nad Lužnicí a Lomnice nad Lužnicí).

Vlaky budou výhledově v předemětném úseku vedeny elektrickou jednotkou řady 650 (RegioPanter), v dopravních špičkách nebo z oběhových důvodů nelze vyloučit jejich zdvojení, výhledově nasazení třívozových verzí (řada 640).

Linky osobních vlaků

Jihočeský kraj zastoupený společností JIKORD jako objednatel vlaků regionální dopravy předpokládá výhledově provoz následujících linek regionální dopravy:

Linka **Os S5 České Velenice – Veselí nad Lužnicí** bude provozována celodenně ve dvouhodinovém taktu. Budou zastavovat ve všech železničních stanicích a zastávkách.

Vlaky budou výhledově v předemětném úseku vedeny elektrickou jednotkou řady 650 (RegioPanter), v dopravních špičkách nebo z oběhových důvodů nelze vyloučit jejich zdvojení, výhledově nasazení třívozových verzí (řada 640). Nástupiště proto musí být koncipována na maximální délku zastavujícího vlaku, což činí 170 metrů včetně rezervy na zastavení (při dvojici jednotek řady 640).

Nákladní doprava

Na základě TES trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí se v nákladní dopravě v případě elektrizace trati předpokládá převedení 2 párů nákladních vlaků, které jsou dnes vedeny delší trasou v závislé trakci bez nutnosti přepřahu přes ŽST České Budějovice.

Vyjma těchto převedených vlaků nákladní doprava trať bude zastávat funkci odklonové trasy pro mezinárodní vlaky České Budějovice – České Velenice, České Budějovice – Horní Dvořiště i pro vlaky 1. TŽK ve směru Rakousko. V souladu se zadáním musí trať umožnit vedení vlaků o délce až 740 metrů.

Trať bude nadále obsluhovat jeden pár vlaků kategorie Mn. Vedeny mohou být též ucelené vlaky kategorie Pn ze ŽST Nová Ves nad Lužnicí, případně i ze ŽST Majdalena v případě obnovení těžby, stejně jako další případné ad-hoc vlaky dle aktuálních výhledových potřeb.

Pro výpočet budou použity obecně platné délkové a hmotnostní normativy jednotlivých typových vlaků:

- Nex vlak dlouhý 363 + S 1600 t, 740 m,
- Nex, Pn vlak 363 + S 2000 t, 450 m,
- Mn vlak 742 + S 600 t, 300 m.

Navrhované úpravy

Základní parametry trati

Trať České Velenice – Veselí nad Lužnicí je součástí celostátní dráhy a transevropské dopravní sítě TEN-T. Trať bude v celé délce jednokolejná s provozem v závislé trakci 25 kV, 50 Hz. Organizování a řízení drážní dopravy bude probíhat podle předpisu Správy železnic, státní organizace pro trať vybavené evropským vlakovým zabezpečovačem SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis (účinnost stanovena od 15. 12. 2025).

Vlaky budou na předmětné trati omezeny délkovým normativem, a to:

- u vlaků dálkové osobní dopravy na 240 metrů,
- u vlaků regionální osobní dopravy na 170 metrů,
- u vlaků nákladní dopravy na 580 metrů (největší povolená délka nákladního vlaku 740 metrů).

Základní parametry trati:

- Maximální traťová třída zatížení D4 (22,5 t na nápravu a 8 t na běžný m) s přidruženou rychlostí 120 km.h⁻¹,
- průjezdný průřez GC.

Trať bude pokryta rádiovým spojením GSM-R.

S ohledem na závěry „Studie proveditelnosti zajištění provozu vlaků o délce 740 m, které je toho času zpracovávána, byla oproti původnímu návrhu z důvodu očekávaného navýšení rozsahu provozu dlouhých vlaků přidána kolej číslo 2 v ŽST Lomnice nad Lužnicí. Kolej dostatečné délky je navržena také v ŽST Suchdol nad Lužnicí.

Závěr

Trať České Velenice – Veselí nad Lužnicí (dle knižního jízdního řádu číslo 226, v nákresech jízdních rádek a v TTP číslo 705-2) je součástí celostátní dráhy a transevropské dopravní sítě TEN-T. Trať je v celé délce jednokolejná s provozem v nezávislé trakci. Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽ D1, ČÁST PRVNÍ.

Příprava stavby vychází ze Studie proveditelnosti trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí ve variantě OeSp a je rozšířena na rychlost 120 km/h na celé trati.

Stavba zahrnuje elektrizaci celé trati, rekonstrukci trati v úseku 1,812 – 54,151 se zavedením nejvyšší rychlosti 120 km/h a rekonstrukci všech ŽST a zastávek na trati. Realizace stavby umožní zavedení modelu provozu vlaků kategorie R a Sp v souhrnném dvouhodinovém taktu, který bude ve shodném taktu proložen vlaky kategorie Os.

Po elektrizaci budou na trať trati převedeny vlaky nákladní dopravy, které jsou dosud vedeny delší trasou v závislé trakci bez nutnosti přepřahu přes ŽST České Budějovice. Vyjma těchto převedených vlaků nákladní dopravy trať bude plnohodnotnou odklonovou trasou pro mezinárodní vlaky ve směru do/z Rakouska a umožní vedení vlaků o délce až 740 metrů.

Ve stanicích a na zastávkách, kde zastavují rychlíky, byla navržena nástupiště s délkou nástupní hrany 190 metrů, v ostatních stanicích a zastávkách činí délky nástupní hrany 120 metrů. Na základě požadavků vzešlých z připomínkového řízení byly vytvořeny prostorové rezervy na možné prodloužení nástupišť pro větší délku výhledových souprav (v regionální dopravě 170 metrů, v dálkové dopravě 240 metrů).

ŽST budou zabezpečeny staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo a budou dálkově ovládány z dispečerského pracoviště RDP České Budějovice. Uvažován je výhradní provoz ETCS L2.

Manipulační koleje určené pro případné využití pro odstavení vozů spadajících pod RID byly ve všech železničních stanicích zachovány v míře, jakou vyvolané úpravy těchto stanic umožnily. Zájmy Armády ČR nebudou touto stavbou dotčeny (v železniční stanici České Velenice nejsou v rámci této stavby uvažovány žádné stavební úpravy týkající se kolejíště).

Zvýšení rychlosti v kombinaci s nasazením vozidel elektrické trakce přinese výrazné úspory v jízdních dobách vlaků osobní i nákladní dopravy. Zvýšení vjezdových a odjezdových rychlostí v jednotlivých stanicích přináší zkrácení provozních intervalů. Stavba také přináší výraznou úsporu provozních zaměstnanců.

Dokumentace zohledňuje rovněž jednotlivé stavební postupy a navrhuje opatření pro provoz osobní i nákladní dopravy po dobu realizace stavby.

V průběhu zpracování byla dokumentace konzultována se zástupci Správy železnic, SSZ, OŘ Plzeň, PO České Budějovice, PO Tábor, Ministerstva dopravy ČR, společností JIKORD, ŽESNAD a dopravců (ČD a ČD Cargo).

V dalším stupni by měla být kromě prověření prodloužení nástupišť o prostorové rezervy na základě potvrzených požadavků objednatelů taktéž prověřena možnost zvýšení traťové rychlosti nad 120 km/h, což by bylo vhodné pro zajištění vyšší stability provozního konceptu na jednokolejné trati a stability přípojových vazeb v ŽST České Velenice a ŽST Veselí nad Lužnicí.

Dále bude aktualizován rozsah výhledové dopravy i s ohledem na závěry „Studie proveditelnosti zajištění provozu vlaků o délce 740 m“, která je toho času zpracovávána. Již v tomto stupni byla oproti původnímu návrhu z důvodu očekávaného navýšení rozsahu provozu dlouhých vlaků přidána kolej číslo 2 v ŽST Lomnice nad Lužnicí.

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné části dokumentace s označením přílohy N.1.6.3 Provozní a dopravní technologie.

B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

Nezbytné terénní úpravy jsou navrženy v rámci stavebního objektu železničního spodku. Základní tvarové řešení trati je definováno interními předpisy dráhy, jako jsou např. Vzorové listy železničního spodku.

Technické řešení je patrné ze samostatné části dokumentace D.2.1.1.

b) použité vegetační prvky

V rámci stavby se předpokládá při návrhu železničního spodku ochránit všechny nově realizované plochy tak, aby nedocházelo k půdní erozi a ohrožení provozního stavu dráhy. Jedná se zvláště o aplikaci hydroosevu, či technických textilií s travním semenem.

Na základě rozsahu smýcené vegetace se předpokládá požadavek na tzv. náhradní výsadby, dle zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon 114/1992 Sb.“), jako kompenzační opatření na základě požadavku příslušných orgánů ochrany životního prostředí.

V předchozím stupni dokumentace ve stupni DÚR vydal příslušný orgán ochrany přírody – Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Regionální pracoviště Jižní Čechy, oddělení Správa CHKO Třeboňsko (dále jen AOPK) dne 25. 10. 2023 pod č.j.: 05265/JC/23 souborné stanovisko. V tomto stanovisku AOPK pod bodem II. uložila podle ustanovení § 9 odst. 1 a 2 zákona povinnost provést náhradní výsadbu ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin, a to v počtu **4 538 ks stromů a 6 636 ks keřů**. Požadavky na materiál náhradních výsadeb jsou následující:

- alejové stromy – 2 x přesazované, o min. výšce 2,5 m, s min. výškou založení koruny 1,5 m a o obvodu kmene v kategoriích 8/10–12/14 cm (měřeno 1 m nad zemí), s balem nebo kontejnerované. Tyto stromy musí mít hlavní osu koruny jen jednu, a to v prodloužení osy

kmene, s větvemi rovnoměrně rozdělenými po celé délce terminálu. Koruna nesmí být založena v patrech a terminál se nesmí zakracovat.

- listnaté keře – pro všechny výsadby opadavý keř standardní výšky 40–60 cm v kontejneru o objemu 2 l, nejméně 2 výhony, před zakrácením.

c) biotechnická, protierozní opatření

Není součástí řešení dokumentace stavby.

B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) vliv na životní prostředí

V souladu s podmínkou č. 17 z Rozhodnutí AOPK č.j. SR/0135/JC/2023-4 ze dne 26. 9. 2023 bude před zahájením prací bude aktualizován biologický průzkum dotčeného území stavby, který v době zahájení stavby nesmí být starší než 2 roky. V případě, že bude při kontrolním biologickém průzkumu, ať už před zahájením stavby nebo v průběhu stavby, zjištěn výskyt dalších zvláště chráněných druhů, bude požádáno o udělení výjimky i pro tyto druhy a přijmout ochranná opatření, případně realizovat kompenzační opatření.

Ovzduší

Vzhledem ke skutečnosti, že v průběhu zpracování DSP nedošlo ke změně umístění recyklační linky, přístupových komunikací ani objemu recyklovaného štěrku zůstává vydaný souhlas s umístěním vyjmenovaného stacionárního zdroje v platnosti. Umístění těchto časově omezených zdrojů bylo povoleno Souhlasným stanoviskem vydaným Krajským úřadem Jihočeského kraje ze dne 12.6.2023 pod. Č.j. KUJCK 70191/2023.

Z provedených výpočtů ročních imisních příspěvků je patrné, že navržená recyklace štěrku lože nebude mít za následek dlouhodobé ovlivnění imisní situace vybraných lokalit – Třeboň, Majdaléna a České Velenice). Dále nedojde k překročení imisního limitu denních koncentrací PM₁₀. Imisní příspěvek TZL (PM₁₀ a PM_{2,5}) z nákladní automobilové dopravy, která bude zajišťovat navážení štěrku a odvážení recyklovaného materiálu je oproti imisnímu příspěvku z provozu recyklační základny velice nízký a zůstává v jejím překryvu. Realizací stavby nedojde v okolí k překročení ročních imisních limitů dalších sledovaných znečišťujících látek jako (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren) a nepovede k výraznějšímu zhoršení stávající kvality ovzduší v daných lokalitách.

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné části projektové dokumentace „N.1.2.10 Rozptylová studie“.

Hluk a vibrace

Hluková studie se zabývá ekvivalentními hladinami akustického tlaku ze železniční dopravy na řešeném úseku trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo) po jeho modernizaci. Je dokladována v části dokumentace N.1.2.9.

Součástí studie je i měření hluku a vibrací ze stávající železniční dopravy u nejbližší obytné zástavby.

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č.258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů Pro dopravní hluk je významný především § 30 a § 31 tohoto zákona, který hovoří o povinnosti správců pozemních komunikací či železnic technickými opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity stanovené prováděcím předpisem (viz dále).

Podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády ze dne 7. prosince 2022, kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Toto nařízení vlády zpracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje hygienické limity hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Dále upravuje hygienické limity vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb.

Na základě provedených výpočtů je doporučeno provést měření hluku po realizaci stavby a případně doplnit individuální protihluková opatření na 1 objekt č.p. 76 Nová Ves nad Lužnicí.

V samostatné části je také řešen hluk ze stavební činnosti, kde byly hodnoceny jednotlivé stavební postupy s odpovídajícím nasazením nejhluchnější strojní mechanizace. Na základě výpočtů ekvivalentních hladin akustického tlaku z předpokládaných stavebních činností bylo vytipováno několik obytných objektů, kde hrozí překročení hygienického limitu pro hluk ze stavební činnosti a navrženo protihlukové opatření v podobě plného oplocení v době provádění nejhluchnějších stavebních prací v jejich blízkosti.

Ochrana vod

Dotčené útvary povrchových a podzemních vod

Zájmové území stavby se nachází v útvarech povrchových tekoucích vod:

- Lužnice od státní hranice po Koštěnický (Kačležský) potok (ID - HVL_0530)
- Tušův (Hrdlořežský potok) od pramene po ústí do Lužnice (ID – HVL 0500)
- Zlatá stoka (ID – HVL 0660)
- Lužnice od toku Koštěnický (Kačležský) potok po vzdutí rybníka Rožmberk (ID – HVL 0580)
- Prostřední stoka od počátku po vzdutí rybníka Rožmberk, včetně toku Spolský potok od hráze rybníka Svět (ID – HVL 0610)
- Lužnice od hráze rybníka Rožmberk po tok Nežárka, včetně toku Miletínský potok od toku Zlatá Stoka (ID – HVL 0680)
- Nežárka od toku Hamerský potok po ústí do Lužnice (ID – HVL 0850)
- Lužnice od toku Nežárka po Košínský potok (ID – HVL 0950)

Stavebním záměrem není zasažen žádný útvar povrchových stojatých vod. Těleso dráhy prochází v km 36,509 – 36,965 podél koryta Zlaté stoky mezi dvěma útvary povrchových stojatých vod Rybník Rožmberk na toku Lužnice (ID HVL_0635_J) a Rybník Káňov na toku Káňovský potok (ID_0625_J). Výpustní objekty obou těchto útvarů jsou vyústěny do Zlaté stoky v místě průchodu trati v úseku mezi ŽST Třeboň a zast. Lužnice. Výpust z rybníka Rožmberk podchází železniční těleso.

Zájmové území stavby se nachází v útvarech podzemních vod základní vrstvy:

- Třeboňská pánev – jižní část (ID 21400),
- Třeboňská pánev – střední část (ID 21520)
- Krystalinikum v povodí Lužnice (ID 65100).

Okrajově zasahuje do útvaru podzemních vod svrchních vrstev Kvartér Lužnice (ID 12110).

Vodní toky

	vodoteč ID toku (CEVT) ČHP katastrální území	- staničení křížení s tratí, způsob křížení - realizovaný stavební objekt
1	PBP Rybné ID VT 10239786 České Velenice Lesy ČR, s.p.	Do koryta toku není zasahováno
2	PBP Rybné ID VT 10251660 České Velenice Lesy ČR, s.p.	Do koryta toku není zasahováno
3	Rybná ID VT 10101902 k.ú. České Velenice Lesy ČR, s.p.	Do koryta toku není zasahováno
4	LBP Rybné ID VT 10257434 k.ú. České Velenice Lesy ČR, s.p.	SO 02-21-01 Železniční propustek v ev. km 2,025 Stávající kamenný klenbový propustek, Stávající volná výška: 2 m, Stávající délka přemostění: 0,92 m

	vodoteč ID toku (CEVT) ČHP katastrální území	- staničení křížení s tratí, způsob křížení - realizovaný stavební objekt
		Je navržena rekonstrukce, Navrhovaná volná výška: 2 m, Navrhovaná délka přemostění: 0,92 m, šířka nosné konstrukce 6,8 m
5	PBP Jeleního potoka ID VT 10257393 k.ú. Nová Ves nad Lužnicí Lesy ČR, s.p.	SO 02-21-02 Železniční propustek v ev. km 3,112 Stávající kamenný klenbový propustek, Stávající volná výška: 1,83 m, Stávající délka přemostění: 0,65 m Je navržena přestavba na trubní propustek DN 1200, šířka nosné konstrukce 13,6 m.
6	Jelení potok ID VT 10244911 k.ú. Nová Ves nad Lužnicí Lesy ČR s.p.	SO 02-20-01 Železniční most v ev.km 5,775 Stávající most - polokruhová kamenná klenba s kamennými tížnými opěrami a šikmými svahovými křídly, Volná výška pod mostem 3,32 m. Nový stav – na stávající kamennou klenbu bude provedena železobetonová vana s bezešvou izolací (bezešvá izolace navržena z důvodu omezení úprav stávající nadbetonávky klenby). Sanace stávajícího zdiva opěr, křídel a klenby bude provedena injektáží a spárováním. Povrch zdiva bude očištěn otryskáním. Zesílení založení opěr bude provedeno mikropilotami vrtanými z úrovně odhaleného rubu horní části klenby. Nová šířka mostu je 6,2 m. Na mostě se uplatní VMP 2,5. Nové zábradlí bude umístěno na římse žb. vany, na šikmých křídlech zábradlí umístěno nebude. Volná výška pod mostem 3,32 m.
7	LBP Lužnice ID VT 12001840 k.ú. Nová Ves nad Lužnicí správce se neurčuje	SO 03-21-01 Železniční propustek v ev. km 6,406 Stávající kamenný klenbový propustek (část mimo hlavní koleje trubní), Stávající volná výška: 1,2 m, Stávající délka přemostění: 1,3 m Je navržena přestavba na trubní propustek DN 1200, šířka nosné konstrukce 38,0 m
8	LBP Lužnice ID VT 10280063 k.ú. Nová Ves nad Lužnicí Povodí Vltavy s.p.	SO 04-21-01 Železniční propustek v ev. km 6,614 Stávající kamenný klenbový propustek, Stávající volná výška: 1,61 m, Stávající délka přemostění: 1,28 m Je navržena přestavba na trubní propustek DN 1200, šířka nosné konstrukce 12,6 m
9	LBP Lužnice ID VT 10240117 k.ú. Nová Ves nad Lužnicí Povodí Vltavy, s.p.	SO 04-21-04 Železniční propustek v ev. km 7,232 Stávající kamenný deskový propustek, Stávající volná výška: 0,7 m, Stávající délka přemostění. 0,7 m Je navržena přestavba na trubní propustek DN 1000, šířka nosné konstrukce 9,3 m.
10	LBP Lužnice ID VT 10243155 k.ú. Dvory nad Lužnicí Povodí Vltavy s.p.	SO 04-21-11 Železniční propustek v ev. km 10,883 Stávající kamenný klenbový propustek, Stávající volná výška: 2,45 m, Stávající délka přemostění: 0,93 m Je navržena přestavba na rámový propustek, s volnou výškou 2,3 m, světlá šířka 1,2 m, šířka nosné konstrukce 15,0 m
11	Černý potok (Hrdlořežský potok) ID VT 10250508 k.ú. Hrdlořezy u Suchdola nad Lužnicí Lesy ČR, s.p.	SO 04-20-01 Železniční most v ev.km 13,022 Stávající stav - plnostěnná ocelová nosná konstrukce se zapuštěnou mostovkou a mostnicemi, kamenné tížné opěry, kamenná rovnoběžná křídla, volná výška pod mostem 2,43 m, 1 mostní otvor. Nový stav - nový most je navržen jako konstrukce ze ZBN na nových železobetonových úložných prazích provedených na stávajících opěrách. Stávající NK bude snesena a stávající opěry budou částečně ubourány. Volná výška pod mostem 2,63 m. 1 mostní otvor. Hydrotechnické posouzení: Návrhový průtok (NP) = $Q_{100} = 23 \text{ m}^3/\text{s}$ Kontrolní návrhový průtok (KNP) = $1,50 \times Q_{100} = 34,50 \text{ m}^3/\text{s}$ Návrhová hladina (NH) = $H_{100} = 456,79 \text{ m n.m.}$ Kontrolní návrhová hladina (KNH) = $457,19 \text{ m n.m.}$ Norma požaduje výšku 1m nad: $NH_{100} = 456,79 \text{ m n.m.}$ $458,025 - 456,79 = 1,24 \text{ m} \dots \text{vyhoví}$ Norma požaduje výšku 0.5m nad: $KNH_{100} \times 1.15 = 457,19 \text{ m n.m.}$ $458,025 - 457,19 = 0,84 \text{ m} \dots \text{Vyhoví}$
12	LBP Černého potoka	SO 04-21-14 Železniční propustek v ev. km 14,382

	vodoteč ID toku (CEVT) ČHP katastrální území	- staničení křížení s tratí, způsob křížení - realizovaný stavební objekt
	ID VT 10279475 k.ú. Suchdol nad Lužnicí Lesy ČR, s.p.	Stávající kamenný klenbový propustek, Stávající volná výška: 3,81 m, Stávající délka přemostění: 1,88 m Je navržena rekonstrukce s novou železobetonovou deskou s úložným prahem. Spodní stavba zůstane zachována. Navrhovaná volná výška: 3,856 m, Navrhovaná délka přemostění: 1,88 m, šířka nosné konstrukce 6,2 m.
13	LBP Lužnice Suchdolský potok ID VT 10262754 k.ú. Suchdol nad Lužnicí Povodí Vltavy, s.p.	SO 04-21-15 Železniční propustek v ev. km 15,413 Stávající kamenný klenbový propustek, Stávající volná výška: 3,2 m, Stávající délka přemostění: 1,87 m Je navržena sanace konstrukce s nasazením ŽB vany, Navrhovaná volná výška: 3,2 m, Navrhovaná délka přemostění: 1,87 m, šířka nosné konstrukce 6,4 m.
14	LBP od Benátek ID VT 10262584 k.ú. Suchdol nad Lužnicí Povodí Vltavy, s.p.	SO 06-20-02 Železniční most v ev.km 18,061 Stávající stav - kamenná půlkruhová klenba, tížné kamenné opěry a šikmá kamenná křídla. Volná výška pod mostem 4,597 m. Nový stav – Stávající most bude sanován. Bude doplněna nasazena ŽB deska, přechodové zídky za křídly, nové rubové odvodnění a nové zábradlí, kamenná klenba bude injektovaná, kamenné zdivo bude očištěno a přespárováno, terén za křídly bude opatřen kamenným odlážděním, kamenné odláždění koryta potoka bude zčásti obnoveno. Volná výška pod mostem 4,597 m.
15	Zlatá stoka ID VT 10267740 k.ú. Majdalena Rybářství Třeboň Hld. a.s.	SO 08-20-01 Železniční most v ev.km 22,748 Stávající stav - plnostěnná ocelová nosná konstrukce se zapuštěnou mostovkou a mostnicemi, kamenné tížné opěry, kamenná, rovnoběžná křídla, 1 mostní otvor, Volná výška pod mostem 1,19 m. Nový stav – nový most je navržen jako konstrukce ze ZBN na nových železobetonových opěrách s rovnoběžnými křídly, založení opěr bude na mikropilotách. Stávající NK bude snesena a stávající opěry budou ubourány. Volná výška pod mostem 1,25 m. Hydrotechnické posouzení : Jedná se o regulovaný vodní tok Zlatá stoka, nedojde ke zmenšení průtočného profilu.
16	LBP Lužnice ID VT 10280568 k.ú. Majdalena Povodí Vltavy, s.p.	SO 08-21-01 Železniční propustek v ev. km 23,949 Stávající stav - kamenná deska, kamenné tížné opěry, kolmá kamenná tížná křídla. Volná výška pod mostem cca 0,15 m, délka přemostění 0,70 m, 1 mostní otvor. Nekapacitní propustek překračuje vodoteč o značném průtoku. Nový stav - Stávající propustek bude odstraněn a na jeho místě bude realizována prefabrikovaná trubní ŽB konstrukce s kolmými čely. Trubní propustek DN 800 z prefabrikátů. Šířka nosné konstrukce 11,70m.
17	PBP Odlehčovače ID VT 10272493 k.ú. Majdalena správce se neurčuje	SO 08-21-02 Železniční propustek v ev. km 24,410 Stávající stav - nosná konstrukce desková se zabetonovanými nosníky, kamenné tížné opěry, rovnoběžná křídla. Volná výška pod mostem 0,80 m, délka přemostění 1,0 m, 1 mostní otvor. Nový stav - nový propustek je navržen v podobě rámové prefabrikované železobetonové propusti s kolmými čely. Založení propustku je plošné v místě stávajícího. Stávající propustek bude zdemolován a odstraněn. Volná výška pod mostem 1,16 m, délka přemostění 1,20 m, 1 mostní otvor. Šířka nosné konstrukce 11,40 m. Hydrotechnické posouzení: Navržený propustek vyhoví, při Q100 bude před propustkem vzdutá hladina 0,43 m.
18	Odlehčovač ID VT 10250377 k.ú. Majdalena Lesy ČR, s.p.	SO 08-20-02 Železniční most v ev.km 25,369 Stávající stav - prostá deska se zabetonovanými nosníky, kamenné tížné opěry, kamenná rovnoběžná křídla doplněná o kolmé břehové zídky. Volná výška pod mostem 2,48 m, 1 mostní otvor. Nový stav – rekonstrukce mostního objektu je navržena jako výměna nosné konstrukce za železobetonový monolitický rám s masivními krátkými stojkami uložený na stávající dřívky opěr a sprážen s mikropiloty zajišťující současně zesílení založení. Stávající NK bude snesena a stávající úložné prahy opěry budou částečně ubourány. Volná výška pod mostem 3,17 m, 1 mostní otvor.

	vodoteč ID toku (CEVT) ČHP katastrální území	- staničení křížení s tratí, způsob křížení - realizovaný stavební objekt
		<p>Hydrotechnické posouzení: Výpočet vzdutí mostem - Dle výpočtu pro průtok 12 m³/s je hloubka před mostem 1,80m, vzdutí je 0,34m.</p> <p>Při uvažování vzduté hladiny Q100 Lužnice bude:</p> <ul style="list-style-type: none"> - při stávajícím mostním profilu (světlá výška 2,5m) hloubka před mostem 2,93 m (spodní hrana je zatopena, proudění bude tlakové) - při světlé výšce zvýšené na 3,2m je hloubka vody před mostem 2,90m, tj. 0,3 pod spodní hranou mostní konstrukce. <p>Navrhujeme zvýšení spodní hrany mostní konstrukce tak aby byla cca 0,3 m nad vzdutou hladinou vody při uvažování zatopení hladinou Q100 Lužnice – hloubka vody 2,90m. Kóta spodní hrany bude 438,20 mm. Přitom vycházíme z ustanovení normy ČSN 736201 čl. 12.2.4, že při přestavbě mostních otvorů, kdy nelze dodržet normou požadovanou hodnotu (0,5m), nesmí být dosavadní kapacita otvoru zmenšena. Toto ustanovení je dodrženo, kapacita otvoru je naopak zvýšením světlé výšky zvýšena.</p>
19	LBP Odlehčovače ID VT 10263396 k.ú. Majdalena správce se neurčuje	Do koryta toku není zasahováno
20	LBP Odlehčovače ID VT 10269522 k.ú. Majdalena správce se neurčuje	<p>SO 08-21-03 Železniční propustek v ev. km 25,615</p> <p>Stávající stav - kamenná deska, kamenné opěry, kolmá kamenná křídla. Volná výška pod mostem 1,40 m, délka přemostění 0,74 m, 1 mostní otvor.</p> <p>Nový stav - nový propustek je navržen v podobě rámové prefabrikované železobetonové propusti s šikmými čely. Založení propustku je plošné v místě stávajícího. Stávající propustek bude zdemolován a odstraněn. Prefabrikovaná železobetonová rámová propust s ukončením šikmými čely, volná výška propustku 1,70. Délka přemostění 1,20 m. 1 mostní otvor. Šířka nosné konstrukce 9,25 m.</p> <p>Hydrotechnické posouzení: Navržený propustek vyhoví, při Q100 bude před propustkem vzdutá hladina 0,43 m.</p>
21	Mlýnská stoka (Černá) ID VT 10272950 k.ú. Třeboň Lesy ČR, s.p.	<p>SO 08-20-03 Železniční most v ev.km 29,561</p> <p>Stávající stav - nosná konstrukce se zabetonovanými nosníky a kolejovým ložem, kamenné tížné opěry, rovnoběžná křídla. Volná výška pod mostem cca 0.50 m, světlá šířka mostu 2,70 m, 1 mostní otvor.</p> <p>Nový stav – Stávající poprsní zdi budou částečně ubourány. Bude provedena nová ŽB roznášecí nasazená deska s římsami a izolace vytažena na podkladní beton k rubové drenáži. Římsy na stávajících šikmých křídlech budou ubourány a tato budou nadvýšena novými ŽB římsami. Za křídly bude provedeno odláždění svahů. Volná výška pod mostem cca 0.520 m, světlá šířka mostu 2,60 m, 1 mostní otvor.</p>
22	PBP Černé stoky ID VT 10245767 k.ú. Třeboň Lesy ČR s.p.	<p>SO 08-21-11 Železniční propustek v ev. km 31,074</p> <p>Stávající stav - kamenná klenba, kamenné opěry a šikmá kamenná křídla. Volná výška pod propustkem 1,3 m, délka přemostění 0,92 m, 1 mostní otvor.</p> <p>Nový stav – nový propustek je navržen v podobě rámové prefabrikované železobetonové propusti, která je zakončena pomocí kolmých čel. Založení propustku je plošné v místě stávajícího. Stávající propustek bude zdemolován a odstraněn.</p> <p>Volná výška pod propustkem 1,90 m, délka přemostění 1,10 m, 1 mostní otvor. Šířka nosné konstrukce 6,4 m.</p> <p>Hydrotechnické posouzení: Navržený propustek vyhoví, při Q100 bude před propustkem vzdutá hladina 0,34 m.</p>
23	LBP VT ID 10245767 ID VT 10244739 k.ú. Třeboň správce se neurčuje	<p>SO 08-21-12 Železniční propustek v ev. km 31,315</p> <p>Stávající stav - kamenná klenba, kamenné opěry a rovnoběžná kamenná křídla. Volná výška pod propustkem 1,25 m, Délka přemostění 1,25 m, 1 mostní otvor.</p> <p>Je navržena rekonstrukce, navrhovaná volná výška 1,43 m, délka přemostění 1,25 m, šířka nosné konstrukce 6,2 m.</p>

	vodoteč ID toku (CEVT) ČHP katastrální území	- staničení křížení s tratí, způsob křížení - realizovaný stavební objekt
24	LBP VT ID 10245767 ID VT 10251681 k.ú. Třeboň správce se neurčuje	SO 08-21-13 Železniční propustek v ev. km 31,600 Stávající stav - ŽB trouba patková DN 800, betonová podkladní deska tl. 150 mm, betonové čelní zdi na vtoku i výtoku. Nový stav - Stávající propustek bude sanován. Koryto bude v rámci pozemku SŽ pročištěno, bude odstraněna vegetace, kamenné odláždění na vtoku i výtoku bude očištěno a dle potřeby přespárováno, ŽB plochy čelních zdí budou dle potřeby sanovány a na celý povrch bude aplikován sjednocující nátěr.
25	Černá stoka ID VT 10279805 k.ú. Třeboň Lesy ČR, s.p.	SO 08-20-04 Železniční most v ev.km 31,989 Stávající stav - nosná konstrukce se zabetonovanými nosníky a kolejovým ložem, kamenné tížné opěry, ŽB úložné prahy, rovnoběžná křídla. Volná výška pod mostem cca 0.50 m, 1 mostní otvor. Nový stav – obnova hydroizolace nosné konstrukce, spárování říms, protikoroziní ochrany mostního zábradlí.
26	Prostřední stoka ID VT 10251020 k.ú. Třeboň Povodí Vltavy s.p.	SO 08-20-06 Železniční most v ev.km 32,664 Je navržena komplexní přestavba mostu. Nosná konstrukce o dvou polích ze ZBN na nových úložných prazích na nových opěrách, které jsou umístěny mimo stávající opěry. Nové opěry jsou založeny na velkopřůměrových pilotách. Světlá šířka mostu je 2 x 13,0 m. Minimální světlá výška je 2,05 m. První pole převádí trať přes nově vytvořený inundační prostor (inundační prostor je vytvořen z důvodu zmenšení volného prostoru pod sousedním mostním objektem – most v km 32,546), v druhém poli je vedena Prostřední stoka. Nová nosná konstrukce je navržena jako ocelobetonová deska se ZBN (ocelové nosníky – 9 x HE 500 M z oceli S355 a betonu třídy C30/37). Rozpětí konstrukce je 2 x 14,2 m. Stávající opěry a křídla mostu budou odbourány cca 0,5 m pod úroveň nového terénu (při odbourání opěr bude zohledněno řádkové zdivo opěr), v případě kolize s novými základy budou odbourány v nutném rozsahu pro jejich provedení. Opěry mostu jsou navrženy jako železobetonové (C 30/37), tl. dříku opěry je 1200 mm, v místě základů opěr je navrženo rozšíření na 1600 mm. Na dřík opěry navazují rovnoběžná křídla. Založení opěr a křídel je navrženo na velkopřůměrových pilotách Ø 1200 mm. Křídla jsou ukončena římsou šířky 500 mm. Střední pilíř je navržen jako železobetonový (C 30/37), tl. dříku pilíře je 1200 mm, v místě základu je navrženo rozšíření na 1600 mm. Pilíř je rámově spojen s deskou NK. Založení pilíře je navrženo na velkopřůměrových pilotách Ø 1200 mm.
27	Spolský potok ID VT 10272911 k.ú. Třeboň Povodí Vltavy, s.p.	SO 08-20-07 Železniční most v ev.km 32,954 Stávající stav - plnostěnná ocelová nosná konstrukce s mezilehlou mostovkou a mostnicemi, kamenné tížné opěry, kamenná rovnoběžná křídla. Volná výška pod mostem 2,43 m, světlá šířka 9,30 m, 1 mostní otvor. Nový stav – nový most je navržen jako konstrukce ze ZBN na nových železobetonových úložných prazích provedených na stávajících opěrách. Stávající NK bude snesena a stávající opěry budou částečně ubourány. Volná výška pod mostem 2,17 m. Světlá šířka 9,10 m, 1 mostní otvor. Hydrotechnické posouzení: Maximální průtok = $Q_{kap} 0,5 = 59 \text{ m}^3/\text{s}$ (0,5m rezerva) hladina pro max. průtok = 430,27 m n.m. (0,5m rezerva) posuzovaný most: Kóta dna v profilu mostu: 427,30 m.n.m. Kóta spodní hrany mostovky mostu: 430,77 m.n.m. Hloubka vody v profilu mostu: 430,27-427,30 = 2,97m (0,5m rezerva) Výška mostu nad: NH = 429,30 m.n.m 430,36 – 429,30 = 1,06m ... vyhoví
28	Zlatá stoka ID VT 10267740 k.ú. Třeboň Rybářství Třeboň Hld. a.s.	SO 08-20-08 Železniční most v ev.km 33,223 Stávající stav - plnostěnná ocelová nosná konstrukce s dolní mostovkou a mostnicemi, kamenné tížné opěry, kamenná šikmá křídla. Volná výška pod mostem 1,70 m, světlá šířka 11,1 m, 1 mostní otvor.

	vodoteč ID toku (CEVT) ČHP katastrální území	- staničení křížení s tratí, způsob křížení - realizovaný stavební objekt
		<p>Nový stav – nový most je navržen jako konstrukce ze ZBN na nových železobetonových opěrách s rovnoběžnými křídly. Stávající NK bude snesena a stávající opěry budou částečně ubourány. Volná výška pod mostem 1,38 m, světlá šířka 15,64 m, 1 mostní otvor.</p> <p>Hydrotechnické posouzení: Návrhový průtok (NP) = 1,0 m³/s = Q_{kap} 0,5 Návrhová hladina (NH) = 430,36 m n.m. posuzovaný most: Kóta dna v profilu mostu: 429,74 m.n.m. Kóta spodní hrany mostovky mostu: 431,76 m.n.m. Hloubka vody v profilu mostu = 0,62 m Výška mostu nad NH = 430,36 m.n.m 431,76 – 430,36 = 1,40m ... vyhoví Z výsledků modelu vyplývá, že mostní otvor je schopen bezpečně převést kapacitní průtok Q_{kap} 0,5 = 1m³/s i s více než půlmetrovou rezervou – z důvodu možného splávi nad spočítanou hladinou.</p>
29	Zlatá stoka ID VT 10267740 k.ú. Stará Hlína Rybářství Třeboň Hld. a.s.	<p>SO 10-20-01 Železniční most v ev.km 36,509</p> <p>Stávající stav - plnostěnná ocelová nosná konstrukce s mezilehlou mostovkou a mostnicemi, tížné opěry a rovnoběžná křídla, kamenné tížné opěry, kamenná rovnoběžná křídla. Volná výška pod mostem 2,3 m, světlá šířka 9,3 m, 1 mostní otvor.</p> <p>Nový stav – nový most je navržen jako konstrukce ze ZBN na nových železobetonových opěrách s rovnoběžnými křídly. Stávající NK bude snesena a stávající opěry budou částečně ubourány. Volná výška pod mostem 2,15 m, světlá šířka 14,40 m, 1 mostní otvor.</p> <p>Hydrotechnické posouzení: Návrhový průtok (NP) = 1,0 m³/s = Q_{kap} 0,5 Návrhová hladina (NH) = 429,30 m n.m. posuzovaný most: Kóta dna v profilu mostu: 428,82 m.n.m. Kóta spodní hrany mostovky mostu: 430,36 m.n.m. Hloubka vody v profilu mostu = 0,48 m Výška mostu nad: NH = 429,30 m.n.m 430,36 – 429,30 = 1,06m ... vyhoví Z výsledků modelu vyplývá, že mostní otvor je schopen bezpečně převést kapacitní průtok Q_{kap} 0,5 = 1m³/s i s víc jak půlmetrovou rezervou – z důvodu možného splávi nad spočítanou hladinou.</p>
30	Kaňovský potok (mezi rybníky Rožmberka a Kaňov) ID VT 10246493 k.ú. Stará Hlína Povodí Vltavy s.p.	Do koryta toku není zasahováno
31	PBP Zlaté stoky ID VT 10251647 k.ú. Přesečka správce se neurčuje	<p>SO 10-21-02 Železniční propustek v ev. km 36,965</p> <p>Stávající kamenný klenbový propustek s novou širší nasazenou vanou, Stávající volná výška 1,51 m, Stávající délka přemostění: 1,25 m Je navržena rekonstrukce, Navrhovaná volná výška: 1,51 m, Navrhovaná délka přemostění: 1,25 m, šířka nosné konstrukce 6,4 m</p>
32	Přítok do rybníka Malý Tisý ID VT 10248994 k.ú. Přesečka Povodí Vltavy, s.p.	<p>SO 10-21-05 Železniční propustek v ev. km 38,750</p> <p>Stávající kamenný klenbový propustek, Stávající volná výška: 1,75 m, Stávající délka přemostění: 1,9 m Je navržena přestavba na rámový propustek, Navrhovaná volná výška: 1,8 m, Navrhovaná délka přemostění: 2,0 m, šířka nosné konstrukce 13,6 m.</p>
33	Přítok Jezera p. Tisým	SO 10-21-06 Železniční propustek v ev. km 39,456

	vodoteč ID toku (CEVT) ČHP katastrální území	- staničení křížení s tratí, způsob křížení - realizovaný stavební objekt
	ID VT 10244765 k.ú. Lužnice Povodí Vltavy s.p.	Stávající kamenný klenbový propustek, Stávající volná výška: 1,74 m, Stávající délka přemostění: 0,92 m Je navržena rekonstrukce, Navrhovaná volná výška: 1,74 m, Navrhovaná délka přemostění: 0,92 m, šířka nosné konstrukce 8,05 m.
34	LBP Lužnice ID VT 10239290 k.ú. Lužnice Povodí Vltavy s.p.	SO 10-21-07 Železniční propustek v ev. km 40,294 Stávající kamenný klenbový propustek, Stávající volná výška: 1,3 m, Stávající délka přemostění: 1,9 m Je navržena rekonstrukce, Navrhovaná volná výška: 1,3 m, Navrhovaná délka přemostění: 1,9 m, šířka nosné konstrukce 6,2 m.
35	Tisý potok ID VT 10278517 k.ú. Lomnice nad Lužnicí Povodí Vltavy s.p.	SO 10-21-10 Železniční propustek v ev. km 40,940 Stávající 2 klenbový propustek, Stávající volná výška: 2 x 1,2 m, Stávající délka přemostění: 1,9 m Je navržena přestavba na rámový propustek, Navrhovaná volná výška: 2,0 m, Navrhovaná délka přemostění: 3,5 m, šířka nosné konstrukce 16,16 m. Na obou stranách jsou navrženy bermy šířky 0,5 m, s výškovým rozdílem ode dna 0,25 m.
36	LBP Miletínský p. m.k. od Šaloun ID VT 10259446 k.ú. Lomnice nad Lužnicí Povodí Vltavy s.p.	SO 10-21-11 Železniční propustek v ev. km 41,295 Sanace stávajícího kamenného klenbového propustku. Stávající volná výška: 1,61 m, Stávající délka přemostění: 1,9 m Je navržena rekonstrukce, Navrhovaná volná výška: 1,61 m, Navrhovaná délka přemostění: 1,9 m, šířka nosné konstrukce 6,2 m.
37	LBP LBP Miletínský p. m.k. od Šaloun ID VT 10256658 k.ú. Lomnice nad Lužnicí Povodí Vltavy s.p.	SO 10-20-02 Železniční most v ev. km 41,774 Stávající stav - polokruhová kamenná klenba s tížnými opěrami a rovnoběžnými křídly, kamenné tížné opěry, kamenná rovnoběžná křídla. Volná výška pod mostem 1,77 m, světlá šířka 2,83 m, 1 mostní otvor. Nový stav – na stávající kamennou klenbu bude provedena železobetonová vana s bezešvou izolací (bezešvá izolace navržena z důvodu omezení úprav stávající nadbetonávky klenby). Sanace stávajícího zdiva opěr, křídel a klenby bude provedena injektáží a spárováním. Povrch zdiva bude očištěn otryskáním. Podélné trhliny budou zajištěny helikální výztuží. Zesílení založení opěr bude provedeno mikropilotami vrtanými z úrovně odhaleného rubu horní části klenby. Nová šířka mostu je 6,2 m. Nové zábradlí bude umístěno na římse žb. vany. Hydrotechnické posouzení: V rámci hydrotechnického posouzení byl posuzován železniční most v km 41,774 na umělém náhonu. Náhon nemá vlastní povodí a průtok náhonem je ovlivněn jeho regulací na vtoku do náhonu. Dle výpočtů vychází maximální kapacita náhonu (plný profil mostu bez 0,5 m rezervy) na $Q=0,9 \text{ m}^3/\text{s}$. Vzhledem k tomu, že náhon je regulován a v rámci rekonstrukce nedojde ke zmenšení stávající průtočné plochy, nejsou předpokládány kapacitní problémy.
38	Miletínský potok (Koclířovský potok) ID VT 10261716 k.ú. Lomnice nad Lužnicí Povodí Vltavy s.p.	SO 10-20-03 Železniční most v ev. km 42,469 Je navržena sanace a rozšíření stávajícího objektu. Na stávající betonovou klenbu s kamenným obkladem bude provedena železobetonová vana s bezešvou izolací
39	LBP Miletínský potok z r. Velký Lomnický ID VT 10239792 k.ú. Lomnice nad Lužnicí Povodí Vltavy, s.p.	SO 10-21-12 Železniční propustek v ev. km 42,899 Stávající kamenný klenbový propustek, volná výška: 1,8 m, Přestavba na rámový propustek. Navrhovaná volná výška: 2,0 m, Navrhovaná délka přemostění: 2,0 m Navržená šířka propustku: 12 m.
40	LBP Miletínského potoka ID VT 10265238	SO 11-21-01 Železniční propustek v ev. km 43,558 Je navržena přestavba na trubicí propustek DN 800, šířka nosné konstrukce 15,2 m.

	vodoteč ID toku (CEVT) ČHP katastrální území	- staničení křížení s tratí, způsob křížení - realizovaný stavební objekt
	k.ú. Lomnice nad Lužnicí správce se neurčuje	
41	LBP Miletínského potoka ID VT 10244348 k.ú. Lomnice nad Lužnicí Povodí Vltavy s.p.	Do koryta toku není zasahováno
42	LBP Lužnice ID VT 10276266 k.ú. Frahelž Povodí Vltavy, s.p.	SO 12-21-05 Železniční propustek v ev. km 45,096 Je navržena přestavba na trubní propustek DN 1000, šířka propustku 8,7 m.
43	Lužnice ID VT 10100007 k.ú. Frahelž Povodí Vltavy s.p.	SO 12-20-01 Železniční most v ev.km 46,793 Stávající stav - dvě ocelové příhradové konstrukce s dolní mostovkou a mostnicemi jako prosté pole, tížné kamenné opěry s rovnoběžnými křídly, kamenný pilíř. 2 mostní pole, Volná výška pod mostem cca 2 m v poli 1, cca 2 až 3,3 m v poli 2, Rozpětí nosné konstrukce 2x 30 m. Nový stav - výměna NOK a zesílení spodní stavby. spojitý dvupolový ocelový trám vyztužený příhradou s dolní ortotropní mostovkou, stávající kamenné opěry s rovnoběžnými křídly – zesílené, nový žb. brzdový pilíř. Volná výška pod mostem 1,9 m v poli 1, 1,9 až 3,1 v poli 2. Rozpětí nosné konstrukce 2 x 30,68 m. Hydrotechnické posouzení: Z modelu získaného od povodí Vltavy je známa kóta pro Q5 – 413,92, Q20 – 414,67 a Q100 – 415,17. Zjednodušeným výpočtem pro ustálené proudění se podařilo zkalibrovat odpovídající průtoky a hloubky hladin v hlavním korytě a posléze i v inundaci. Za předpokladu kóty dna 412,2 m n.m. vycházející ze zaměření, přibližně odpovídá pro průtok Q5 - 34 m ³ /s - hloubka 1,7 m, Pro Q20 – 68m ³ /s – hloubka 2,5m a pro Q100 – 145m ³ /s hloubka 3m. K tabulce proudění v inundaci je pak potřeba přičíst kapacitu plného koryta, která odpovídá cca 70m ³ /s Z výše uvedeného vyplývá, že pro KNP (218m ³ /s) => 414,5 (kóta břehu) + 1.1m = 415,6 m n.m. Jedná se o velmi zjednodušené výpočty. Pro přesné stanovení hladiny by bylo potřeba mít zaměřený delší úsek toku včetně jeho dna.
44	PBP Lužnice ID VT 10268221 k.ú. Val u Veselí nad Lužnicí správce se neurčuje	SO 12-20-02 Železniční most v ev.km 47,203 Stávající stav - ocelová trámová plnostěnná s dolní prvkovou mostovkou a mostnicemi, tížné kamenné opěry s šikmými křídly. Volná výška pod mostem cca 3 m, světlá šířka 9,95 m, 1 mostní otvor. Nový stav - ocelové zabetonované nosníky uložené na ozub stávající kamenné opěry – zesílené, nový žb. úložný práh, počet mostních otvorů 21. Volná výška pod mostem cca 2,77 m, světlá šířka 10,0 m. Hydrotechnické posouzení: V rámci hydrotechnického výpočtu byl posuzován železniční most v km 47,203 na umělém náhonu. Náhon nemá vlastní povodí a průtok náhonem je ovlivněn jeho regulací na vtoku do náhonu. ČHMU tak nemohlo stanovit N-leté průtoky. Dle výpočtů vychází maximální kapacita samotného náhonu (plný profil koryta kanálu) na cca <3,5 m ³ /s. Kapacita mostu (plný profil mostu bez 0,5m rezervy) na Q = 20 m ³ /s. Při povodňových průtocích řeky Lužnice může hladina nastoupat na úroveň 415,170 m n. m. K podhledu NK zbývá cca 700 mm což splňuje minimální rezervu 500 mm podle ČSN 736201 čl. 12.3.3.
45	LBP (přítoku Lužnice) – z Dubové ID VT 10244663	SO 12-21-09 Železniční propustek v ev. km 47,370 Stávající kamenný klenbový propustek Stávající volná výška: 1,33 m, Stávající délka přemostění: 1,9 m

	vodoteč ID toku (CEVT) ČHP katastrální území	- staničení křížení s tratí, způsob křížení - realizovaný stavební objekt
	k.ú. Val u Veselí nad Lužnicí Lesy ČR, s.p.	Je navržena přestavba propustku, Navrhovaná volná výška: 1,33 m, Navrhovaná délka přemostění: 2 m, šířka nosné konstrukce 6,2 m.
46	LBP LBP (přítoku Lužnice) – z Dubové ID VT 10281446 k.ú. Val u Veselí nad Lužnicí Povodí Vltavy, s.p.	Do koryta není zasahováno
47	LBP LBP (přítoku Lužnice) – z Dubové ID VT 10251082 k.ú. Val u Veselí nad Lužnicí správce se neurčuje	SO 12-21-11 Železniční propustek v ev. km 47,701 Stávající klenbový propustek Stávající volná výška: 0 m Stávající délka přemostění: 0,8 m Je navržena přestavba na trubní propustek DN 800, šířka nosné konstrukce 12 m.
48	Přítok do Nového rybníka ID VT 10273266 k.ú. Val u Veselí nad Lužnicí Povodí Vltavy, s.p.	SO 12-21-12 Železniční propustek v ev. km 48,551 Stávající 2 klenbový propustek, Stávající volná výška: 0 m, Stávající délka přemostění: 2 x 1,25 m Je navržena přestavba na rámový propustek, Navrhovaná volná výška: 1,4 m Navrhovaná délka přemostění: 1,8 m, šířka nosné konstrukce 6,4 m.
49	PBP Lužnice ID VT 10268411 k.ú. Vlkov nad Lužnicí Povodí Vltavy, s.p.	SO 12-21-14 Železniční propustek v ev. km 49,535 Stávající klenbový propustek Stávající volná výška: 1,8 m, Stávající délka přemostění: 0,92 m Je navržena rekonstrukce propustku. Navrhovaná volná výška: 1,808 m, Navrhovaná délka přemostění 0,92 m, šířka nosné konstrukce 6,2 m.
50	PBP PBP Lužnice ID 10268411 ID VT 10276871 k.ú. Vlkov nad Lužnicí správce se neurčuje	SO 12-21-15 Železniční propustek v ev. km 49,895 Stávající kamenný deskový propustek, Stávající volná výška: 1,68 m, Stávající délka přemostění: 0,85 m Je navržena přestavba na rámový propustek, Navrhovaná volná výška: 1,0 m, Navrhovaná délka přemostění: 1,4 m, šířka nosné konstrukce 7,0 m.
51	Nežárka ID VT 10100050 k.ú. Veselí nad Lužnicí Povodí Vltavy s.p.	SO 12-20-04 Železniční most v ev. km 53,342 Je navržena výměna NOK, sanace spodní stavby a zlepšení podloží. Niveleta trati byla na O1 zvýšena o 1,615 m a na O2 o 1,448 m z důvodu zvýšení volné a stavební výšky mostu v ev. km 53,208 (SO 12-20-03). Nová ocelová konstrukce je navržena jako dvojice příhradových trámů s ortotropní mostovkou (kolejovým žlabem). Horní pás je zakřiven v oblouku o poloměru cca 145 m, výška příhradových trámů je tedy proměnná od 4,68 do 6,19 m. Příhrada je navržena v bezsvislicovém uspořádání. Navržená NOK má šířku 6,35 m. K NOK je vpravo navržen služební chodník (podle požadavků údržby) šířky 800 mm. Odvodnění žlabu NK je navrženo příčným spádováním doprostřed s odvodňovači do vodoteče a na terén pod mostem. Pevné ložisko je navrženo opěře O2, pohyblivé na O1. Stávající opěry včetně křídel budou sanovány injektáží, čištěny a přespárovány. Na dřívku opěry je navržen nový žb. úložný práh. Na kamenných rovnoběžných křídel je navržena nasazená žb. deska s žb. římsami. Nasazená deska je navržena s podélným 6% spádem, který svede vodu za rub. Rub bude odvodněn příčně drenážním potrubím. Potrubí bude vyvedeno na odláždění okolo opěry, odkud voda steče na břeh. V základové spáře opěr se zřejmě nacházejí dřevěné rošty, které roznášejí zatížení. Podle STP jsou dřevěné konstrukce v základové spáře nahnilé, zřejmě důsledek kolísání HPV. Je navrženo zlepšení podloží tryskovou injektáží s min. pevností 2,0 MPa do hloubky cca 1 m pod ZS. Minimální volná výška nad břehy je cca 3,4 m. Rezerva od dolního líce konstrukce k NH Lužnice při Q100 je 4,26 m a 4,06 m pro KNH.

	vodoteč ID toku (CEVT) ČHP katastrální území	- staničení křížení s tratí, způsob křížení - realizovaný stavební objekt
52	PBP Nežárky (jiná vodní linie) ID VT 10279633 k.ú. Veselí nad Lužnicí správce se neurčuje	SO 12-20-05 Železniční most v ev.km 53,611 Je navržena sanace a rozšíření stávajícího objektu. Na stávající kamennou klenbu bude provedena železobetonová vana s izolací proti stékající vodě s tvrdou ochranou. Sanace stávajícího zdiva klenby, opěr a křídel bude provedena injektáží a spárováním. Povrch zdiva bude očištěn otryskáním. Podélné trhliny budou zajištěny helikální výztuží. Zesílení opěr bude provedeno mikropilotami vrtanými z úrovně odhaleného rubu horní části klenby.
53	HOZ (jiná vodní linie) 10275915 k.ú. Veselí nad Lužnicí správce se neurčuje	Do koryta toku není zasahováno

Pozn.: ČHP – číslo hydrologického povodí, CEVT – centrální evidence vodních toků

Záplavové území

Zájmové území stavby zasahuje do úředně stanoveného záplavového území vodních toků Rybná, Suchdolský potok, Lužnice a Nežárka.

- Záplavové území pro Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny vodního toku Rybná stanovil Krajský úřad Jihočeského kraje pod č.j. KUJCK 17900/2008 OZZL/4 Wo v roce 2008.
- Záplavové území pro Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny vodního toku Suchdolský potok stanovil Městský úřad Třeboň, odbor životního prostředí pod č.j. METR 6911/2017 PrRo v roce 2017.
- Záplavové území pro Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny vodního toku Lužnice v úseku ř. km 0,000 – 109,568 od soutoku s Vltavou po Novořecké splavy stanovil Krajský úřad Jihočeského kraje pod č.j. KUJCK 67697/2015/OZZL/54 v roce 2015.
- Záplavové území pro Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny vodního toku Lužnice v úseku ř. km 109,57 – 160,20 v úseku od Novořeckých splavů po České Velenice stanovil Krajský úřad Jihočeského kraje pod č.j. KUJCK 6543/2007/OZZL/4 Wo v roce 2008.
- Záplavové území pro Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny vodního toku Nežárka ř. km 0,000 – 2,380 od ústí po železniční most „Videňský“ ve Veselí nad Lužnicí stanovil Krajský úřad Jihočeského kraje pod č.j. KUJCK 67997/2015/OZZL/54 v roce 2015.

Pro výstavbu v korytech vodních toků a v záplavových územích platí možnost ohrožení povodní a z toho vyplývající možnost zhoršení odtokových podmínek v místě stavebních objektů, poškození samotných stavebních objektů, poškození uloženého materiálu, odplavení uloženého materiálu, odplavení deponií uložených sypkých látek nebo uložených závadných látek a následné znečištění.

Pro stavební objekty ohrožené povodní bude v dalším stupni projektové dokumentace vypracován povodňový plán stavby.

Uplatňování výjimek dle článku 4, odst.7 Rámcové směrnice o vodní politice (2000/60/ES) pro tuto stavbu není relevantní.

V zájmovém území se nachází celá řada předmětů ochrany evidované v Surovinovém informačním systému (spravovaném Českou geologickou službou). Jedná se především o ložiska písku, štěrkopísku a živce. Podle získaných údajů z archivu se v zájmovém území projektované stavby nenachází žádná potenciálně sesuvná a poddolovaná území.

Umístění ploch zařízení stavenišť v záplavovém území:

Žádná plocha ZS není umístěna v úředně stanoveném záplavovém území.

Riziková území při přívalových srážkách

Stavba neprochází rizikovým územím při přívalových srážkách (www.povis.cz)

Vodohospodářsky chráněná území**Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)**

Stavba se nachází v úseku České Velenice – Frahelž ve staničení km 1,812 – 46,800 v CHOPAV Třeboňská pánev.

Ochranná pásma povrchových vodních zdrojů (OPVZ)

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma povrchového vodního zdroje.

Ochranná pásma podzemních vodních zdrojů (OPVZ)

Stavba se v úseku km staničení 6,406 – 7,139 v ochranném pásmu II. stupně (b – vnější) podzemního vodního zdroje Nová Ves nad Lužnicí HV 4. Ochranné pásmo bylo stanoveno rozhodnutím Okresního národního výboru v Jindřichově Hradci, odboru VLHZ pod č.j.1667 vod 233/88-391 F v roce 1988. V ochranném pásmu se nacházejí významní stavební objekty:

- SO 04-21-01 Železniční propustek v ev. km 6,614
- SO 04-21-02 Železniční propustek v ev. km 6,849
- SO 04-21-03 Železniční propustek v ev. km 7,139
- SO 04-50-01 Úprava účelové komunikace u přejezdu P5588 ev. km 6,882
- SO 04-13-01 Úrovňový přejezd P5588 ev. km 6,882
- SO 04-11-01 Nová Ves nad Lužnicí - Suchdol nad Lužnicí, kolejový spodek
- SO 03-11-01 ŽST Nová Ves nad Lužnicí, kolejový spodek

Pro ochranné pásmo II. stupně nejsou v uvedeném rozhodnutí stanovena omezení, která mohou mít souvislost se stavební činností.

Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů (OPPLZ)

Stavba v úseku km 29,89 – 31,06 prochází po hranici ochranného pásma přírodního léčivého zdroje II. stupně Třeboň.

BOZP**Vyhodnocení stavby z hlediska zákona č. 309/2006 Sb. §15 a nv č. 591/2006 Sb. přílohy č. 5**

	Více zhotovitelů						Stavba a staveniště		
	1 zhotovitel	více zhotovitelů	Do 30 dnů a 20 osob	Do 500 dnů na 1 osobu	svépomocí	Nevyžaduje se povolení ani ohlášení	Od 30 dnů a 20 osob	Od 500 dnů na 1 osobu	Rizikové práce
koordinátor	ne	ano	ne	ne	ne	ne			
oznámení							ano	ano	
plán BOZP							ano	ano	ano

- Předpokládaný počet zhotovitelů: více než 1
- Předpokládaný průměrný počet osob: 150

Rizikové práce ve smyslu NV č. 591/2006 Sb. přílohy 5:

- práce vystavující zaměstnance riziku poškození zdraví nebo smrti sesuvem uvolněné zeminy ve výkopu o hloubce větší než 5 m
- práce související s používáním vysoce toxických chemických látek – stavební chemie
- práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení popřípadě technického vybavení – všechny objekty v energetických OP a v železniční dopravní cestě
- zemní práce prováděné protlačováním – SO inženýrských sítí
- práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb – SO železničního spodku a svršku, SO mostů, SO potrubních vedení, SO zastřešení nástupišť, SO protihlukových objektů, SO trakčních a energetických zařízení

Odpadové hospodářství

Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady původcem odpadu v souladu s platnou legislativou v odpadovém hospodářství (v současné době platí zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech a jeho prováděcí vyhlášky, vyhlášku č. 8/2021 Sb., o katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů) a vyhlášku č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady).

Po dobu výstavby bude původcem odpadu (§ 4 odst. 1 písmena „x“ zákona) ve smyslu zákona zhotovitel stavby (dosud neurčen). Zadavatel stavby smluvně zajistí se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů) a odpady, které nemůže sám využít nebo odstranit, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spalení). Dále je původce odpadu povinen odpady shromažďovat utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností.

Během výstavby (zhotovitel stavby) je původce odpadu povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s odpady. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Na základě § 16 odst. 3 zákona o odpadech může s nebezpečnými odpady nakládat původce (zhotovitel stavby) pouze se souhlasem věcně a místně příslušného orgánu státní správy (shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu). V případě, že v rámci stavby přesáhne produkce nebezpečných odpadů 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady krajský úřad. Pokud produkce nebezpečných odpadů nepřesáhne 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady obecní úřad obce s rozšířenou působností. Náležitosti žádosti o souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady jsou stanoveny v § 2 vyhlášky č. 383/2001 Sb.

Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Podrobně je problematika odpadového hospodářství řešena v samostatné části projektové dokumentace „N.1.2.5 – Odpadové hospodářství“.

Půda

Stavba si svým rozsahem dle aktuálních podkladů, informace z katastru nemovitostí, vyžádá jak zábory zemědělského půdního fondu (ZPF) a tak pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Stavba si vyžádá trvalé i dočasné zábory pozemků.

Podrobné údaje o záborech zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkce lesa jsou uvedeny v samostatné části dokumentace N.1.2.6 Zemědělská příloha a N.1.2.7 Lesní příloha.

Zemědělská příloha je zpracována v souladu s platnou legislativou - zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění pozdějších předpisů a vyhláškou č. 13/1994Sb, kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu. V dokumentaci je uveden výpočet odvodů za odnětí ze zemědělského půdního fondu, bilance skryvky a mapové zpracování.

Lesní příloha je zpracována v souladu s platnou legislativou a to zákonem č. 289/1995Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon) ve znění pozdějších právních předpisů a vyhlášky č. 77/1996Sb. o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa a vyhlášky Ministerstva zemědělství 55/1999Sb. o způsobu výpočtu výše újmy nebo škody způsobené na lesích. V dokumentaci je uveden výpočet poplatku za odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa a výpočet škody způsobené na lesních pozemcích a lesních porostech.

b) vliv na přírodu a krajinu

(ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině, krajinný ráz, VKP a ÚSES apod.)

Územní systém ekologické stability

Stavba se nachází jak nadregionální a regionální prvky, tak lokální prvky ÚSES, a to lokální biocentra nebo biokoridory a interakční prvky, funkční i nefunkční.

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné části dokumentace E.2.5.11 Vliv na přírodu a krajinu.

Nadregionální úroveň ÚSES

Nadregionální prvky ÚSES navržená stavba kříží ve dvou úsecích – a to v km 36,5 – km 36,9 (NBC 12) a km 25,3 – km 29,6 (NBC 38 – Stará řeka), cca v km 26,5 – 33,5 drážní těleso přibližně kopíruje hranici NBC 12. Nejvýznamnějšími nadregionálními prvky dotčeného traťového úseku jsou dle ZÚR NBC 38 Stará řeka (NBC 12 dle ÚP) mezi Lomnicí nad Lužnicí a Majdalenou a NBK 168 Stará řeka-Červené bláto-hranice ČR (NBK 78 dle ÚP) u Suchdola nad Lužnicí.

Regionální úroveň ÚSES

Regionální prvky ÚSES jsou s navrženou stavbou v územní kolizi. Dle ZÚR tvoří RBC 554 Halámky rozsáhlé území cca v km 11,2 – km 15,2 mezi Suchdolem nad Lužnicí a Novou Vsí nad Lužnicí, s trati není v územní kolizi, ale západní hranice RBC je vzdálena cca 50 m od zastávky Dvory nad Lužnicí.

Lokální (místní) prvky ÚSES

Navržená stavba kříží **místní prvky ÚSES** prakticky po celé své délce:

- LBK 19 Lískovec, km 4,4 (<https://gisportal.kraj-jihocesky.cz>)
- LBK 2296, km 14,35 (<https://gisportal.kraj-jihocesky.cz>)
- LBK 2425, km 18,0 (<https://gisportal.kraj-jihocesky.cz>)
- Lokální ÚSES v km 18,0 – km 19,9 (<https://gisportal.kraj-jihocesky.cz>)
- LBK 9a Zlatá Stoka, km 22,7 (<https://gisportal.kraj-jihocesky.cz>)
- Lokální ÚSES v km 32,6 – 32,9 (<https://gisportal.kraj-jihocesky.cz>)
- LBK9, km 40,9 (<https://gisportal.kraj-jihocesky.cz>)
- Lokální ÚSES v km 42,4 – km 44,1 (<https://gisportal.kraj-jihocesky.cz>)
- LBC Veselí nad Lužnicí, km 53,2 – km 53,6 (<https://gisportal.kraj-jihocesky.cz>)

Významné krajinné prvky (VKP)

V zájmovém území stavby (všech záměrem dotčených katastrálních územích) se nenachází **žádný registrovaný VKP**. To je patrné mj. i z výkresu 4. Aktualizace Územně analytických podkladů Jihočeského kraje z února 2017 – P.4 Ochrana přírody a krajiny; Významné krajinné prvky - registrované.

Stavbou **dojde ke střetu s několika VKP taxativně vymezených dle §3 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o územní kolizi se všemi vodními toky a údolními nivami**. Vzhledem ke skutečnosti, že záměr je v převážné části situován v nivě řeky Lužnice a CHKO Třeboňsko, **dojde rovněž k potenciálnímu ovlivnění mokřadů, rybníků a jezer**, které jsou jí dotovány. Záměr především ve své jižní polovině (úseky České Velenice – Dvory nad Lužnicí a Suchdol nad Lužnicí - Třeboň) rozsáhlými **lesními celky**.

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)

Stavba vyvolá zásah jak do pozemků určených k plnění funkcí lesa, tak do ochranného pásma lesních porostů (§ 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů).

Zvláště chráněná území

Stavba „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“ se v téměř v celé délce, z hlediska tzv. velkoplošně chráněných ZCHÚ, nachází v CHKO Třeboňsko (a to

cca od staničení km 5,8 až po km 54,3), nejbližší NP Šumava je vzdálen více než 70 km západním směrem. V CHKO Třeboňsko prochází trať v jižní části dominantně III. zónou, mezi Majdalenou a Třeboní II. zónou, v okolí rybníků Velký a Malý Tisý I. zónou, mezi Frahelží a Veselím nad Lužnicí pak převážně II. zónou.

CHKO Třeboňsko představuje mimořádnou oblast mezi našimi velkoplošnými chráněnými územími především tím, že se jedná o jedno z mála území vyhlášených v rovinaté krajině, která byla po staletí ovlivňována a kultivována člověkem. Přesto se zde zachovaly mimořádně cenné přírodní hodnoty. Na mnoha místech lze ještě hovořit o harmonické krajině, kde jsou lidské aktivity v určité rovnováze s přírodou. Pro své kvality je Třeboňsko i jednou z šesti českých biosférických rezervací vyhlášených v rámci programu Člověk a biosféra MAB UNESCO, a to již od roku 1977. Svým charakterem může sloužit jako modelové území pro hledání souladu mezi zájmy ochrany přírody a krajiny a hospodářskými aktivitami respektujícími přírodní podmínky a ekologickou únosnost území.

V souvislosti s připojením České republiky k Evropské unii a s implementací její legislativy, konkrétně směrnice č. 2009/147/ES je na Třeboňsku vyhlášeno 16 evropsky významných lokalit v rámci území sítě NATURA 2000 a rovněž i ptačí oblast Třeboňsko. Přírodní i kulturní faktory vytvářejí z Třeboňska území mimořádně minimálně v evropském kontextu a zasluhující si co nejučinnější ochranu. Týká se to především:

- NPR Velký a Malý Tisý
- PR V Luhu
- PP Kozí vršek

Biosférická rezervace Třeboňsko představuje reprezentativní ukázky přírodních krajín, ve kterých zároveň hraje důležitou roli člověk a jeho aktivity. Hranice biosférické rezervace je identická s CHKO Třeboňsko, řešená trať prochází jejich územím od km 5,8 do km 54,3.

Mokřady Ramsarské úmluvy jsou záměrem v územní kolizi v km 36,5 – 36,9, dále pak v km 46,3 – 47 a v km 49,9 – 80,1; následně pak drážní pozemek tvoří hranici mokřadu v km 36,9 – 40,7 a v km 47,7 – 49,9, 7.

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné části dokumentace N.1.2.11 Vliv na přírodu a krajinu.

Památné stromy

Stavba není v kolizi s žádným památným stromem, kterých je dle Ústředního seznamu AOPK ČR (dále jen „ÚS“) na území CHKO evidováno více než 200 památných stromů.

Seznam vyhlášených památných stromů v širším okolí záměru

Kód ÚS	Katastrální území	Název	Datum vyhlášení	výška (m)	obvod (cm)	Vzdáleno st od záměru
102968	České Velenice	Javor klen	9. 1. 1997	18	445	900 m V
102996	Majdalena	Majdalenský dub	1. 1. 1988	23	690	90 m V
102991	Holičky u Staré Hlíny	Dub u Nového Vdovce	1. 1. 1988	20	690	3,9 km SV
102975	Holičky u Staré Hlíny	Alej na hrázi Nové řeky	1. 1. 1988	-	-	2,6 km V
102911	Třeboň	Jilm u Hradecké brány	30. 9. 2003	22	385	320 m J
103004	Třeboň	Lípa u Opatovického mlýna	1. 1. 1988	24	580	2,1 km J
102982	Břilice	Dub u Dolního Zlatníka	1. 1. 1988	20	550	4,2 km JZ
102994	Stará Hlína	Dub u Starého Vdovce 1	1. 1. 1988	15	770	5,6 km V
102993	Stará Hlína	Dub u Starého Vdovce 2	1. 1. 1988	17	660	5,6 km V
102992	Stará Hlína	Dub u Starého Vdovce 3	1. 1. 1988	18	750	5,6 km V
102974	Stará Hlína	Duby na hrázi rybníka Rožmberk	1. 1. 1988	-	-	500 m V

Kód ÚS	Katastrální území	Název	Datum vyhlášení	výška (m)	obvod (cm)	Vzdáleno st od záměru
102977	Lomnice nad Lužnicí	Dub u Velkého Tisého	1. 1. 1988	24	590	1,5 km Z

Ochrana krajinného rázu a přírodní parky

Vyhodnocení krajinného rázu na území Jihočeského kraje zpracoval Doc. Vorel a kol. v březnu 2019 (dostupné na <https://geoportal.kraj-jihocesky.gov.cz/gs/generel-krajinného-razu/>).

V minulosti bylo zájmové území (CHKO Třeboňsko) z pohledu krajinného rázu vyhodnoceno v rámci preventivního hodnocení (Bínová a spol., 2010).

Prakticky celé zájmové území je lokalizováno v území se zvýšenou ochrannou krajinného rázu (ObKR 16, viz následující obrázek), v ÚAP je vymezen v rámci jevu č. 17.

Stavba nezasahuje ani se nenachází v bezprostřední blízkosti přírodních parků.

Památky a archeologické nálezy

V zájmovém území stavby „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“, resp. v okolí stávající žel. trati jsou v současné době evidovány kulturní památky. Vlastní realizace stavby se jich nebude dotýkat.

Městská památková rezervace Třeboň není v územní kolizi se stavbou, řešená trať se však nachází v ochranném pásmu městské památkové rezervace. To bylo vyhlášeno Rozhodnutím Odboru kultury ONV v Jindřichově Hradci ze dne 14.12.1987 pod č.j. 1804/404/5-87 kult.

Na území záměrem dotčených obcí se nachází celkem 3 **Národní kulturní památky**: Klášter v Třeboni, Zámek Třeboň se Schwarzenberskou hrobkou a Rožmberská rybníční soustava. Trať kříží NKP Rožmberská rybníční soustava na dvou místech – jako Zlatá stoka při severním okraji ŽST Majdalena a v úseku mezi ŽST Třeboň a zast. Třeboň lázně.

V dotčených katastrálních územích je dle Ústředního seznamu kulturních památek ČR evidováno celkem 22 nemovitých kulturních památek. Stavba nezasahuje do žádné **nemovité kulturní památky**.

V blízkosti trati se nenacházejí žádné významné archeologické lokality.

Dle Státního archeologického seznamu většina území spadá do oblasti klasifikované jako území s archeologickými nálezy (ÚAN) III, tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasevřují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů a ÚAN I. Nejblíže se posuzované trati nachází ÚAN kategorie II Nová Ves – jádro vsi.

Nemovité kulturní památky

V samotném prostoru stavby se nenachází žádná nemovitá kulturní památka. V bezprostředním okolí stavby se však nacházejí následující nemovité kulturní památkou ve smyslu zák. 20/87 Sb., o státní památkové péči:

Archeologické nálezy

Zájmové území stavby „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“, resp. stávající žel. trať, se nezasahuje do prvků ÚAN s pozitivně prokázanými archeologickými nálezy, které je jako celek dominantně lokalizováno v ÚAN III – území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě. S výjimkou lokálních ploch s ÚAN I a II (Nová Ves nad Lužnicí, Suchdol nad Lužnicí, Lomnice nad Lužnicí a Frahelž) a vzhledem ke skutečnosti, že je studované území převážně lokalizováno v extravilánu, je zde však oproti jiným lokalitám stejné kategorie na našem území méně pravděpodobný výskyt archeologických nálezů. Zároveň je záměr situován mimo archeologické památkové rezervace.

Při zpracování dokumentace stavby je nutné respektovat ustanovení §22, zákona číslo 20/1987 Sb., o státní památkové péči. Během stavebních prací může dojít k archeologickým nálezům, a proto je nutné zabezpečit archeologický dozor na stavbě. Povinností investora je splnit požadavky, které ukládá §22 a §23 zákona č.20/1987 Sb., to je:

- hlásit případné archeologické nálezy
- umožnit záchranný archeologický výzkum
- úhrada záchranného archeologického výzkumu se řídí ustanovením §22 odst. 2 zákona č.20/1987Sb.
- stavebník je povinen oznámit záměr provedení stavebních prací Archeologickému ústavu AV ČR, Letenská 4, 11801 Praha

c) vliv na soustavu chráněných území NATURA 2000

Natura 2000 je celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat přírodní stanoviště a stanoviště druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena ptačími oblastmi (dále jen „PO“) a evropsky významnými lokalitami (dále jen „EVL“), které požívají smluvní ochranu nebo jsou chráněny jako zvláště chráněná území. V rozsahu stavby se nachází:

- Ptačí oblast Třeboňsko (CZ0311033)
- EVL Třeboňsko – střed (CZ0314023)
- EVL Třeboň (CZ0313131)
- EVL Velký a Malý Tisý (CZ0314019)
- EVL Nadějská soustava (CZ0313128)
- EVL Lomnický velký rybník (CZ0312038)
- EVL Ruda (CZ0314109)
- EVL Lužnice a Nežárka (CZ0313106)

d) návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Vzhledem k závěrům zjišťovacího řízení, který konstatoval, že záměr nebude posuzován podle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, není součástí řešení dokumentace stavby.

e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno

Není součástí řešení dokumentace stavby.

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Z pohledu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči není předmětná stavba kulturní památkou a nejsou tak navrhována navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, příp. rozsah omezení a podmínky.

To samé platí i z pohledu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, jehož definice se na předmětnou stavbu nevztahuje, jelikož se jedná o stavbu dráhy.

Dále se předpokládá, že budou dotčena ochranná a bezpečnostní pásma přeložených inženýrských sítí, stejně jako vzniknou ochranná pásma nově zřizovaných přípojek. Žádná chráněná území nebudou navrženou stavbou měněna, stavba do nich však zasahuje. Měněna nebudou ani ochranná pásma metra, dráhy tramvajové a silnic I., II. a III. třídy.

B.7. Ochrana obyvatelstva

Uvedený záměr optimalizace a elektrizace stávající žel. trati není určen k ochraně obyvatelstva před vnějšími vlivy. Opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva se nedotýkají stavby „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“. V případě nutnosti je možné stavbu využít k přesunu techniky nutné k ochraně obyvatelstva a k přesunu obyvatel samotných.

Uvedený záměr optimalizace a elektrizace stávající žel. trati jako takový nenavrhuje prostory pro ukrytí obyvatelstva.

Řešení zásad prevence závažných havárií v železničním provozu je zakotveno v soustavě zákonů a vyhlášek ČR a návrh stavby je zpracován v souladu s platnou legislativou ČR. Problematika je podrobně zpracována v samostatných přílohách N.2.7 Plán BOZP a N.2.8 Havarijní a povodňový plán.

B.8. Zásady organizace výstavby

a) Vliv provádění stavby na okolí

Při výstavbě budou prováděny práce zahrnující zejména:

- Přípravné práce v podobě skryvky ornice a podorniční
- Výstavba provizorních staveništních komunikací
- Důlní práce při ražbě tunelů
- Výstavba mostních objektů a propustků
- Výstavba pozemních budov pro technologické zajištění tunelů a provozu dráhy
- Zemní práce při výstavbě zářezů a násypů
- Manipulace a přesuny značného množství zeminy a stavebních materiálů v podzemí i na povrchu
- Výstavba inženýrských sítí
- Výstavba pozemních komunikací, železničního svršku a spodku
- Práce na trakčním vedení
- Konečné terénní úpravy

Během výstavby je nutné dodržet limity hluku z výstavby:

6:00 – 7:00 hod.: $L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB(A)}$

7:00 – 21:00 hod.: $L_{Aeq,T} = 65 \text{ dB(A)}$

21:00 – 22:00 hod.: $L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB(A)}$

22:00 – 6:00 hod.: $L_{Aeq,T} = 45 \text{ dB(A)}$

Doprava bude probíhat v denní době od 7 do 21 h, ve výjimečných případech i v noci (např. během přeprav nadrozměrných nákladů atp.).

V průběhu provádění prací bude dbáno pokynů ekologického dozoru a budou přijímána veškerá potřebná navrhovaná opatření pro minimalizaci nebezpečí usmrcování předmětných druhů, návrhy kompenzačních opatření a případné návrhy na vytvoření možných náhradních biotopů.

Veškeré práce, při kterých vzniká nadměrný hluk, budou přednostně prováděny v zastavěné oblasti v pracovních dnech, mimo zastavěnou oblast i o víkendech.

Vybraný dodavatel stavby po upřesnění stavebních prací a nasazení strojů a mechanismů musí požádat o časově omezené povolení ve smyslu zákona 258/2000 Sb., § 31 v platném znění v případě nutnosti provádění hlučných prací v noční době.

Stavba bude mít vliv na okolí stavby, a to především:

- lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace,
- zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky,
- omezení veřejnosti jak výlukami v železniční dopravě, tak nutností využívání např. objízdných tras při uzavírce mostních objektů, silniční omezení (zúžení atp.) apod.
- zvýšením četnosti jízd nákladních automobilů v místě stavby a navazujících tras.

Eliminace těchto vlivů je částečně možná, závisí především na zodpovědnosti dodavatele stavby, který by měl dbát na dodržování základních požadavků, stanovených legislativou (bezpečnostními předpisy, protipožárními předpisy, havarijním řádem a pod). Pro minimalizaci negativních dopadů realizace stavby na životní prostředí je nutno:

- snižovat prašnost klopením, uložený sypký materiál musí být zakryt plachtami dle §52 zák.č. 361/2000Sb.
- udržovat příjezdné komunikace v čistotě a dobrém technickém stavu
- zhotovitel stavby je odpovědný za náležitý technický stav svého strojového parku
- náklady na vozidlech ukládat tak, aby nedocházelo k uvolňování materiálu
- hlukově náročné práce provádět jen v nejnutnějším rozsahu a dodržovat hygienické limity
- organizací práce minimalizovat počty jízd nákladních aut, minimalizovat omezení silniční dopravy v oblasti výstavby
- vyloučit možnost znečištění zemin či vod únikem ropných látek ze stavební mechanizace
- zabezpečit ochranná pásma a ochranu objektů a zeleně
- stavba bude vybavena soupravou pro asanaci případného úniku ropných látek

V rámci stavby je navržena recyklace stávajícího nekontaminovaného štěrkového lože na frakci 31,5/63. ŠL bude odtěženo sanační čistítkou a odvezeno k recyklaci na plochy ZS v **Třeboni, Českých Velenicích a Majdaléně** v místě nakládky dřeva. Úsek České Velenice – Nová Ves nad Lužnicí nebude s ohledem na kontaminaci recyklován v plném rozsahu, kontaminované ŠL bude po odtěžení ihned odvezeno na příslušnou skládku, stejně tak bude naloženo s veškerým kontaminovaným ložem (např. z oblasti výhybek).

Jemnozrnná frakce 0/32 mm obsahuje převážně částice na které se váží ropné látky, dále pak prachové a kovové částice. S podsítným není ve stavbě dále uvažováno a bude odvezeno na příslušnou skládku odpadů.

Recyklační základny budou po celou dobu provozu zabezpečeny vhodným způsobem proti úniku prašnosti, podle potřeby bude prováděno klopení komunikací na recyklačních základnách a u deponií kameniva, aby se zabránilo zvýšené prašnosti. Dle potřeby bude prováděn úklid veřejných komunikací, jež budou dotčeny provozem recyklační linky.

Drtící mobilní zařízení:

Předpokládaná skladba drtícího a recyklačního zařízení:

- Kuželový/odrazový drtič
- Třidič

Typ zařízení je věcí návrhu zhotovitele stavby, stejně tak jako případné zvážení záložních strojů a zařízení v případě poruchy. Navržený výkon drtiče a třidiče 120 t/h.

b) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Vjezdy na staveniště musí být označeny dopravními značkami, provádějícími místní úpravu provozu vozidel na staveništi. Před zahájením stavby musí dopravně inženýrské opatření projednáno a odsouhlaseno místním dopravním inspektorátem. U každého výjezdu ze staveniště bude umístěna čistící zóna pro staveništní vozidla.

Voda

Zásobování stavenišť a ploch zařízení staveniště vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa a napojení musí být opatřeno vodoměrnou šachtou s vodoměrnou soustavou. Na přípojku budou napojeny všechny stavební buňky, které vyžadují přívod vody, také veškerá zařízení vyžadující přívod vody pro výrobu betonu a malty, pro ošetřování povrchů konstrukcí atp.). Pro potřeby oplachu vozidel budou na přípojky vody napojeny hadice s uzavíratelnými ventily.

V místech, kde nebude možné připojení ke stávajícím zdrojům, se bude voda dovážet v cisternách dovezených dodavatelem stavby.

Elektrická energie

Staveniště a zařízení staveniště budou v prostoru železničních stanic a zastávek napojeny na stávající síť uvnitř budov nebo na venkovní zásuvkové stojany umístěné v kolejišti, v traťových úsecích bude u většiny stavebních objektů elektrická energie získávána pomocí převozných diesellagregátů.

Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a majitelem odběrného místa.

Případné zřízení dočasných NN přípojek a staveništních trafostanic není součástí projektu, a bude zabezpečeno a provedeno zhotovitelem stavby.

Případná přípojka bude zakončena v prostoru staveniště rozvodnou skříní s provizorním staveništním rozvaděčem a bude opatřena měřením spotřebované energie, staveništní rozvaděč bude mít zásuvky na 220 a 360 V.

Podmínky připojení odběrného místa projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa.

Pro sjednání dodávky elektrické energie pro staveniště platí Technické podmínky připojení k Lokální distribuční soustavě železnice.

Kanalizace

Odtok vody ze staveniště je řešen do stávající veřejné kanalizace bez dalších opatření v případě splaškových vod a dešťových vod ze střech. Znečištěná voda (bahnem, písek atp.) bude vypouštěna přes sedimentační jímku, v případě znečištění tuky a oleji přes lapač tuků, např. (LAPOL), to platí i pro technologickou vodu z čištění vozidel atp.. V prvních fázích výstavby budou realizovány retenční nádrže a suché poldry, do kterých budou postupně, jak bude postupovat výstavba sváděna voda z otevřeného odvodnění. Otevřená odvodnění budou budována v předstihu případně současně s hlavními zemními pracemi tak, aby byl zajištěn odtok vody ze stavební jámy a minimalizovala se potřeba čerpání.

V místě zářezových partií bude odtěžení přednostně realizováno tak, aby byl zajištěn gravitační odtok srážkové případně vody, v případě že tento způsob realizace nebude možný, například z důvodu nutnosti realizace přeložky inženýrské sítě ještě před vybudováním zářezu, je nutné počítat s čerpáním vody z výkopu.

Telefon

Vzhledem k charakteru stavby, budou na staveništích používány mobilní telefony. Do vybraných objektů ZS bude zavedeno telefonní spojení na základě projednání s ČD. Trasy drážních i veřejných sdělovacích kabelů v bezprostřední blízkosti staveniště zakresleny v koordinačních situacích stavby v části C.3.

Pohonné hmoty

Standardní vozidla stavby, která mohou na veřejně přístupné komunikace (dodávky, osobní auta, nákladní auta, autojeřáby) mohou využívat stávající čerpací stanice v blízkosti stavby. Staveništní mechanismy, které nesmí na veřejné komunikace (dumpery, grejdry, bagry, dozery, pilotovací soupravy atp.) budou zásobovány z cisteren, které budou na stavbu dojíždět a budou vybaveny výdejní pistolí. Zásobování bude probíhat kontinuálně v celé trase dle potřeb stavby. Předpokládá se využití dvounápravových autocisteren o kapacitě 12m³. Lokálně pro potřeby stavby budou využity nádrže PHM bývají převážně dvouplášťové, kdy vnější plášť plní funkci havarijní jímky a je schopen pojmout 110% objemu nádrže, bývají osazené průtokoměrem, filtrem pro odlučování vody a nečistot.

Ostatní zabezpečení ZS

Zabezpečení stavby z hlediska rychlého zásahu zdravotní a požární pomoci je uvedeno v samostatné části dokumentace v Havarijním plánu. Další důležitou součástí dokumentace je i Povodňový plán. Pro oblast stravování a ubytování budou možná místa vytipována až v rámci dodavatelského šetření, nabízí se stávající zařízení v přilehlých obcích.

c) Přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy

Obsah

Přístupové komunikace na staveništi lze rozdělit do pěti kategorií.

- kategorie silnice I. až III. třídy, které jsou ve vlastnictví a správě státu a krajů. Tyto komunikace by sice měly vyhovět i zvýšenému zatížení od dopravy materiálu a zařízení stavbou, ale v řadě případů jsou k úpravám před i po stavbě zařazeny vč. investičních nákladů.
- kategorie kategorií jsou místní a účelové komunikace ve vlastnictví a správě obcí a organizací, výjimečně jednotlivců, které jsou sice zpevněné, ale konstrukce již na zvýšené zatížení dimenzována není a je povinností stavby tyto cesty udržovat v bezpečném a provozuschopném stavu a po skončení stavby je uvést do původního stavu.
- kategorie jsou stávající polní případně lesní cesty, které jsou nezpevněné a využívají je z větší části zemědělské organizace. Tyto cesty si většinou vyžádají dodatečné povrchové úpravy zpevnění a po ukončení stavby zůstanou i nadále k používání.
- kategorií jsou komunikace staveništní jako cesty zcela nové pouze pro potřeby stavby, které budou po ukončení stavby ve většině případů sneseny a plochy uvedeny do původního stavu. V některých místech je nová staveništní komunikace vedena v poloze nové přístupové komunikace k drážním objektům, či okolním pozemkům. V těchto případech bude staveništní komunikace ke konci stavby uvedena do návrhové stavu konkrétní komunikace.

Samostatnou kapitolu tvoří staveništní komunikace vedené na drážním tělese, např. v ose vyloučené koleje. Tyto komunikace se nenavrhují jako zpevněné, staveništní vozidla budou jezdit po stávajícím šterkovém lože po snesení kolejového roštu.

Ve stavbě je uvažováno s:

Výstavba nových staveništních komunikací

- nové staveništní komunikace zapanelované š. 3,0m délka 2000 m
- staveništní komunikace ze ŠD šířka 3,0 m, délka 32 km v místě stávajících nezpevněných cest, případně i mimo stávající cesty. Projektant předpokládá, že bude nutno zpevnět 70% délky těchto komunikací tedy **22,4 km**.

Opravy stávajících komunikací

Projektant předpokládá potřebu oprav komunikací II. a III. tříd a dále pak místních a účelových komunikací

- stávající komunikace I. třídy a dálnice, by měly být pro uvažovanou staveništní dopravu dostatečně únosné a **nepředpokládá se potřeba úprav před/po stavbě**.
- stávající komunikace II. třídy, by měly být pro uvažovanou staveništní dopravu rovněž dostatečně únosné nicméně se nedá vyloučit nutnost drobných úprav (výtluky, zpevnění krajnice). Celková délka silnic II. tříd v místě stavby je 17,7 km. Předpokládaný rozsah úprav 10 %, tedy **1,8 km**.
- - stávající komunikace III. třídy, místní komunikace a účelové komunikace, by měly být pro uvažovanou staveništní dopravu a její frekvenci rovněž dostatečně únosné (bude odvislé od typu použitého silničního prostředku) nicméně se nedá vyloučit nutnost větších úprav (výtluky, souvislá oprava krytu vozovky před a po stavbě, zpevnění krajnice). Celková délka silnic III. tříd v místě stavby je 38,9 km. Předpokládaný rozsah úprav 20 %, tedy **7,8 km**.

d) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Po celou dobu fáze výstavby bude prováděn biologický, resp. **Ekologický dozor**. A to odborně způsobilou osobou, tj. osobou se znalostmi biologie dotčených zvláště chráněných druhů a s praktickou zkušeností s prováděním prací v lokalitách s výskytem těchto druhů, se zkušenostmi s rozsáhlými liniovými stavbami a se znalostí navrhování záchranných opatření a vytváření náhradních biotopů. Tato osoba bude po celou dobu výstavby zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, požadavků na úseku ochrany přírody. Operativně bude přijímat opatření pro odvrácení nebezpečí zranění nebo usmrcení zvláště chráněných druhů obratlovců i bezobratlých (realizace dočasných zábran proti vnikání obojživelníků na stavbu, záchranné transfery). A dále:

- zajistí realizaci opatření, která zamezí splachům jemných částic do toků a recipientů (rybníků) ze staveniště, tak, aby nedocházelo k jejich znečišťování a znehodnocování vodního biotopu;
- provede vždy před zahájením prací v konkrétních dílčích úsecích kontrolu staveniště z hlediska aktuálního výskytu zvláště chráněných druhů, v případě pozitivního zjištění budou provedeny jejich záchranné transfery.

Zajištění ploch ZS a staveniště jako takového je nutno splnit ve smyslu nařízení vlády č.591/2006Sb. Jedná se zejména o zajištění proti vstupu nepovolaných osob.

Jedná-li se o staveniště v zastavěném území, musí být jeho hranice souvisle oploceno do výšky 1,8 m (stejně tak veškerý materiál a vybavení stavby). Výjimku představují pouze tzv. liniové stavby (např. stavba dálnic, silnic, produktovodů) a krátkodobé práce, u kterých lze využít jiných variant (např. ohrazení zábradlím, bezpečnostní páskou, střežením fyzickou osobou). Nelze-li souvislé oplocení staveniště v zastavěném území z technologických nebo provozních důvodů provést, musí být zajištěno jiné vhodné opatření, např. **střežení pověřenou fyzickou osobou**. Ve všech ostatních případech musí být tedy staveniště v zastavěném území souvisle oploceno a označeno bezpečnostními značkami. Oplocení nesmí ohrožovat bezpečnost dopravy na veřejných komunikacích. Staveniště včetně zařízení, jež jsou zcela nebo z části umístěna na veřejných komunikacích a prostranstvích se musí zabezpečit, výrazně označit reflexními značkami a za snížené viditelnosti náležitě osvětlit a opatřit výstražnými světly.

Vjezdy na staveniště musí být označeny dopravními značkami, provádějícími místní úpravu provozu vozidel na staveništi. Před zahájením stavby musí dopravně inženýrské opatření projednáno a odsouhlaseno místním dopravním inspektorátem.

Nepoužívané otvory, prohlubně, jámy a jiná místa, kde hrozí nebezpečí pádu fyzických osob, musí být zakryty, ohrazeny, nebo zasypány.

Odvádění srážkových vod ze staveniště musí být zabezpečena tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch ZS a staveništních tras. Výstavba retenčních nádrží je navržena v prvních fázích realizace stavby. V místě nepropustných zemin budou zářezové partie přednostně realizovány tak, aby byl zajištěn gravitační odtok vody.

Zhotovitel zajistí, aby únikové cesty, východy a dopravní komunikace k nim včetně přístupových cest byly stále volné. Prostory určené pro práci, chodby, schodiště a jiné komunikace měly stanovené rozměry a povrch.

Zpevnění ploch ZS se provede vrstvou šterku nebo zapanelováním. Zřízení ploch ZS včetně přístupu k nim je součástí přípravných prací stavby, před započatím vlastních stavebních prací. Po ukončení jejich využívání budou ZS neprodleně uvolněny a terén upraven do původního stavu. Plochy zařízení staveniště nejsou závazná. Projektové řešení vybavení ZS není předmětem řešení stavby, dokumentace řešení ZS a jeho realizace bude součástí dodávky.

Kácení zeleně je navrženo v období vegetačního klidu, které je **od 1. září do 28. února** každého kalendářního roku.

- Při kácení stromů v únoru a březnu za mírné zimy je třeba provést kontrolu stromů ornitologem, aby bylo zamezeno kácení stromů s aktivním hnízdem.
- Před provedením kácení/ořezů vzrostlých stromů ekologický dozor prověří, zda tyto stromy nejsou využívány netopýry. Stromy se zjištěnými dutinami či výskytem netopýrů budou káceny/ořezány přednostně (z hlediska netopýrů ideálně od 15. září do 15. listopadu daného roku). Zároveň tyto stromy nebudou káceny při denních teplotách nižších než 10°C.
- Během stavby je nutné respektovat okrajové prvky dřevin podél obvodu stavby a v případě potřeby je vhodným způsobem ochránit (dřevěné bednění, omotání plastovým husím krkem apod.).
- Při změně termínu realizace je toto třeba respektovat, aby nebyla narušena reprodukce populací volně žijících živočichů a poškožována fauna.

Příprava staveniště a skřívky zemin budou realizovány, shodně s kácením, **od 1. září do 28. února** každého kalendářního roku.

Přírodní památka Kozí vršek ve staniční km 51,050 vpravo koleje, nacházející se na pozemku par. č. 534/5 k.ú. Vlkov n. L., bude zřetelně označena barevnou páskou či oddělena ohradníkovým

pletivem souběžně s hranicí stavby (železniční trati) a osazením informačních cedulí o zákazu vstupu do prostoru PP.

V době migrace obojživelníků budou vybudovány zábrany a instalovány do konce února (v případě zahájení přípravných prací v polovině listopadu, budou zábrany instalovány již na podzim), případně odchytová zařízení, a prováděny transfery těchto živočichů mimo místo staveniště. Skutečný rozsah a umístění dočasných zábran bude na základě průzkumu provedeného před realizací stavby a konzultován s Agenturou.

e) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

- **Dlouhodobý zábor staveniště nad 1 rok** – jedná se o plochy, které bude stavba využívat dlouhodobě po celou dobu stavby, jedná se např. o plochu zařízení staveniště, kde sídlí vedení stavby, plochy pro dlouhodobé mezideponování výkopku, plochy staveništních komunikací atp.
- **Krátkodobý zábor staveniště do 1 roku** – jedná se o dočasný krátkodobý zábor pro realizaci konkrétní stavební činnosti (pokládka IS, výstavba mostních objektů nebo jejich částí do 1 roka, plocha pro umístění jeřábové techniky atp.)
- **Trvalý zábor**, jedná se o plochy ve vlastnictví stavebníka, kde realizací stavby dojde ke změně využití pozemků. Plocha trvalého záboru může být s ohledem na technologii výstavby využita i pro zařízení staveniště a pro staveništní dopravu.

f) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Všechny komunikace pro pěší, které budou dotčeny stavbou nebo budou v nezbytném rozsahu procházet staveništěm musí být vhodně vyznačeny a odděleny od stavby dle podmínek stanovených v příloze č.1 k NV č. 591/2006Sb a musí splňovat požadavky bodu 4 Výkopy a staveniště přílohy č.2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.. Ostatní přístupy musí být zabezpečeny výstražnými tabulkami se zákazem vstupu cizích osob na staveniště.

Lávky přes výkopy musí být min. 900 mm široké s výškovým rozdílem nejvíce do 20 mm po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku, jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm. Prostor u lávek přes výkopy a omezení provozu těmito pracemi musí umožnit otočení vozíku a zajistit manipulační prostor 1500 mm x 1500 mm.

g) Základní bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Trvalé deponie zemin

Nejsou navrženy

Mezideponie výkopku a ornice

Během stavby jsou na plochách ZS navrženy mezideponie pro dočasné uložení ornice a podorníčí pro následné ohumusování svahů drážního tělesa a tělesa komunikací. Mezideponována bude rovněž vytěžená zemina, která je určena ke zpětnému zásypu. Přednostně bude vytěžená zemina přímo ukládána do místa trvalého uložení.

Stavba se potýká s přebytkem výkopku ve výši cca 336 tis. m³ materiálu, který bude odvezen na příslušnou skládku.

Přebytek ornice ve výši cca 4183 m³ bude předán zemědělcům.

h) Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby

Termín předání staveniště

Předpokládaný termín zahájení realizace stavby na základě požadavku zadavatele 1.1.2027, kdy bude staveniště předáno vybranému zhotoviteli stavby.

K předání staveniště bude přizvána Agentura, která bude informována o termínu zahájení prací, a dále bude zvána na kontrolní dny stavby, bude v kontaktu s ekologickým dozorem pro řešení a konzultace dílčích záležitostí během stavby.

Návrh rozhodujících termínů realizace a uvádění do provozu

Pro uvádění stavby do provozu jsou rozhodující požadavky AOPK, technologie zabezpečovacího zařízení a celková délka výstavby jednotlivých etap výstavby.

- v citlivém úseku mezi Třeboní a Lužnicí v km 36,0 - 41,0 a mezi Frahelží a Vlkovem v km 46,3 - 47,7 není možné provádět stavební práce v období od 1. 3. do 15. 7. každého roku v obou lokalitách
- Po dokončení železničního svršku je nutné počítat s pro každou etapu stavby přibližně s 2 měsíci na měření, nastavení a kontrolu signálu GSM-R před uvedením stavby do provozu.

01/2027	předání staveniště zhotoviteli
01/2027 - 09/2027	přípravné práce (pp): kácení, staveništní komunikace, stožáry trakčního vedení ve všech úsecích, přeložky některých komunikací, protlaky a další práce bez vlivu na drážní provoz
09/2027 - 12/2027	ke konci pp realizace úseku České Velenice (mimo) – Nová Ves nad Lužnicí (mimo) 10-11/2027 současně pracemi na základech trakčních stožárů v denních 10h výlukách (cca 40 dní mimo víkendy)
03/2028 - 03/2029	realizace úseku Nová ves (včetně po etapách) – Třeboň (mimo)
07/2028 - 03/2029	souběžně realizace úseku Třeboň (včetně) – Veselí nad Lužnicí (mimo) – požadavek CHKO, úsek se musí realizovat mimo měsíce 03-07 každého roku. Během této doby bude umožněna obsluha ŽST Nová Ves nad Lužnicí manipulačními vlaky (nákladní vlaky s dřívím) ve směru od Českých Velenic s objížděním na zhlavím směr Suchdol nad Lužnicí k návestidlu L1zc (pro délku vlaku dl. cca 220m).
01/2029 - 03/2029	technologická přestávka, dokončení technologie GSMR, vyloučen provoz
04/2029 – 05/2029	Po obnovení provozu v úseku České Velenice – Veselí nad Lužnicí, jsou navrženy denní 10h výluky v úseku České Velenice – Nové Hrady(mimo), směr České Budějovice z důvodu úpravy stávajícího neutrálního pole.
03/2029 - 08/2029	dokončovací práce

Uvádění do provozu technologie zab. zař.

Projektant předpokládá časovou náročnost do-projektování profese zab. zař. na 90 dní. Následnou výrobu nové technologie projektant předpokládá v délce 90 dní, odzkoušení technologie v závodě výrobce dalších 60 dní. Montáž nové technologie bude probíhat do rekonstruovaných stávajících pozemních objektů výpravních budov, montáž bude probíhat postupně v délce 60 dní na jeden technologický objekt. Následně proběhne zkoušení nové technologie v délce 10 dní na každou stanici + 1 den na každý přejezd v traťovém úseku.

K přehraní SW na CDP dojde těsně před zahájením zkoušení nového zařízení tak, aby se na CDP postupně zobrazovali aktivované a zkoušené prvky.

Uvádění do provozu technologie GSM-R

Měření signálu GSM-R je navrženo po instalaci potřebných technologií do technologických objektů, dokončení kabelových tras a jejich napojení na nové technologie, a po dokončení pokládky železničního svršku na rychlost min. 60km/h. Samotné měření kvality signálu GSM-R, jeho vyhodnocení a následné úpravy antén může trvat až 2 měsíce, pro každý samostatný úsek České Velenice - Třeboň a Třeboň – Veselí nad Lužnicí. Pakliže v době měření signálu a průjezdu vozidla (vždy několik jízd vozidla tam a zpět a následné vyhodnocení) bude v provozu ETCS, budou nové přejezdy zabezpečeny novým PZZ. Pakliže v té době ETCS v provozu nebude, bude měřící vůz jezdit v

místě přejezdů na Op, tedy dávat návěst pozor, a to opakovaným a intenzivním houkáním, posledních 60m pojede k takovému přejezdu rychlostí max. 10km/h.

Do doby, než bude uvedeno do provozu GSM-R a ETCS L2 bude pokračovat výluka zabezpečovacího zařízení.

ŽST Nová Ves nad Lužnicí bude po ukončení kolejové výluky při pokračující výluce zabezpečovacího zařízení obsluhována v souladu s VR, kde budou stanoveny podrobnosti pro umožnění takové obsluhy (např. obsazení ŽST Nová Ves nad Lužnicí dopravním zaměstnancem, uzamčení dotčených výhybek a nemožnost zkoušení nebo montáže nových prvků zabezpečovacího zařízení tamtéž, hlídání konců vlaků, jízda na rozkaz v mezistaničním úseku atd.). Přesné znění bude upřesněno v dalším stupni dokumentace.

Rozhodující termíny výstavby

Předání staveniště zhotoviteli	1.1.2027
Dokončení úseku České Velenice – Třeboň, za účelem měření GSM-R	24.10.2028
Dokončení úseku Třeboň – Veselí nad Lužnicí, za účelem měření GSM-R	20.12.2028
České Velenice – Veselí nad Lužnicí, zahájení zkušebního provozu pod ETCS	3.3.2029
Dokončení stavby	30.8.2029

Do 31. prosince každého kalendářního roku bude Agentura, dle ust. § 56 odst. 7 zákona, zasílán přehled provedených prací a zásahů při manipulacích s dotčenými zvláště chráněnými živočichy v rámci provádění stavby. O místech nálezů jedinců druhů budou vedeny přesné záznamy (počet jedinců – kvalifikované odhady, popis biotopu v místě nálezu), včetně lokalizace nálezu (GPS/mapový zakres/foto lokality). Přehled bude předán elektronicky v ucelené formě.

i) Rozhodující dopravní omezení

Železniční doprava

- Výluka provoz v úseku České Velenice (mimo) – Nová ves na Lužnicí (mimo) v délce 86 dní.
- Výluka provoz v úseku Nová ves na Lužnicí (včetně) – ŽST Třeboň (mimo) v délce 137 dní.
- Výluka provoz v úseku Nová ves na Lužnicí (včetně) – ŽST Veselí nad Lužnicí (mimo) v délce 368 dní.
- Výluka vlečky LB Minerals 41 dní.

Silniční doprava

Jsou navrženy uzavírky na silnicích I., II., III. tříd a místních komunikací z důvodu rekonstrukce stávajících přejezdů a mostních objektů. Pro tyto uzavírky jsou navrženy objízdné trasy. V některých případech jsou navrženy provizorní komunikace.

S ohledem na rozsah textových a grafických příloh je problematika zásad organizace výstavby dokladována v samostatné části této souhrnné technické zprávy s označením přílohy B.8 Zásady organizace výstavby.

B.9. Celkové vodohospodářské řešení

V rámci zpracování DSP stavby „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“ byla provedena aktualizace hydrotechnických výpočtů, které byly provedeny v předchozím stupni dokumentace ve stupni DÚR. Cílem těchto výpočtů bylo stanovit kapacity propustků a mostních otvorů přes vodoteče na trati, případně navrhnout vhodná technická opatření tak, aby zabezpečila trať proti rizikům povodní.

Z hlediska morfologie terénu se jedná o velice ploché území, sklony toků jsou mírné. Proudění v tocích má vzhledem k malému spádu charakter říčního proudění. Z charakteristiky terénu vyplývá, že v případě vyběžení vody mimo koryto – především pak samotné řeky Lužnice, dochází v území k rozsáhlým rozlivům.

Z hydrotechnických výpočtů je patrné, že již při Q20 dosahuje hladina řeky Lužnice na několika místech až k železničnímu náspu.

Z hydrotechnického hlediska se jedná o problematické území především z toho důvodu, že se jedná o spleť říční sítě složenou nejen z přírodních vodotečí, ale i celou řadou umělých náhonů zbudovaných již ve středověku k zásobování a odvádění vody ze zdejších rybníků.

V rámci zpracování hydrotechnických výpočtů bylo provedeno zmapování celé sítě, schematické znázornění a roztřídění jednotlivých vodotečí do příslušných kategorií, a to:

- 1. kategorie – řeky - Lužnice, Nežárka
- 2. kategorie – přírodní vodoteče (potoky)
- 3. kategorie – umělá koryta a náhony

Cílem hydrotechnických výpočtů bylo nejen zhodnotit stávající stav, ale i navrhnout a posoudit, vhodná technická opatření tak, aby celkové řešení doznalo z hlediska povodňových průtoků zlepšení.

Na daném úseku trati byly navrženy a posouzeny následující technická opatření:

Návrh nových mostních otvorů

Na trati jsou již dosluhující mostní konstrukce, ty jsou nahrazovány novými. Model v těchto případech posloužil k experimentování s návrhem kapacitních rozměrů mostu. Posouzení probíhalo mnoha variantními výpočty, kdy se sledoval patřičný efekt zvětšení mostního otvoru na snížení vzdutí před mostem. Ze zjištěných závěrů posléze vzešla doporučení, jak velký otvor navrhnout a zda je takovýto návrh efektivní.

Vybudování dodatečných inundačních otvorů

V případech, kdy se zvětšení stávajícího mostu jevílo jako neúčelné, případně neúměrně nákladné, byly posuzovány návrhy inundačních otvorů.

Zvýšení železničního náspu

Pro nový návrh kolejového řešení byla stanovena hladina pro Q100. Kóta spočtené hladiny a stanovení jejího rozlivu pak posloužily ke stanovení přesného rozsahu, kde by měl být zvýšený násep zemního tělesa dráhy tak, aby nedocházelo k zatápní podkladní vrstvy.

Opevnění železničního náspu

Přestože výpočty byly prováděny tzv. 1D modelem, byly stanoveny rizikové zóny proudění. Tyto zóny byly stanoveny pomocí tzv. aktivní zóny zátopového území, což je oblast, ve které dochází k většinovému transportu průtoků (cca 75%), mimo tuto oblast je sice rovněž rozliv vody, zde je však voda spíše stojatá než tekoucí. Dle metodiky rozsah aktivní zóny pro Q100 zhruba odpovídá rozlivu dvacetileté povodně. Pro takto stanovenou aktivní zónu byl stanoven rozsah opevnění železničního náspu.

Budování ochranných hrází

Další z technických opatření, jimiž lze zmírnit dopad povodní je budování ochranných hrází. Z tohoto důvodu byla rovněž posuzována ochranná hráz (resp. přízvednutí silničního náspu) tak, aby se zabránilo rozlivu toku mimo „bezpečnou zónu“. Naopak v několika případech model prokázal, že případné zvýšení železničního náspu by mělo negativní vliv na odtokové poměry. V návrhu nebylo využito.

S ohledem na rozsah liniové stavby je problematika celkového vodohospodářského řešení dokladována v samostatné části dokumentace N.1.6.5 Celkové vodohospodářské řešení.

