

Paré:

Orientační schéma:

Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	27.10.2025	Definitivní odevzdání dokumentace	-

Stavebník / investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
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 části / 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
Název části:	Zabezpečení veřejných zájmů		Zakázka:	24-026.201
Název objektu:	České Velenice - Veselí nad Lužnicí, zabezpečení veřejných zájmů		Označení části:	D.2.4.3
Název přílohy:	-		Číslo objektu / komplexu:	SO 00-97-01
Název dílčí části přílohy:	-		Číslo přílohy:	1 . 001
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Stupeň dokumentace:	
Ing. Michal Mečl	Ing. Michal Mečl	Formáty: -xA4		
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:	
Jihočeský	viz textová část	1701		
S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:
S 6 3 1 5 0 0 6 6 4	P D P S	D 2 4 3 X	S O 0 0 9 7 0 1	X X
Příloha:	Revize:			
1 0 0 1	0 0 0			

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

D.2.4.3 Zabezpečení veřejných zájmů

Říjen 2025

Stupeň dokumentace: PDPS

Zhotovitel: SUDOP PRAHA a.s.

Ing. Michal Mečl

Obsah

1	Identifikační údaje	5
1.1	Údaje o stavbě	5
a)	název stavby	5
b)	místo stavby	5
c)	předmět dokumentace	6
d)	širší vztahy	6
1.2	Údaje o žadateli (zadavateli dokumentace)	7
1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace	7
a)	Zpracovatel dokumentace	7
b)	Hlavní inženýr projektu	8
c)	Projektanti jednotlivých částí dokumentace	8
d)	Projektanti dokumentace přikládané v dokladové části	8
2	Seznam vstupních podkladů	9
3	Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení	9
3.1	Živičné úpravy cest a místních komunikací	10
3.2	Oprava trhlin a výtluků	10
3.3	Výstavba provizorních staveništních komunikací	11
3.4	Dočasné bariéry proti vnikání obojživelníků	11
4	Výjimky	11
5	Návaznost na ostatní objekty a související stavby	12
6	Postupy výstavby	12
7	Výkaz výměr	13

1 Identifikační údaje

1.1 Údaje o stavbě

a) název stavby

Stavba:	Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)
Stupeň dokumentace:	Projektové dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
Charakteristika stavby:	Liniová železniční stavba, rekonstrukce železniční trati, veřejně prospěšná stavba
Číslo ISPROFOND:	3273214901
Číslo SoD objednatele:	E618-S-1121/2024
Číslo SoD zhotovitele:	24 026 201

b) místo 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 2025 ¹	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)
Kategorie dráhy podle TSI:	P5/F3
Kraj:	Jihočeský kraj
Obce s rozšířenou působností:	Třeboň, Soběslav
Obce s pověřeným OÚ:	České Velenice, Suchdol nad Lužnicí, Třeboň, Veselí nad Lužnicí
Obec:	České Velenice, Nová Ves nad Lužnicí, Dvory nad Lužnicí, Suchdol nad Lužnicí, Cep, Majdalena, Třeboň, Lužnice, Lomnice nad Lužnicí, Frahelž, Val, Vlkov, Veselí nad Lužnicí
Katastrální území:	České Velenice, Nová Ves nad Lužnicí, Dvory nad Lužnicí, Hrdlořezy u Suchdola nad Lužnicí, Suchdol nad Lužnicí, Cep, Majdalena, Holičky u Staré Hlíny, Třeboň, Břilice, Stará Hlína, Přesecka, Lužnice, Lomnice nad Lužnicí, Frahelž, Val u Veselí nad Lužnicí, Vlkov nad Lužnicí, Veselí nad Lužnicí
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
Datum zpracování dokumentace:	říjen 2025

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

c) předmět dokumentace

nová stavba nebo změna dokončené stavby

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.

trvalá nebo dočasná stavba

Stavba má charakter trvalé stavby. V některých stavebních objektech jsou zahrnuty též dočasné trasy inženýrských sítí (část dokumentace D.2.1.5 a D.2.1.6) a staveništní sjezdy, umístěné dočasně na dobu určitou po dobu realizace stavby, ze stávajících komunikací (část dokumentace D.2.1.8), které budou ve všech případech odstraněny do doby dokončení celé stavby.

účel užívání stavby

Stavba má charakter liniové železniční stavby, určené pro provoz vlaků osobní a nákladní dopravy. Stavba je rekonstrukcí stávající dopravní infrastruktury (železniční), jejíž účel užívání se stavbou nezmění a budou nadále užívány jako dopravní stavby.

d) širší vztahy

význam tratě v rámci celé sítě

Jednokolejná železniční trať v úseku České Velenice – Veselí nad Lužnicí je součástí dráhy celostátní č. 706C (TÚDÚ 1701 České Velenice – Benešov u Prahy) a zajišťuje především regionální dopravu na tomto dotčeném úseku a dálkovou osobní dopravu, včetně mezinárodní, ve směru Praha – Tábor – České Velenice / Gmünd NÖ – Wien.

vztah na evropskou síť

Předmětný úsek tratě žel. trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo) je součástí vybrané železniční sítě ČR, jedná se o dráhou celostátní. Samotná železniční trať v tomto úseku není součástí dopravní sítě TEN-T, v krajních žel. stanicích České Velenice a Veselí nad Lužnicí se však na tratě na transevropské dopravní síť TEN-T napojuje.

předepsané parametry

Hlavní náplní stavby je rekonstrukce (optimalizace) a elektrizaci stávající jednokolejné železniční trati od vjezdového oblouku do ŽST České Velenice, kde navazuje na již dříve zrealizovanou stavbu celkové rekonstrukce této žel. stanice. Obdobně konec stavby navazuje na již dříve zrekonstruovanou ŽST Veselí nad Lužnicí. V dotčeném úseku žel. trati se nacházejí železniční stanice Nová Ves nad Lužnicí, Suchdol nad Lužnicí, Majdalena, Třeboň a Lomnice nad Lužnicí a žel. zastávky Dvory nad Lužnicí, Hrdlořezy, Suchdol nad Lužnicí zastávka, Majdalena zastávka, Třeboň lázně, Lužnice, Frahelž a Vikov nad Lužnicí.

Jedná se o modernizaci všech staveb a zařízení v tomto úseku železniční trati a zvýšení traťové rychlosti. V komplexu již zrealizovaných navazujících staveb 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.

Cílem stavby je zajistit plnění závazných parametrů modernizované trati a přispět k vytvoření kvalitního systému železniční dopravy České republiky, který by v integraci a návaznosti s již vybudovanou sítí ČR a s železniční sítí sousedních států mohl obstát v silné konkurenci především silniční dopravy a zajistit plnění závazných parametrů modernizované trati. Jedná se především o prostorovou průchodnost UIC GC, traťovou třídu zatížení UIC D4, úpravy geometrických parametrů koleje odstraňující omezení rychlosti, zajištění dostatečné kapacity dráhy, dodržení hygienických limitů

hluku a vibrací, nahrazení nevyhovujících konstrukcí a zařízení, zajištění přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace podle vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Optimalizací a elektrizací dojde ke zvýšení cestovní rychlosti, kultury cestování a zvýšení bezpečnosti vlakové dopravy a racionalizace řízení provozu, směřující zejména k:

- zvýšení kapacity dráhy
- zvýšení rychlosti a tím zkrácení přepravní doby
- dosažení traťové třídy zatížení D4 a prostorové průchodnosti UIC GC
- zvýšení bezpečnosti cestujících, zajištění přístupu k vlakům pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace podle vyhlášky č. 398/2009 Sb,
- zlepšení obslužnosti území pro cestující veřejnost a zjednodušení přestupu cestujících na ostatní druhy dopravy
- dodržení hygienických limitů hluku a vibrací
- náhrada zařízení a staveb vyžilých, provozně nespolehlivých a zastaralých, snížení nákladů na obsluhu dopravní cesty
- zajištění normového stavu pro požadované parametry dopravní cesty
- zajištění plné interoperability

Předepsané parametry:

- | | |
|------------------------------|------------------------|
| ▪ Návrhová traťová rychlost: | 120 km.h ⁻¹ |
| ▪ Prostorová průchodnost | UIC GC |
| ▪ Traťová třída zatížení | D4/120 |
| ▪ Trakční soustava | střídavá 25 kV |

interoperabilita

Požadavky na posouzení shody pro jednotlivé subsystemy jsou popsány v samostatné části dokumentace – N.2.6. Dokumentace pro posuzování shody. Posouzení stavby bude provedeno ve fázi Celkový návrh a výsledkem dílčího stanoviska o ověření, a to v následujících subsystémech:

- Subsystem Traťové řízení a zabezpečení, v souladu se směrnicí (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 (ve znění pozdějších předpisů)
- Subsystem Energie, v souladu se směrnicí (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 (ve znění pozdějších předpisů)
- Subsystem Infrastruktura, v souladu se směrnicí (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 (ve znění pozdějších předpisů)

1.2 Údaje o žadateli (zadavateli dokumentace)

Stavebník (Zadavatel):	Správa Železnic, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234 Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
Organizační složka zadavatele:	Stavební správa západ Ke Štvanici 656/8 186 00 Praha 8
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

a) Zpracovatel dokumentace

Zpracovatel dokumentace:	SP + SEU_Velenice – Veselí_DSP zastoupené společností SUDOP PRAHA a.s.
--------------------------	---

Olšanská 1a

130 80 - Praha 3

IČ: 25 79 33 49

DIČ: CZ 25 79 33 49

Zapsaný v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl B,
vločka č. 6080

b) Hlavní inženýr projektu

Hlavní inženýr projektu: Ing. Michal Mečl – autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby -
ID00 č. 0009519

c) Projektanti jednotlivých částí dokumentace

Garanti profesí:

Kolejový svršek a spodek: Ing. Eva Syrová
Nástupiště: Ing. Veronika Kotková
Železniční přejezdy: Bc. Arsen Balash
Mosty, propustky a zdi: Ing. Martin Plšek, DIPONT s.r.o.
Potrubní vedení: Ing. Jan Kolínský, Sweco a.s.
Pozemní komunikace: Ing. Pavel Vlk, H-PRO Geo
Kabelovody, kolektory, pozemní stavební objekty a ostatní technologická zařízení: Ing. Renata Ševčíková
Trakční a energetická zařízení: Ing. Pavel Haušild, Aleš Budský
Železniční zabezpečovací zařízení: Ing. Jiří Prokůpek
Železniční sdělovací zařízení: Ing. Martin Štrof
Silnoproudá technologie včetně DŘT: Ing. Miroslav Nezkusil
Dopravní a provozní technologie: Bc. Martin Jarath
POV: Ing. Lukáš Pohořelý
Geotechnický průzkum: Mgr. Jakub Hruška

d) Projektanti dokumentace přikládané v dokladové části

Životní prostředí: Ing. Vojtěch Kos a kol.
Inženýring: Ing. Martina Hoffmanová

2 Seznam vstupních podkladů

Pro účely zpracování dokumentace SO 00-97-01 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, zabezpečení veřejných zájmů byly využity veškeré dostupné podklady a průzkumy, zpracované v rámci přípravných prací tohoto a předchozího stupně PD. Jednalo se zejména o:

- Zadávací dokumentace stavby
- Geodetické zaměření
- Geotechnický průzkum
- Katastrální mapy
- Ověření a zakres stávajících inženýrských sítí dle údajů jednotlivých správců
- Vlastní terénní průzkum a fotodokumentace
- Návrhy souvisejících SO a PS
- Vzorové listy MD ČR, TP, TKP a příslušné normy

3 Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení

Stavební objekt zajišťuje opravu stávajících komunikací, které budou použity pro realizaci stavby „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) - Veselí nad Lužnicí (mimo)“ a to jak před zahájením realizace, tak po dokončení stavby.

Před zahájením stavby bude za účasti zadavatele, zhotovitele stavby a správce komunikací provedena pasportizace stávajícího stavu vozovek. Po ukončení stavby budou vozovky stavbou poškozené uvedeny do původního stavu. Do objektu jsou zahrnuta i případná zpevnění stávajících vozovek před zahájením stavební činnosti.

Návrh dopravních tras:

Dopravní trasy pro staveništní techniku potřebné při realizaci stavby jsou stanoveny v samostatné části dokumentace B.8 Zásady organizace výstavby. Jejich návrh je proveden s ohledem na etapizaci výstavby a harmonogram realizace celé stavby.

Při místních šetřeních byly vytipovány nejvhodnější trasy pro staveništní dopravu a proveden odborný odhad rozsahu možného poškození stávajících komunikací při realizaci stavby. Orientační zakres návrhu dopravních tras je uveden v připojených situacích.

Dopravní trasy využívané pro stavbu lze obecně rozdělit na 3 kategorie:

- Stávající zpevněné komunikace vyšších tříd s dostatečnou únosností
- Stávající zpevněné komunikace s nižší či nedostatečnou únosností
- provizorní staveništní komunikace vybudované v průběhu realizace stavby

Pro přepravu materiálu v průběhu realizace stavby budou sloužit převážně stávající komunikace I, II, III. třídy a místní komunikace.

Zejména těžká nákladní vozidla stavby, která budou denně využívána na stavbě (bagry, rypadla, grejdry atp.) budou v průběhu realizace využívat projednané dopravní trasy a nebude docházet ke každodennímu návozu této techniky na stavbu, pro odstavování vozidel stavby jsou určeny zejména plochy ZS v železničních stanicích.

Je nezbytné upozornit na skutečnost, že některé místní komunikace a komunikace III. třídy nejsou dimenzovány na vysokou frekvenci těžkých vozidel stavby a některé již dnes vykazují známky poruch (výtluky, spáry a poničené krajnice). V rámci realizace stavby musí zhotovitel počítat s pravidelnými opravami krytu vozovek v průběhu stavby a v předstihu před zahájením přeprav oprav stávající výtluky na projednaných trasách, aby nedocházelo k další degradaci povrchu vozovky a popřípadě podkladních vrstev. Se správcem komunikace projedná četnost čištění komunikací a typ nákladních vozidel a jejich maximální loženou hmotnost.

Páteř silniční dopravy pro nákladní automobilovou dopravu tvoří komunikace:

dálnice:	D3
I. třídy:	I/24, I/34
II. třídy:	II/103 (úsek Velenice – Dvory nad Lužnicí), II/148 (Lomnice nad Lužnicí), II/147 (Veselí nad Lužnicí), II/603 (směr kamenolom)

III. třídy: III/15010 (Nová Ves nad Lužnicí), III/1505 a 1506 (Dvory nad Lužnicí – Suchdol nad Lužnicí), III/1506 (Hrdlořezy), III/1551 (Vlkov), III/00352 (Hamerská u Nežárky), III/14719 (Zlukovská Veselí nad Lužnicí)

Místní komunikace: Suchdol nad Lužnicí - Lužnická, U Nádraží
Třeboň – Nádražní, Rybářská
Lomnice nad Lužnicí – Nádražní, Na Papírně
Veselí nad Lužnicí – Krkavec, Nádražní
a další neoznačené místní a účelové komunikace

V případě staveništních komunikací je nutné počítat, kromě dodatečného zpevnění neúnosných komunikací či výstavbou nových provizorních komunikací, s odstraněním a ochranou vzrostlé zeleně a vybudováním nájezdových ramp, dočasným zatrubněním příkopů a ochranou stávajících inženýrských sítí. S ohledem na lokalitu stavby a místní šetření provedené projektantem je třeba počítat i s možností podmáčeného terénu v místě drážního tělesa, a tedy se zhoršeným přístupem na staveniště. Po ukončení stavby budou pozemky pod provizorními staveništními komunikacemi uvedeny do původního stavu.

V rámci realizace stavby „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) - Veselí nad Lužnicí (mimo)“ se předpokládá využití následujícího rozsahu pozemních komunikací a navrhuje rozsah jejich úprav:

komunikace	dl. (km)	š (m)	% oprav	plocha (m ²)
dálnice	7,6			
I. třída – oprava trhlin a výtluků	54,1	8,5	20	91 970
II. třída – oprava trhlin a výtluků	22,6	6,5	75	110 175
III. třída – oprava trhlin a výtluků	16,4	6,0	40	39 360
Místní – oprava trhlin a výtluků	17,9	6,0	50	53 700
staveništní - stávající zpevněné	8,1	4,5	50	18 225
staveništní - stávající neúnosné, nutno zpevnit	11,2	4,5	100	50 400
staveništní – provizorní v terénu, nutno zpevnit	13,8	4,0	100	55 200
celkem	151,7			425 930

Dále budou pro zajištění ochrany živočichů realizovány dočasné bariery pro obojživelníky, tzn. kompletní provedení dočasných foliových zábran, vč. kolíků, uchycení, vč. odchytových nádob, odchyt a přesun obojživelníků z nádob po dobu výstavby (denní i noční).

3.1 Živičné úpravy cest a místních komunikací

Živičnou vozovkou budou zpevněny místní nedostatečně zpevněné komunikace, které se nacházejí v zástavbě, a místní komunikace, které budou kromě vozidel stavby využívány i místním obyvatelstvem.

Zesílení místních komunikací bude provedeno dle následující konstrukce:

Nátěr dvouvrstvý asfaltový	N 2 VA
Penetrační makadam hrubý	PMH 90 mm
Celková tloušťka úpravy vozovky	min. 110 mm

Celková předpokládaná plocha zesílení vozovky je $18\,225 + 50\,400 = 68\,625\text{ m}^2$.

3.2 Oprava trhlin a výtluků

Oprava trhlin a výtluků bude provedena nejen po dokončení realizace stavby, čímž dojde k uvedení do stavu před realizací, ale před samotnou realizací. A to z důvodu zajištění jejich dostatečné únosnosti pro vedení uvažované staveništní dopravy.

Trhliny šířky do 30 mm se ošetřují zálivkou, trhliny šířky nad 30 mm se opravují. Výtluky se začistí, při větším rozsahu se opraví celý povrch komunikace

Trhliny šířky do 30 mm se profrézují drážkovou frézou nebo kotoučovou pilou. Vyfrézovaná drážka se vyčistí. V případě, že trhliny zasahují až do podkladních vrstev, provede se jejich předtěsnění vhodnou hmotou. Vyčištěné a upravené trhliny se ihned zalijí pružnou zálivkovou hmotou za horka.

Při opravě trhlin šířky nad 30 mm se provedou po obou stranách trhliny řezy do hloubky 40 až 50 mm. Po vybourání asfaltové směsi se vzniklá komůrka vyčistí. Pokud je trhlina v ložní vrstvě širší než 10 mm, provede se její předtěsnění vhodným materiálem. Stěny se natřou penetračním adhezním nátěrem a komůrka se vyplní modifikovanou asfaltovou hmotou za horka po vrstvách cca 10 mm s posypáním horkým kamenivem frakce 4/8, resp. 8/11.

Výtluky budou začištěny tak, že se provede dokola výtluku řez do hloubky 50 mm, po vybourání asfaltové směsi se prostor vyčistí a stěny se natřou penetračním adhezním nátěrem. Plocha se opatří spojovacím nátěrem z modifikované asfaltové kationaktivní emulze 0,2 kg/m² a výtluk bude vyplněn ACO 16 v tloušťce 50 mm. S opravou trhlin a výtluků se počítá na nejzatíženějších komunikacích při odvozu přebytečné zeminy.

Oprava výtluků se předpokládá v rozsahu 1% celkové plochy zpevněných komunikací využívaných stavbou (zahrnuje i opravu komunikací před stavbou), tj. $111.000 \times 6 \times 0,012 \times 2 = 13\,320 \text{ m}^2$

Vozovka k opravě se očistí, opatří spojovacím nátěrem z modifikované asfaltové kationaktivní emulze 0,3 kg/m² a pokryje vrstvou ACO 11 v tloušťce 40 mm, na silnicích I. a II. třídy vrstvou SMA 11+ modifikovaný v tloušťce 40 mm.

Celková předpokládaná plocha nové ohranice vrstvy vozovky je $19\,680 + 21\,480 = 41\,160 \text{ m}^2$.

3.3 Výstavba provizorních staveništních komunikací

Staveništní technikou je nezbytné se dostat i do některých lokalit stavenišť, které nejsou dostupné ze stávajících komunikací. V těchto případech budou vybudovány nové provizorní staveništní komunikace. Návrh předpokládá, po odstranění ornice, výstavbu nové panelové vozovky šířky 4,0 m. Po vyrovnaní povrchu budou silniční panely uloženy na vrstvu štěrkopísku. V místech neúnosného či podmáčeného podloží bude toto nahrazeno únosným kamenitým materiálem. Po ukončení stavebních prací bude provizorní staveništní komunikace odstraněna a ornice vrácena do původního stavu.

Zpevnění přístupových tras silničními panely bude provedeno dle následující konstrukce:

Silniční panel	220 mm (rozměry 3000 x 1000 x 220 mm)
Štěrkopisek	ŠP 150 mm
Celková tloušťka konstrukce vozovky	min. 370 mm

Celková předpokládaná plocha nových provizorních staveništních komunikací je 55 200 m².

3.4 Dočasné bariéry proti vnikání obojživelníků

Realizovat instalaci dočasných bariér proti vnikání obojživelníků je navrženo v rizikových místech z pohledu ochrany přírody, kterými stávající žel. trať prochází, a to v okolí rybníků Rožmberk, Káňov, NPR Velký a Malý Tisý, PR V luhu a PP Kozí vršek v následujících staničeních:

- km 36,0 – 41,0 (Rožmberk, Káňov, NPR Velký a Malý Tisý)
- km 46,3 – 47,7 (PR V luhu)
- km 51,0 – 51,1 (PP Kozí vršek)

Délka zábran je navržena v celkové délce cca 6 500 m.

Pro fázi výstavby bude stanovena odborně způsobilá osoba (Ekologický dozor). Tato osoba bude po celou dobu výstavby zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, bude kontrolovat dodržování požadavků v rizikových úsecích z ochrany přírody. Operativně bude přijímat opatření pro odvrácení nebezpečí zranění nebo usmrcení zvláště chráněných druhů obratlovců. Provádět/kontrolovat bude případné záchranné transfery zástupců obojživelníků.

Realizace dočasných bariér proti vnikání obojživelníků na stavbu ve výše uvedených místech je navrženo v souladu s podmínkou č. 6 z Rozhodnutí AOPK č.j. SR/0135/JC/2023-4 ze dne 26. 9. 2023.

Skutečný rozsah a umístění dočasných zábran bude žadatelem upřesněn na základě průzkumu provedeného před realizací stavby a konzultován s AOPK.

4 Výjimky

Navržené řešení nevyžaduje výjimky či řešení odchylná od platných norem a předpisů

5 Návaznost na ostatní objekty a související stavby

Nejsou známy žádné související stavby jiných stavebníků ovlivňující předmětný stavební objekt.

Dopravní opatření při realizaci stavby jsou obsahem samostatného objektu SO 00-59-01 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, dopravní opatření.

6 Postupy výstavby

Postup výstavby je dokladován v samostatné části dokumentace N.1.6.4 Zásady organizace výstavby

7 Výkaz výměr

Množství jednotlivých činností v rámci tohoto SO je navrženo s ohledem na rozsah zpracování technického řešení stavby v rámci aktuální dokumentace ve stupni projektové dokumentace pro provádění stavby (PDPS). Dále vychází ze Zásad organizace výstavby a zkušeností zpracovatele dokumentace z obdobných staveb v průběhu realizace.

Ad 3.1)

Nátěr dvouvrstvý asfaltový	N 2 VA	
Penetrační makadam hrubý	PMH	90 mm
Celková tloušťka úpravy vozovky		min. 110 mm

Celková předpokládaná plocha zesílení vozovky je $18\,255 + 50\,400 = 68\,625 \text{ m}^2$.

Ad 3.2)

Oprava výtluků se předpokládá v rozsahu 1% celkové plochy zpevněných komunikací využívaných stavbou, tj. $111\,000 \times 6 \times 0,012 \times 2 = 13\,320 \text{ m}^2$

Celková předpokládaná plocha nové ohrubné vrstvy vozovky je $19\,680 + 21\,480 = 41\,160 \text{ m}^2$.

Ad 3.3

Silniční panel	220 mm (rozměry 3000 x 1000 x 220 mm)
Štěrkopísek	ŠP 150 mm
Celková tloušťka konstrukce vozovky	min. 370 mm

Celková předpokládaná plocha nových provizorních staveništních komunikací je $55\,200 \text{ m}^2$.