

Paré:

Orientační schéma:

Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	27.10.2025	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Michal Mečíl

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_PDPS		
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 Mečíl	Specialista:	Ing. Arsen Balash

Název stavby / akce:	Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) - Veselí nad Lužnicí (mimo)			Označení (S-kód):	S631500664
				Zakázka:	24-026.201
Název části:	Železniční přejezdy a přechody			Označení části:	D.2.1.03
Název objektu:	Úrovňový přejezd P5599 ev. km 15,942			Číslo objektu / komplexu:	SO 04-13-10
Název přílohy:	Technická zpráva			Číslo přílohy:	1 . 001
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Stupeň dokumentace:		
Ing.Arsen Balash	Ing.Arsen Balash	Formáty: 10xA4			
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:		
Jihočeský	viz textová část	1701			
S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:
S 6 3 1 5 0 0 6 6 4	P D P S	D 2 1 0 3	S O O 4 1 3 1 0	X X	1 0 0 1
			Revize:		
			0 0 0		

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Stavba:	Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)
Stupeň dokumentace:	PDPS
Stavební objekt:	SO 04-13-10 ÚROVNĚVÝ PŘEJEZD P5599 EV. KM 15,942

Obsah

1	Identifikační údaje	4
	Údaje o stavbě	4
	a) název stavby	4
	b) místo stavby	4
	c) předmět dokumentace	5
	d) širší vztahy	5
	Údaje o žadateli (zadavateli dokumentace)	6
	Údaje o zpracovateli dokumentace	7
	a) Zpracovatel dokumentace	7
	b) Hlavní inženýr projektu	7
	c) Projektanti jednotlivých částí dokumentace	7
	d) Projektanti dokumentace přikládané v dokladové části	7
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE	8
	2.1 Úvod	8
	2.2 Podklady	8
	2.3 Polohový systém	8
	2.4 Ověření inženýrských sítí	8
3	STÁVAJÍCÍ STAV	8
4	OCHRANA BEZPEČNOSTI PRÁCE	8
5	NOVÝ STAV - NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	9
6	VLIV NA ŽIVOTNÍ PŘESTŘEDÍ	11
7	VÝJIMKY Z NOREM, PŘEDPISŮ A VZOROVÝCH LISTŮ	11
8	SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY	11

1 Identifikační údaje

Údaje o stavbě

a) název stavby

Stavba:	Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení (DSP)
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:	listopad 2024

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 Vlkov 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 subsystémy 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:

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

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

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,
vložka 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 ZÁKLADNÍ ÚDAJE

2.1 Úvod

Bude doplněno.

2.2 Podklady

Mezi podklady použité při tvorbě této dokumentace patří:

- Mezi podklady použité při tvorbě této dokumentace patří:
- Zadávací dokumentace ze dne 11. 7. 2023
- DÚR „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí n. L. (mimo)“
- Geodetické zaměření stávajícího stavu
- Rozpracovaná dokumentace souvisejících SO a PS
- další platné související předpisy, zákony, vyhlášky, normy, vzorové listy, fotodokumentace.

2.3 Polohový systém

Celá projektová dokumentace je navržena a zpracována v souřadnicovém systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Baltském po vyrovnání (Bpv). Hodnoty souřadnic a výšek jsou absolutní (neredukované).

Všechny údaje, týkající se staničení jsou vztaženy ke koleji č. 1 ve které je drženo stavební staničení.

2.4 Ověření inženýrských sítí

V oblasti staveniště se nachází řada inženýrských sítí. Poloha sítí byla zakreslena do situací stávajícího stavu na základě podkladů poskytnutých v papírové i digitální formě jednotlivými správci inženýrských sítí. Protože poloha sítí uvedená v situacích je pouze orientační a přibližná, musí být veškeré inženýrské sítě před započítáním stavebních prací vytýčeny a ověřeny jejich správci.

3 STÁVAJÍCÍ STAV

Stávající konstrukce přejezdu je tvořena živícného krytu na vnějších stranách a mezi kolejemi. Přejezd vede přes 1 kolej.

4 OCHRANA BEZPEČNOSTI PRÁCE

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce (odst. 1 § 101 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímáním opatření k předcházení rizikům (odst. 1 § 102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce). Prevencí rizik se rozumí všechna opatření vyplývající z právních a ostatních předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a z opatření zaměstnavatele, která mají za cíl předcházet rizikům, odstraňovat je nebo minimalizovat působení neodstranitelných rizik.

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen soustavně vyhledávat nebezpečné činitele a procesy pracovního prostředí a pracovních podmínek, zjišťovat jejich příčiny a zdroje. Na základě tohoto zjištění

vyhledávat a hodnotit rizika a přijímat opatření k jejich odstranění. K tomu je povinen pravidelně kontrolovat úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zejména stav výrobních a pracovních prostředků a vybavení pracovišť a úroveň rizikových faktorů pracovních podmínek a dodržet metody a způsob zjištění a hodnocení rizikových faktorů (viz odst. 3 § 102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Realizace opatření musí vždy odpovídat požadavkům bezpečnostních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobce, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům správců inženýrských sítí a dokumentů týkajících se střetu s železniční dopravou, s dopravou silniční a dopravou na vodních tocích.

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy:

- Zákon. č. 262/2006 Sb. v platném znění (Zákoník práce), který upravuje pracovně právní vztahy včetně základních požadavků bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- Zákon č. 309/2006 Sb. v platném znění o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, který stanovuje další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích,
- Nařízení vlády ČR č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- Zákon č. 266/1994 Sb. (o drahách) v platném znění a vyhlášky související, zejména: vyhláška MD ČR č. 173/1995 Sb. v platném znění, kterou se vydává dopravní řád drah,
- Vyhláška ČÚBP č. 50/1978 Sb. o odborné způsobilosti v elektrotechnice,
- Technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah, třetí aktualizované vydání GR DDC č. j. TÚDC-13051/1998 ze dne 18. 10. 2000 v platném znění, kapitola 1 a dotčené speciální kapitoly,
- Předpis SŽDC Bp1 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

5 NOVÝ STAV - NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Konstrukce stávajícího přejezdu bude rozebrána a odtěžena. Přejezdové panely se odvezou na sklad, případně na příslušnou recyklační středisko. Odpady se odvezou a budou uloženy na příslušnou recyklační středisko.

Přejezd.

Po dokončení prací na železničním svršku a spodku zde bude dle platných vzorových listů Ž11 zřízena nová betonová přejezdová konstrukce složená z vnitřních a vnějších panelů.

Vnitřní betonové panely 1,2 m x 1,285 m budou uloženy pomocí nosičů na paty kolejnic. Vně kolejí budou vnější panely uloženy na prefabrikované závěrné zídky. Zídky budou uloženy na monolitický betonový základ C30/37 XF4 - S3/S4 tl. 230 mm, na tomto základu bude zřízena cementová malta tl. 20 mm, min. pevnost v tlaku 50 MPa/24h, 100 MPa/28 dní. Pod monolitickým betonovým základem bude zřízena vrstva podkladového betonu C16/20 – S1/S2 o minimální tloušťce 200 mm až do hrany výkopu. Podloží pod základy bude řádně zhutněno.

Na vnější straně kolejí budou použity vnější panely délky 1000 mm tak, aby byl dodržen volný prostor min. 200 mm mezi hlavou pražce a závěrnou zídou. Doporučená šířka styčné spáry mezi vnějšími panely na úložném prahu je 12 – 36 mm a vyplňuje se pryžovými pásy.

Celková skladebná délka panelů včetně závěrných zídek v ose komunikace bude 3,94 m a šířka 26,4 m (22 ks po 1,2 m). Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou na vnější hraně vnitřních panelů osazeny v ose koleje ocelové náběhové klíny pro ochranu svěšených šroubovek železničních vozů. Klíny jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce. Použitá přejezdová konstrukce bude vhodná pro průjezd osobních a nákladních vozidel, musí být schválena pro použití na tratích SŽ a mít odsouhlasené technické podmínky.

Zřízení samotné přejezdové konstrukce bude provedeno podle platných montážních návodů a technických listů konkrétního výrobce.

Nová komunikace bude plynule navazovat na úroveň závěrných zídek, její směrové a výškové řešení je patrné ze situace a příčného řezu přejezdem.

Po zřízení přejezdové konstrukce a související komunikace, úhel křížení s pozemní komunikací bude 21°. Přejezd bude zabezpečen světelnou a zvukovou signalizací a také závorovým břevnem.

Odvodnění přejezdové konstrukce je řešeno jejím příčným sklonem (který kopíruje podélný sklon koleje) a podélným sklonem (v případě převýšené koleje). Voda odtéká z povrchu konstrukce spárami mezi panely, případně mezi panely a závěrnými zídkami, do železničního svršku či spodku. Nabíhající voda z navazujících komunikací bude odváděna směrem od přejezdu, nebo přerušena odvodňovacím žlabem; odvodnění bude zajištěno příslušným objektem komunikace.

Přechod pro chodce.

Součástí stavebního objektu take bude železniční přechod. Konstrukce přechodu bude tvořena vnitřními a vnějšími pryžovými panely. Celkové rozměry přechodu budou 2,4 × 3,8 m.

Vnitřní pryžové panely 1,2 m x 1,285 m budou uloženy na nosné základy mezipražcového prostoru. Vně kolejí budou vnější panely uloženy na prefabrikované závěrné zídky. Zídky budou uloženy na monolitický betonový základ C30/37 XF4 - S3/S4 tl. 230 mm, na tomto základu bude zřízena cementová malta tl. 20 mm, min. pevnost v tlaku 50 MPa/24h, 100 MPa/28 dní. Pod monolitickým betonovým základem bude zřízena vrstva podkladového betonu C16/20 – S1/S2 o minimální tloušťce 200 mm až do hrany výkopu. Podloží pod základy bude řádně zhutněno.

Na vnější straně kolejí budou použity vnější panely délky 1000 mm tak, aby byl dodržen volný prostor min. 200 mm mezi hlavou pražce a závěrnou zídou.

Celková skladebná délka panelů včetně závěrných zídek v ose komunikace bude 3,8 m a šířka 2,4 m (2 ks po 1,2 m). Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou na vnější hraně vnitřních panelů osazeny v ose koleje ocelové náběhové klíny pro ochranu svěšených šroubovek železničních vozů. Klíny jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce. Použitá přejezdová konstrukce bude vhodná pro průjezd osobních a nákladních vozidel, musí být schválena pro použití na tratích SŽ a mít odsouhlasené technické podmínky.

Zřízení samotné přejezdové konstrukce bude provedeno podle platných montážních návodů a technických listů konkrétního výrobce.

Nová komunikace bude plynule navazovat na úroveň závěrných zídek, její směrové a výškové řešení je patrné z půdorysu a příčného řezu přechodem.

Po zřízení přechodové konstrukce a navazujících chodníků, úhel křížení s drahou bude 90°.

Přechod bude zabezpečen světelnou a zvukovou signalizací a také závorovým břevnem.

Odvodnění přejezdové konstrukce je řešeno jejím příčným sklonem (který kopíruje podélný sklon koleje) a podélným sklonem (v případě převýšené koleje). Voda odtéká z povrchu konstrukce spárami mezi panely, případně mezi panely a závěrnými zídkami, do železničního svršku či spodku.

Přechodová konstrukce bude plynule navázána na chodník příslušného objektu komunikace.

Provizorní úpravy.

Během rekonstrukce na I/24 přejezd uzavřen s objízdou trasou přes P5598 (ulice Tyršova a Havlíčkova). Do doby dokončení P5598 bude ponechán stávající kol. rošt včetně př. Konstrukce.

Detailní řešení je popsáno v N.1.6.4 Zásady organizace výstavby.

Veřejnost musí být informována o konání stavebních prací viditelným označením místa stavebních prací.

6 VLIV NA ŽIVOTNÍ PŘESTŘEDÍ

Problematika vlivu na životní prostředí je řešena v části N 1.2

7 VÝJIMKY Z NOREM, PŘEDPISŮ A VZOROVÝCH LISTŮ

V tomto SO není požadována žádná výjimka z norem, předpisů a vzorových listů.

8 SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY

SO 04-10-10 - Nová Ves nad Lužnicí - Suchdol nad Lužnicí, kolejový svršek

SO 04-11-10 - Nová Ves nad Lužnicí - Suchdol nad Lužnicí, kolejový spodek