

Vypracování přípravné dokumentace "Modernizace trati Nemanice I - Ševětín" je spolufinancováno Evropskou unií z programu TEN-T ve výši 1 685 000 EUR, což je 50% z celkových nákladů na projekt.



1	Zpracování připomínek	06/2011	<i>Ing. Kramář</i>
č.změny	Text změny - odůvodnění	Datum	Podpis



Olšanská 1a  
130 80 Praha 3  
Česká republika  
tel.: 224 227 168  
fax: 224 230 316  
faxmodem: 267 094 364  
E-mail : praha@sudop.cz



Jirská 5/538  
186 00 Praha 8  
Česká republika  
tel.: 255 733 111  
fax: 255 733 605  
E-mail : info@ikpce.com  
Http : www.ikpce.com

OBJEDNATEL	SŽDC s.o., Dlážděná 1003/7, Praha 1 Stavební správa Praha, Sokolovská 1955/278, Praha 9		
STŘEDISKO	201 ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ	VEDOUCÍ STŘEDISKA ING. JIŘÍ SYROVÝ	GENERÁLNÍ ŘEDITEL ING. TOMÁŠ SLAVÍČEK
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT STAVBY	ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTROLOVAL
ING. MILOŠ KRAMEŠ <i>Ing. Kramář</i>	ING. ZDENĚK ŠLAPAL <i>Ing. Šlapal</i>	ING. ZDENĚK ŠLAPAL <i>Ing. Šlapal</i>	ING. MILOŠ KRAMEŠ <i>Ing. Kramář</i>
KRAJ	JIHOČESKÝ	MÚ/OU/POŘEŽENÁ OBEC	ČESKÉ BUDĚJOVICE HLUBOKÁ NAD VLTAVOU
Modernizace trati Nemanice I - Ševětín  Souhrnná část - Organizace výstavby  Technická zpráva		ÚČEL	PD
		DATUM	11/2010
		MĚŘÍTKO	---
		FORMÁTY	46 x A4
		ČÁST	B.6
		PŘÍL.	1

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

## B.6 – ORGANIZACE VÝSTAVBY

Stavba:

**Modernizace trati Nemanice I - Ševětín**

Stupeň dokumentace:

**Přípravná dokumentace stavby**

Listopad 2010

Zhotovitel: SUDOP PRAHA a. s.

Ing. Zdeněk Šlapal

Ing. Miloš Krameš

**Název stavby:**..... Modernizace trati Nemanice I - Ševětín

**Stupeň dokumentace:** .....přípravná dokumentace

**Charakter stavby:** .....liniová stavba, rekonstrukce a modernizace

**Odvětví:** .....železniční doprava

**Místo stavby:**..... železniční trať České Budějovice - Praha,  
t.ú. Nemanice I - Ševětín

**Městský úřad:** ..... České Budějovice

**Obecní úřady:** Borek, Hosín, Hluboká nad Vltavou, Hosín,  
Hrdějovice, Chotýčany, Ševětín, Vítín, Lišov

**Region:** ..... jihočeský

**Objednatel:** ..... Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00

**Zápis v OR:**.....MS v Praze, oddíl A, vložka 48384

**IČ:** .....70994234

**DIČ:** ..... CZ 70994234

**Smluvní korespondence:**..... Správa železniční dopravní cesty, s.o.,  
STAVEBNÍ SPRÁVA PRAHA  
Sokolovská 1955/278, Praha 9, 190 00

**Zhotovitel:** .....SUDOP PRAHA a.s.

Jako vedoucí Sdružení „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín“  
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

**Zápis v OR:**..... MS v Praze, oddíl B, č. vložky 6088

**IČ:** .....25793349

**DIČ:** ..... CZ 25793349

**A** .....IKP Consulting Engineers, s.r.o.

SUDOP PRAHA a.s.

B.6 Organizace výstavby

Jirsíkova 5, 186 00 Praha 8

IČ: ..... 45799016

DIČ: ..... CZ 45799016

Zápis v OR: ..... MS v Praze, oddíl C , vložka 10418

Číslo zakázky: ..... 09353201

Termín odevzdání: ..... 30. 9. 2011

**OBSAH:**

<b>1.</b>	<b>Úvod.....</b>	<b>6</b>
<b>2.</b>	<b>Všeobecné údaje .....</b>	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>Vyhodnocení variant .....</b>	<b>7</b>
<b>4.</b>	<b>Návrh postupu výstavby .....</b>	<b>8</b>
	Stavební postupy v Nemanicích .....	9
	Stavební postupy v ŽST Ševětín:.....	16
	Meziportálí, tunely .....	20
<b>5.</b>	<b>Rozvaha o deponování vyzískaného materiálu .....</b>	<b>21</b>
	Rekultivace a sanace Mydlovary .....	21
	Lom Ševětín .....	22
	Rekultivace Planá nad Lužnicí .....	22
	Deponie rubaniny Dobřejovice .....	22
	Deponie rubaniny opuštěných zářezů trati .....	22
	Mezideponie ornice a podorníčí Dobřejovice .....	22
	Mezideponie rubaniny a ornice Hrdějovice .....	22
	Mezideponie rubaniny a ornice Ševětín.....	23
<b>6.</b>	<b>Zásady řešení zařízení stavenišť .....</b>	<b>27</b>
<b>7.</b>	<b>Plochy zařízení stavenišť .....</b>	<b>31</b>
<b>8.</b>	<b>Nápojení na inženýrské sítě .....</b>	<b>34</b>
<b>9.</b>	<b>Vliv provádění stavby na životní prostředí .....</b>	<b>35</b>
<b>10.</b>	<b>Povodňový a havarijný plán.....</b>	<b>35</b>
<b>11.</b>	<b>Návrh tras ke stavenišťům a deponiím.....</b>	<b>36</b>
	Přepravní trasy - Chotýčanský tunel.....	37
	Přepravní trasy - Hosínský tunel.....	44
	Návrh přepravních tras po železnici .....	46

12.	Lhůty výstavby .....	47
13.	Postupné uvádění stavby do provozu .....	49
14.	Záznam z porady .....	49



## 1 ÚVOD

Kvalita stavby se řídí ustanoveními „Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah č.j. TÚDC-15036/2000, třetí - aktualizované vydání ve znění změn 1 až 6“

Na realizaci stavby jsou vydány obecně závazné předpisy a právní normy, které jsou do specifických podmínek rozpracovány interními předpisy. Výčet těchto předpisů a nařízení je uveden jako příloha č.j. 530/1999-O7 Směrnice k organizování přípravy a realizace investiční výstavby, která vstoupila v platnost dnem 15. dubna 1999.

Staveniště bude zařízení tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět nebo odstraňovat, při provádění stavby nesmí dojít k ohrožování a nadměrnému nebo zbytečnému obtěžování okolí stavby, pozemků staveniště a přístupových komunikací, ovzduší a vod, k zamezování přístupů k přilehlým stavbám nebo pozemkům a k porušení podmínek ochranných pásem. Stavební výrobky a materiály se musí na staveništích řádně a bezpečně ukládat a přitom dbát veřejného pořádku. Dotčené podzemní inženýrské sítě se vyznačí polohově a výškově a musí se náležitě chránit po celou dobu stavebních prací. Stavby, veřejná prostranství, komunikace a zeleň, které jsou v dosahu účinků staveniště a zařízení staveniště, se musí po dobu provádění nebo odstraňování stavby bezpečně ochránit. Nebezpečná místa staveniště se podle potřeby zabezpečí nebo označí výstražnými nápisy a zajistí proti přístupu nepovolaných osob. Zařízení staveniště na zpevněné ploše boční rampy a na kolejích pro zvláštní účely se zabezpečí, výrazně označí a za snížené viditelnosti náležitě osvětlí a opatří světly. Staveništní zařízení nesmí svými účinky, zejména exhalacemi, hlukem, otřesy, prachem, zápachem, působit na okolí nad přípustnou míru. Staveništní zařízení a pracoviště budou za snížené viditelnosti nebo v noci řádně osvětlena. Při provádění PS a SO musí zhotovitel dodržovat požadavky všech předpisů týkajících se životního prostředí. Ustanovení příslušných předpisů se musí uplatnit při skladování materiálů, jejich manipulaci, provádění všech stavebních i montážních prací a zneškodňování odpadů.

Staveniště se nenachází v zátopovém území, a proto není zpracován povodňový a havarijní plán.

## 2 VŠEOBECNÉ ÚDAJE

Modernizovaný úsek trati začíná na křížení s Pražskou ulicí v Českých Budějovicích v km 215,786 ve staničení plzeňské tratě a v km 216,884 navazujícím staničením tratě České Budějovice – Praha km 8,245. Modernizace končí za ŽST Ševětín v km 25,000.

Stavba Modernizace trati Nemanice I – Ševětín v km 215,8 navazuje na stavbu „Modernizace trati České Budějovice – Nemanice I“, která je již zpracována ve stupni PROJEKT a připravena k realizaci. Návrh nově řeší výhybnu Nemanice I, ve které trať zcela opouští stávající těleso. Dále je vedena hosínským a chotýčanským tunelem, aby umožnila dosažení požadovaných vyšších traťových rychlostí. Mezi tunely je navržena nová výhybna Dobřejovice. Stavba nově řeší i ŽST Ševětín a končí v km 25,000, kde navazuje na nový stav z PD stavby „Modernizace trati Ševětín – Horusice“.

Stavba se nenachází na svážném území. V místě stavby jsou na několika místech patrné pozůstatky důlní činnosti, které jsou v dokumentaci podchyceny.

Součástí stavby je i modernizací dotčená část zapojení Plzeňské trati (úsek Nemanice I – Nemanice II), stávající kolej České Budějovice – Hluboká nad Vltavou - Zámostí a dotčená část zapojení od Prahy směr Nemanice II.

Na modernizovaném úseku bude rekonstruovaná odbočka Nemanice I a ŽST Ševětín.

Stávající trať z Hluboké nad Vltavou – Zámostí do ŽST Ševětín bude opuštěna, kolejový rošt demontován, objekty většinou sneseny, zářezy opuštěné trati zavezeny vytěženou zeminou a rekultivovány. Trať z Nemanice I do Hluboké nad Vltavou – Zámostí bude nadále provozována jako připojení vlečkové koleje Lesy Hluboká nad Vltavou a.s. v ŽST Hluboké nad Vltavou – Zámostí.

Na modernizované trati budou mimo železničních mostů přes vodoteče, biokoridory a polní cesty zřízeny dva silniční mosty přes železnici – u Hrdějovic před jižním portálem hosínského tunelu s přeložkou silnice III/10576 (Jubilejní) a za pražským zhlavím ŽST Ševětín s přeložkou silnice III/1556. Jeden z větších železničních mostů je navržen pro nové mimoúrovňové křížení ul. Nemanická se železnicí.

Rozhodujícími objekty stavby z hlediska časového provedení, nákladů a nároků na energie jsou tunely.

Na trase jsou navrženy dva tunely; ve směru staničení je první jižní, tzv. hosínský, druhý severnější chotýčanský. Mezi jejich portály, vzdálených od sebe 2,6 km, je vložena výhybna Dobřejovice.

### 3 VYHODNOCENÍ VARIANT

V rámci přípravné dokumentace bylo zpracováno celkem 7 variant kolejových řešení výhybny Nemanice I. K rozhodnutí pro další sledování při plnění 3. etapy PD byla předložena varianty B2 a B3a.

ŽST Ševětín byla zpracována variantně pouze na jižním zhlaví stanice v závislosti na tom, zda koleje ústí do dvojkolejného tunelu, nebo dvou jednokolejných.

Dokumentace objektů žel. svršku a spodku byla zpracována ve variantách pro rychlost **do 160 km.h<sup>-1</sup>, resp. Vvyj. = 200 km.h<sup>-1</sup>**. V tunelových úsecích byly porovnány náklady jak **s klasickým štěrkovým ložem, tak s konstrukcí pevné jízdní dráhy**.

Dokumentace tunelů byla zpracovaná ve variantách:

- jako **dva jednokolejné tunely** (pracovně nazývané varianta David) s propojkami jako záchrannými cestami
- jako **jeden dvojkolejný** (pracovně nazývané varianta Goliáš). Ve variantě Goliáš jsou z hlediska řešení záchranných cest v dokumentaci navrženy následující varianty:
  - 1. Paralelně ražená záchranná štola se zaústěním propojek do dvoukolejného tunelu.
  - 2. Záchranné šachty s vyústěním na povrch území s napojením na krátké záchranné štoly.
  - 3. Paralelně ražená záchranná štola s vyústěním u portálu v místě vysokého nadloží a záchranné šachty v místě nižšího nadloží.
- Z hlediska **použité technologie ražby** tunelů provádění

Ražba Davida je možná opět ve dvou variantách



- novou rakouskou tunelovací metodou (**NRTM**)
- razicím štítem (**TBM**)

Ražba Goliáše je možná pouze NRTM s nutností zřízení souběžné štolky s únikovými objekty na povrch.

Při realizaci jsou možné i **varianty zahájení ražby** jednoho tunelu, nebo obou tunelů současně. Přitom je možné zahájení ražby každého tunelu od obou portálů současně (postupně).

Při použití TBM se předpokládalo nasazení pouze jednoho razicího štítu pro oba tunely s nutnou přestávkou na demontáž, přepravu a zpětnou montáž. Možná byla i alternativa použití razicího štítu pouze v Chotýčanském tunelu vzhledem k lepší geologii.

#### **Investor po vyhodnocení 3. etapy PD preferuje:**

- tunely spolu s kolejovým řešením budou zpracovány ve variantě GOLIÁŠ, tj. dvojkolejné tunely
- návrhová rychlost řešení je 160 km.h<sup>-1</sup> (s technickou možností, aby tunely v budoucnu umožnili zavést rychlost 200 km h<sup>-1</sup>)
- kolejové řešení stanice Nemanice reprezentuje varianta B2, tj. varianta, která byla dosud spojena s řešením GOLIÁŠ
- v tunelech bude sledováno standardní kolejové lože

## **4 NÁVRH POSTUPU VÝSTAVBY**

- ⇒ Příprava území – Kácení zeleně (povolené období říjen – březen), sejmutí humózních vrstev z prostorů stavenišť a ploch pro ZS, přeložky sítí, přístupové komunikace – 3 měsíce.
- ⇒ Provizorní přemostění stávající trati na silnici II/146 (pro umožnění přístupu na staveniště v meziportálů u Dobřejovic), úpravy povrchů silnic, zesílení mostů dle požadavku SÚS – 4 měsíce
- ⇒ Výstavba silničního mostu na přeložce silnice III/1556 u Ševětína.
- ⇒ Současně s budováním mostního objektu přeložky III/1556 u Ševětína proběhnou práce na železničním spodku přeložky trati za pražským zhlaví ŽST Ševětín mimo provozovanou trať
- ⇒ Hloubené části obou portálů tunelů portálů především severního chotýčanského s ohledem na navazující hluboký zářez dráhy a předpřipraveného dálničního mostu – 3 měsíce.
- ⇒ Zřízení provizorního přejezdu přes stávající koleje a provizorní zapojení kolejí 1N a 2N na pražském zhlaví ŽST Ševětín (pokud nebude stanovena objížďka po dobu následující 14denní výluky kolejí).

- ⇒ V 14denní kolejové výluce bude propojením jednotlivých úseků zapojena přeložka trati za ŽST Ševětín do stávajících staničních kolejí č. 1, 3 a traťových č. 1, 2 a dokončením náspu přes rušenou trať k opěře mostu přes přeloženou trať dokončena přeložka silnice III/1556. Během výluky kolejí a do ukončení přeložky III/1556 bude provoz po silnici III/1556 veden přes provizorní přejezd kolejí (pokud nebude stanovena objížďka). Pražské zhlaví včetně zapojení do stávajících traťových kolejí musí být provedeno v počátku stavby z důvodu umožnění odvozu materiálu po novém silničním mostě mimo obec Ševětín na silnici I/3 (D3).
- ⇒ Ražba tunelů bude provedena ze všech čtyř čeleb. U chotyčanského tunelu se předpokládá pro urychlení realizace souběh ražby s realizací sekundárního ostění, které musí mít odstup aspoň 100 m. Délka realizace rozhodujícího chotyčanského tunelu se předpokládá (dokončení včetně hloubených částí a výstroje) na 3 roky, hosínského 2 roky. Ražba větší části hosínského tunelu se navrhuje od severního portálu, aby se omezila přeprava po silnicích od jižního portálu na mezideponii v meziportáli.
- ⇒ V průběhu ražby tunelů postupné budování násypového tělesa dráhy v meziportáli, rozšíření stávajícího tělesa v ŽST Ševětín a v úseku výhybny Nemanice I z materiálů, vyzískaných z ražby tunelů. Přebytek materiálu ze všech objektů bude ukládán na mezideponii vpravo přeložky mezi portály tunelů. – 3 roky
- ⇒ Možnost výstavby vlečky v trase přeložky dráhy od napojení na st. trať České Budějovice – Praha k hlavnímu stavebnímu dvoru (dokončení po provedení přeložky silnice III/10576)
- ⇒ V Nemanicích současně s realizací žel. spodku a svršku kolejí bude po polovinách realizován podchod v ul. Kvapilova a žel. most nad zahloubenou ulicí Nemanická. Oba objekty budou realizovány v sudé koleji současně, pod vlečkou a lichou kolejí bude nad Kvapilovou realizován následně po Nemanické. Důvodem je zachování provozu vlečky Budvaru a Motoru. Délka realizace do 1 roku.
- ⇒ Ve výhybně Nemanice postupné budování a zapojování kolejí od koleje č. 702 po koleje vlečky. Pro zapojování kolejí bude potřeba zřídit v rámci postupů provizorní zapojení a vložení provizorních výhybek včetně krátkodobých výluk kolejí; **úplné vyloučení provozu na 7dní** se předpokládá na trati do Plzně.

#### 4.1 STAVEBNÍ POSTUPY V NEMANICÍCH

- Staničení v popisu uváděno v novém staničení.
- Tříciferné „dvoustovkové“ staničení je staničení trati České Budějovice – Plzeň
- Jedno a dvouciferné je staničení trati České Budějovice – Praha s počátkem staničení v km 8,105 037  $\equiv$  km 216,768 304.
- Jako první bude provedeno uvolnění staveniště od třetích osob, SO 31-30-51 Nemanice, úprava místní komunikace (souběžná s tratí km 216,100 ÷ km 8,350) a s tím související objekty oplocení a přeložek sítí.

- Před zahájením kolejových postupů je pro TV požadováno 8 výluk po 6 hodinách v každé koleji výhybny Nemanice I, 4 x 6 hodin ve spojení České Budějovice – Nemanice II - Plzeň a 6 x 6 hodin ve spojení Praha – Nemanice II – Plzeň v postupu 0.
- Kolejově bude v Nemanicích nejdříve realizován úsek na stávajícím tělese km cca 215,8 ÷ km 8,5. Poslední postup při realizaci žel. svršku v Nemanicích plynule přejde do pokládky svršku, která bude ukončena propojením koleje 2a s traťovou kolejí č. 2 v ŽST Ševětín a tím zprovoznění přeložky.
- Uzávěra ul. Nemanické a Kvapilové bude probíhat v sudé koleji souběžně z důvodu nutnosti společných kolejových výluk a zachování provozu vleček Budvaru a Motoru.
- Z důvodu zachování provozu vleček bude při provizorním zapojení vleček od Českých Budějovic z koleje 901a možnost budování 2. části mostu Kvapilová až po vybudování druhé části mostu Nemanická s definitivním zapojením vlečky od Nemanic II.
- Druhá část mostu - podchod Kvapilová bude zřízena po zrušení provizorního zapojení vlečky od Českých Budějovic a uvolnění staveniště pro most položením provizorního zapojení koleje BM1 do M1.
- Výstavba v oblasti Nemanic bude svázána s realizací tunelů tak, že před dokončením hosínského tunelu bude dokončen železniční spodek a svršek kolejí od Nemanic k jižnímu portálu tunelu.
- Výstavba pak pokračuje průběžným pokládáním žel. svršku v hosínském tunelu, meziportálí u Dobřejovic, chotýčanském tunelu a ŽST Ševětín sudá skupina.
- Propojením koleje č. 2a v ŽST Ševětín bude uvedena přeložka do provozu s možností následného zahájení demontáže stávající trati mezi ŽST Ševětín a ŽST Hluboká nad Vltavou – Zámostí.
- Stavba bude dokončena lichou skupinou kolejí v ŽST Ševětín a souběžně zapojením koleje od Prahy z Nemanic I do Nemanic II včetně připojení vlečky Lesů z Hluboké nad Vltavou – Zámostí, OTV a napájecí stanice do této koleje.
- Nemanice I a Nemanice II po dokončení stavby se stanou ŽST České Budějovice – obvod Nemanice I a ŽST České Budějovice – obvod Nemanice II

#### 4.1.1 POSTUP 0)

**Výluky:** kolej č. 1 (701a) 8 x 6 hodin, kolej č. 2 (702a) 8 x 6 hodin. Kolej č. 101 4 x 6 hodin ve spojení České Budějovice – Nemanice - Plzeň a kolej č. 103 spojení Praha – Nemanice – Plzeň 6 x 6 hodin.

Ve výhybně Nemanice II se zprovozní MPZZ.

---

#### 4.1.2 POSTUP 1)

**Demontáž:** koleje č. 902a km 215,900 ÷ st. km 4,050 koleje č. 2 (nový km 8,530), výh. č. 1, 6.

Po rozhodující část výluky provozovat 2. kolej od zapojení výh. č. 5 z koleje č. 1 a demont. st. kolej od st. km 3,8 (nový km 8,250) do km 4,050 (nový km 8,530) provést až v závěru výluky.

**Montáž:** koleje č. 902b a 702a, výh. č. 701, prov. napojení do stav. kol. č. 2 v km 8.406 - 8.535, prov. výh. č. PV1 v kol. 702a a část spojky za odb. větví výhybky (pro prov. napojení kol. na Plzeň)

**Popis:** staví se 1. polovina mostů SO 31-20-03 Železniční most v km 216,167 -podchod v ul. Kvapilové, SO 31-20-04 Železniční most v km 216,729 - ul. Nemanická, SO 31-22-01 Silniční most v km 216,729 nad podjezdem ul. Nemanické pod žel. tratí, SO 31-23-01 Rampa A podjezdu ul. Nemanické pod žel. tratí a propustek SO 31-21-02. Přeložka ul. Luční s krátkodobým přerušením pro zapojení přeložky do st. stavu proběhne v 1. roce stavby před zrušením přejezdů ul. Kvapilové i Nemanické.

**Výluky:** kolej 902a - kolej č. 2 cca 12 týdnů, jednokolejný provoz po koleji 901a, 1. Po dokončení výluky dvojkolejný provoz. Vlečky provozovány. Začátek výluky ul. Nemanická 36 týdnů (mosty, rampy), ul. Kvapilové 45 týdnů (2. část mostu Kvapilová následuje po dokončení 2. části mostu Nemanická)

**Délka postupu:** 14 týdnů

---

#### 4.1.3 POSTUP 2)

Začátek výluky koleje č. 901a pro uvolnění staveniště pro 2. část mostu Nemanická.

**Demontáž:** demontáž koleje 901a od km 216,184 do km 216, 684. Demont. 50 m vlečkové koleje BM2 za odb. větví výh. č. B3. Demont. koleje č. 101 od výh. č. 4 do KÚ km 217,023 (do km 217,036 pro rek. propustku), demont. výh. č. 2, 3, 4, 5, demont. koleje č. 1 od výh. č. 5 do km 8.406 (ZP) km 8,506.

**Montáž:** zřízení provizorního propojení z kol. č. 901a do vlečky - vložení prov. výh. PV2 do vlečkové koleje BM2, výh. č. 705 a kol. 911 od výh. č. 705 do konce úprav km 217,023, propojení výh. č. 705 s PV1 a propojení do kol. č. 1 v km 216,177

**Popis:** provizorní zapojení vlečky Budvaru a Motoru z koleje 901a na počátku její výluky od Prahy a Plzně. Od Plzně nickolejný provoz při zřízení provizorního zapojení přes v. č. 705 do PV1. Poté následuje výstavba 2. části mostu Nemanická.

**Výluky:** Délka výluky směr Plzeň 1 týden, vlečky bez výluky jen se změnou obsluhy. Začátek 15týdenního jednokolejného provozu po koleji 702a. Po dokončení výluky zůstává jednokolejný provoz od Budějovic na Plzeň i na Prahu. Vlečky provozovány od Budějovic.

**Délka postupu:** 15 týdnů

#### 4.1.4 POSTUP 3)

**Demontáž:** Výh. č. B1, kusé koleje BM1a, části koleje BM1,

**Montáž:** propojení mezi výh. č. B2 a výh. č. 705 v délce cca 270 m, kol. č. 701a mezi prov. napojení vlečky km cca 216,220 a km 216,768 (8,105), napojení do vlečky od výh. č. B2

**Popis:** S dokončením přemostění Nemanické se položením koleje v délce cca 270 m zapojí vlečky od výh. č. 705.

Kolej č. 901a (část), k. č. 1, vyloučeny, vlečky Budvaru a Motoru zapojeny i ve směru od Plzně.

kolej BM1a se snese až na konec - je nutná pro obsluhu vlečky

**Výluky:** Jednokolejný provoz na Prahu po koleji 902a, 902b, 702a, 2, na Plzeň z koleje 702a přes PV1, 705 a k. č. 911.

**Délka postupu:** 1 týden

#### 4.1.5 POSTUP 4)

**Demontáž:** kol. č. 901a od ZU v km 215,856 k provizornímu napojení vlečky, demont. prov. napojení vlečky včetně v.č. PV2, koleje BM1 a M1 v rozsahu úprav, v.č. B5.

**Montáž:** provizorní zapojení v koleji vlečky BM1 do M1 mezi ZV B3 a KV M1 pro uvolnění staveniště podchodu Kvapilové pod vlečkou BM1 na začátku postupu s následným položením kol. M1 a BM1, v.č. B5.

Po dokončení odsunu koleje BM1 mont. kol. 901b – 701a (část), výh. č. 702.

**Popis:** uvolňuje se staveniště pro druhou část podchodu ul. Kvapilové, realizuje se výstavba 2. části podchodu Kvapilova.

Provizorně se zapojí kolej BM1 do M1 (propojení mezi v. č. KV M1 a ZV č. B3)

Provede se odsun koleje BM1 včetně nového zapojení koleje M výhybkou B5

Jednokolejný provoz od Prahy i Plzně po k. č. 902b, 702a, vlečky připojeny od Plzně.  
Omezení vlečky Motoru, Budvar odpojen.

Kolej č. 901a (část), k. č. 1, vyloučeny, vlečky Budvaru a Motoru vyloučeny ve směru od Plzně.

**Výluky:** Výluka Budvaru 14 dní, Motoru 5 dní. Na závěr výstavby podchodu výluka Budvaru i Motoru 2 dny. Jednokolejný provoz na Prahu po koleji 902a, 902b, 702a, 2, na Plzeň z koleje 702a přes PV1, 705 a k. č. 911.

**Délka postupu:** 14 týdnů

---

#### 4.1.6 POSTUP 5)

**Demontáž:** demont. provizorního propojení ve vlečce BM1 a M1 (v.č. B4 a M1), prov. spojení v. PV1 a v. č. 705.

**Montáž:** část koleje BM1 mezi ZV. č. B4 a ZV č. B3 po vyjmutí prov. propojení, položení koleje 901b, 701a, v. č. 702. Na závěr postupu se vlož. výh. 703.

**Popis:** uvolňuje se staveniště pro rampu podchodu ul. Kvapilové demontáží proviz. zapojení ve vlečce mezi v. č. B3 – M1, dokončí se úpravy vleček. Položí se kolej 701a. Ve výluce trati na Plzeň po demontáži provizorního spojení mezi konci výhybek PV1 a 705 se položí v. č. 703 a propojením mezi konci výhybek 703 a 705 se ukončí kolejová výluka na Plzeň.

**Výluky:** Výluka vleček Budvaru a Motoru 2 dny. Pro vložení výh. č. 703 dvoudenní výluka koleje na Plzeň. Položení koleje č. 701a dva týdny.

Po dokončení výluky provoz od Plzně po 911, 701a, 901b, od Prahy po koleji č. 2, 702a, 902b

**Délka postupu:** 2 týdny v koleji č. 701a, 2 dny na vlečce.

---

#### 4.1.7 POSTUP 6)

**Demontáž:** nic

**Montáž:** kol. č. 701 od výh. č. 703 do km 8,506 (k prov. napojení do kol. č. 1 v km 8.406 ÷ km 8.535) včetně výh. č. 706 a č. 707

**Popis:** v pokračující výluce k. č. 1 v Nemanicích se vkládají v. č. 706 a 707 vč. provizorního zapojení do koleje č. 1

**Výluky:** Vyloučena kolej č. 1

Po dokončení postupu dvojkolejný provoz do km 216,768, resp. po koleji 1, 2 do km 4,613 stávajícího stavu na Prahu

**Délka postupu:** 4 týdny

---

#### 4.1.8 POSTUP 7)

a) varianta s dokončením Nemanic I v cca dvouletém předstihu před dokončením přeložky

**demontáž:** prov. výh. č. PV1

**montáž:** výh. 704

**popis:** dokončena část. výh. v prov. stavu

**Výluka:** koleje 702a na 2 dny, od km 216,017 jednokolejný provoz

Po dokončení postupu dvojkolejný provoz do stávajícího km 4,620

b) **doporučená varianta**, kdy dokončení Nemanic I navazuje na dokončení přeložky

**Demontáž:** provizorní výh. č. PV1, kolej č. 2.

**Montáž:** výh. 704, 708 ÷ 712, koleje 701 a 703 od přeložky ke st. koleji č. 1 (nový km 8,800)

**Popis:** propojení železničních spodků koleje 702 od Nemanic s kolejí 702 na přeložce km 8,405 ÷ km 8,700 s následnou pokládkou žel. svršku do Ševětína a pražského zhlaví v Nemanicích, zahrnujícího položení žel. svršku od Nemanic do Ševětína v rozsahu cca 2 x 14 km kolejí, 19 ks výhybek.

Po dokončení pokládky svršku Nemanice - Ševětín následuje výluka v ŽST Ševětín, kde propojením nové k. č. 2a staniční a nové traťové k. č. 2 se nahradí provizorní zapojení stávající staniční koleje č. 1 s novou kolejí č. 2 od Prahy.

**Výluky:** 1 týden vyloučena kolej 702a. Po dokončení výluky provoz od Prahy po koleji č. 1 a 702a, 702b. Zaslepení ul. Jubilejní (Mosty přes Kvapilovou a Nemanickou dokončeny). Přeložka ul. Luční s krátkodobým přerušením pro zapojení přeložky do stávajícího stavu proběhne v 1. roce stavby.

Následuje jednokolejný provoz na pražském zhlaví ŽST Ševětín a Nemanicích, Nemanice – Dobřejovice a dvojkolejný Dobřejovice - Ševětín s využitím odbočky Dobřejovice n přeložce s následnou možností zrušení provozu na stávající trati.

**Délka postupu:** 1 týden v koleji 702a, Nemanice - Ševětín 12 týdnů

---

#### 4.1.9 POSTUP 8)

**Demontáž:** kol. č. 1 od prov. propojení (včetně) k výh. č. 8

**montáž:** propojení kol. č. 701, 703 od km 8,400 do km 8,800

**Popis:** propojení kol. 701, 703. Během této doby probíhá demontáž stávající trati včetně liché skupiny kolejí v Ševětíně s odvozem polí na dem. základnu v Nemanicích II, případně demontovaných součástí k přeložení na silniční vozidla a další distribuci z Nemanic II na místa určených k ukládání odpadu a šrotu v Českých Budějovicích a jeho okolí.

**Výluka:** kolej 701, 703 vyloučena 3 týdny

Po dokončení zavedení dvojkolejného provozu mezi Budějovicemi a Dobřejovicemi

**Délka postupu:** 4 týdny

## 4.1.10 POSTUP 9)

**Demontáž:** výh. č. 8, 9, 101, M1, kol. č. 103 od KÚ ve st. km 0,220 k výh. č. 8, části kolejí OTV a MR.

**Montáž:** propojení kol. 921 – 921a, koleje č. 923 se st. kolejí (vlečka) Hluboká nad Vltavou - Zámostí, 301, 302, výh. č. 921, M1, 922, části kolejí OTV a MR.

**Popis:** Zapojení Nemanic II od Prahy z Nemanic I, nové zapojení vlečky Lesy ČR z Hluboké nad Vltavou - Zámostí do koleje Nemanice I – Nemanice II. Rekonstrukce objektů a snesení TV z Nemanic I do Hluboké nad Vltavou - Zámostí

**Výluka:** kolej z Hluboké nad Vltavou – Zámostí 6 týdnů, koleje OTV a MR 6 týdnů

**Délka postupu:** 6 týdnů

**Délka výstavby Nemanice I:**

V Nemanicích po položení v. č. 704 .....	37 týdnů
Nemanice I, přeložka vč. části Ševětína (sudé koleje) .....	12 týdnů
Dokončení Nemanic I na Nemanice 2 + vlečky .....	10 týdnů

**Tímto postupem a přečíslováním kolejí a výhybek v Nemanicích II jsou dokončeny Nemanice I**



#### 4.2 STAVEBNÍ POSTUPY V ŽST ŠEVĚTÍN:

- uvolnění staveniště, demolice zbytných objektů, přeložky polních cest
- příprava na provizorní zapojení překládaných traťových kolejí provizorně do staničních kolejí 1, 3 na pražském zhlaví
- výstavba mostních objektů na přeložce, budování přeložky silnice III/1556
- podchycení stávající kanalizace, v krátkých výlukách postupně překop st. kolejí č. 3, 1
- Dokončení přeložky a její provizorní zapojení do staničních kolejí 1, 3
- Zprovoznění přeložky silnice III/1556
- Dokončení překopů pro propustky a kanalizaci pod kolejemi 2, 4; kolej č. 4 může být po obnově koleje v místech překopů využívána stavbou
- Budování zemního tělesa žel. spodku staničních kolejí ŽST Ševětín od severního portálu chotýčanského tunelu, na závěr demontáž sudé skupiny kolejí.
- Výstavba mostu SO 37-20-01 v km 21,497 a SO 37-20-02 Železniční most v km 22,277 - podchod pro pěší
- Po dokončení tunelů položení sudých kolejí a zřízení nástupiště u k. č. 2a
- Zrušením provizorního zapojení k. č. 2 do koleje č. 1 propojením s kolejí 2a se zprovozní celá přeložka Nemanice – Ševětín
- demontáž lichých kolejí a zahájení demontáží objektů a provozních souborů opouštěné trati Hluboká nad Vltavou, Zámostí - Ševětín

##### 4.2.1 ETAPA 0)

**Výluka:** 8 x 6 hodin pro úpravy TV Ševětín – Dynín.

##### 4.2.2 ETAPA 1)

**Demontáž:** Demontáž koleje č. 5, v. č. 15,

Nástup cestujících na stáv. nástupištích č.2, 3

**Montáž:** Výstavba železničního spodku kolejových úseků, které neovlivní (popř. pouze mimořádně a krátkodobě) provoz v ŽST Ševětín a mostů za ŽST Ševětín, provizorního nástupiště u koleje č. 4.

**Popis:** Výstavba přeložky trati za ŽST Ševětín směr Praha včetně mostů a přeložky silnice III/1556

**Výluka:** vyloučena k. č. 3

**Délka postupu:** 12 týdnů

#### 4.2.3 ETAPA 2)

**Demontáž:** Demontáž koleje č. 4b a 30m traťové k. č. 1 pro SO 37-20-06 Most v km 25,202

**Montáž:** provizorní přej. úprava přes k. č. 2, v. č. 17 a část proviz. zapojení koleje č. 2. Dokončení realizace 1. části rek. ½ SO 37-20-06 v km 25,202 za ŽST Ševětín v koleji č. 1.

**Popis:** Výluka v koleji č. 1 pro realizaci 1. části rek. ½ mostu v km 25,202. Nástup cestujících na nást. č. 3 a provizorním u k. č. 4

**Výluka:** Začátek čtyřtýdenní výluky traťové k. č. 1 Ševětín - Dynín

**Délka postupu:** 2 týdny

#### 4.2.4 ETAPA 3)

**Demontáž:** Demontáž tr. kolejí 1, 2 a v. č. 18, 19, demontáž 30 m traťové k. č. 2 pro SO 37-20-06 most v km 25,202

**Montáž:** provizorní přej. úprava přes k. č. 2, v. č. 17 a část proviz. zapojení koleje č. 2,. Realizace 1. části rek. ½ mostu v km 25,202 za ŽST Ševětín v koleji č. 2.

**Popis:** Výstavba žel. svršku a spodku v místech křížení a napojení, demontáž tr. kolejí a v. č. 18, 19, demontáž tr. kolejí 1, 2, dokončení SO 37-20-06 most v km 25,202 v koleji č. 1.

**Výluka:** 2 týdny Ševětín – Dynín v kolejích 1, 2

**Délka postupu:** 2 týdny

#### 4.2.5 ETAPA 4)

**Demontáž:** Po zprovoznění přeložky silnice III/1556 demontáž proviz. přejezdu a části koleje č.2

**Montáž:** Realizace 2. části rek. ½ mostu v km 25,202 za ŽST Ševětín v koleji č. 2, položení koleje č. 1 v km 25,202 v k. č. 2

**Popis:** Dokončení 2. části mostu v km 25,202. Obnova žel. svršku a spodku pro SO 37-20-06 most v km 25,202 v koleji č. 2.

**Výluka:** 2 týdny Ševětín – Dynín v koleji 2 (staniční koleje č. 2, 4 vyloučeny)

**Délka postupu:** 2 týdny. Stavba může využívat kolej č. 4 po dobu cca 2 let, kolej č. 2 pouze část (pokud nebude šachta na přeložce kanalizace provizorně zastropena). Dopravně nebudou využívány.

---

#### 4.2.6 ETAPA 5)

**Demontáž:** Demontáž 2. části přejezdu a koleje č. 2, 4, 4a, výhybek č. 5, 6, 10, 12, 13, 14, 16, 17, demontáž nást. č. 3 a provizorního nástupiště

**Montáž:** 0

**Popis:** Koleje a související zařízení musí být demontovány před realizací TV a svršku sudé skupiny kolejí. Nástup cestujících na stáv. nástupišťích č.1, 2

**Výluka:** 0 (staniční koleje č. 2, 4 vyloučeny)

**Délka postupu:** 2 týdny

---

#### 4.2.7 ETAPA 6)

**Demontáž** 0

**Montáž:** podchod, žel. most, kolej č. 4, 2, část k.č.1, nové v.č. 1÷6, 8, 9, 11 ÷ 14, vnější nást. u k. č. 2a

**Popis:** Etapa č. 6 je rozložena do 3 let, dokončena bude po realizaci tunelů položením žel. svršku, pokládaného od Nemanic, může být časově posunutá na 3 měsíce před dokončení tunelu. Podchod a spodek kolejí musí být dokončeny s tunely, svršek kolejí se položí kontinuálně od Nemanic. Nástup cestujících na stáv. nástupišťích č.1, 2.

**Výluka:** 2 týdny

---

#### 4.2.8 ETAPA 7)

**Demontáž** Demontáž provizorního zapojení koleje č. 2a do stávající koleje č. 1 a nástupiště č. 2

**Montáž** propojení nových kolejí č. 2, 2a, v. č. 16 a proviz. přejezdu pro vozíky ve st. koleji č. 3 a nové č. 2a.

**Popis:** Nástup cestujících na stáv. nástupišti č. 1. Po zapojení provoz v ŽST Ševětín po nové 2, 2a, 4 a st. k. č. 3 (dočasně). Na přeložce po koleji č. 1, 2, ve výh. Nemanice po koleji 702 a 1

**Výluka:** 1 týden koleje č. 2 Ševětín – Dynín, trvalá stávající staniční k. č. 1.

## 4.2.9 ETAPA 8)

**Demontáž:** proviz. zapoj. k. č. 1a (nová) do stávající k. č. 3, kolej č. 3, 5a, 5b, v. č. 3, 7, 8, 9 a opouštěné trati

**Montáž:** kolej č. 1 (2. část), 3, 5, 7, 3a, v. č. 15, kolej č. 1 (2. část), propojení nových kolejí č. 1a, výhybka č. 9, 10, 12, 13, vněj. nást. u koleje 1a, proviz. přejezd pro vozíky přes nové č. 1a, 2a (do zprovoznění bezb. přístupu z podchodu).

Do provozu bude uvedeno traťové a staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Po dobu 2 x 2 dny budou jízdy vlaků v mezistaničním úseku Ševětín – Dynín zabezpečeny telefonickým dorozumíváním.

**Popis:** Nástup cestujících na novém nástupišti č. 2. Po zapojení provoz na celé přeložce po nových kolejích

**Výluka:** 10 týdnů staniční kolej nová č. 1 a 1, provoz po 2. traťové koleji, Dobřejovice - Ševětín provoz dvojkolejný

**Délka trvání:** 10 týdnů

## 4.2.10 ETAPA 9)

**Demontáž:** Probíhá rušení stávající tratě Hluboká nad Vltavou - Zámostí – Ševětín

**Výluka:** trvalá

**Montáž:** zásyp zářezů opouštěné tratě a rekultivace

**Výluka:** 2 roky

**Délka výstavby Ševětín:**

V Ševětíně se zprovozněním provizor. zapojení (1 ÷ 4) .....18 týdnů

Mezi post. 4 a 5 budování tělesa, výstavba tunelů .....3 roky

V Ševětíně sudé koleje a liché koleje (5÷8) .....15 týdnů

#### 4.3 MEZIORTÁLÍ, TUNELY

- ⇒ Vybuduje se SO 34-22-01 Silniční provizorní most v ev. km 13,629 na silnici II/146 a SO 38-30-57 Nemanice–Ševětín, přeložka silnice II/146, část 2. Realizace těchto SO umožní návoz (odvoz) materiálu do (z) meziportálí
- ⇒ Vybudují se ZS a přístupové komunikace, sejme se biologická vrstva z ploch mezideponií
- ⇒ S ražbou tunelů se začne budovat násyp tělesa žel. spodku. Ražbu chotýčanského je potřeba urychlit (i za cenu současného budování sekundárního ostění v odstupu), protože od délky jeho realizace odvisí délka stavby. Ražba hosínského tunelu je navržena z převážné části od severního portálu. Tímto se sníží zatížení komunikací mezi jeho jižním portálem a mezideponií u Dobřejovic (odpadne část převozu výrubu od jižního portálu po komunikacích).
- ⇒ V úseku mezi portály tunelů je nutno před realizací mostů vybudovat část zemního tělesa, aby mohla proběhnout svislá deformace terénu, výpočtem stanoveného až na 0,95 m. Konsolidace u násypů v km 14,125 a km 15,575 proběhne do jednoho roku od dokončení výstavby, u náspu v km 14,825 pak do dvou let (část dokumentace B.7.2 Geotechnický průzkum).
- ⇒ Po proběhnutí větší části konsolidace náspu bude přistoupeno k výstavbě mostů a propustků po zpětném odtěžení potřebné části náspu.
- ⇒ Následují definitivní přeložky vodních toků, silniční komunikace, dokončení tělesa žel. spodku a na něj navazující SO a PS – PHS, TV, zab. zař. pozemní objekty a dalších PS a SO.
- ⇒ Po dokončení výstroje v tunelech, konstrukčních vrstev pražcového podloží se směrem od Nemanic položí železniční svršek, dokončí záchranné plochy, dokončí TV, položí kabely sděl. a zab. zař.
- ⇒ Následují technicko-bezpečnostní zkoušky, dokončení TV a odzkoušení zabezpečovacího zařízení
- ⇒ Uvedení modernizované přeložky do provozu
- ⇒ S využitím etapy č. 8 v Ševětíně, kdy dojde k zahájení trvalé výluky stávající tratě Ševětín – Hluboká nad Vltavou – Zámostí, bude sneseno TV, kolejový rošt opuštěné trati včetně souvisejících SO a PS v nutném rozsahu a provedeny úpravy mostů pro pohyb silničních vozidel v úseku zavážených zářezů tratě. Délka trvání 1,5 měsíce.
- ⇒ Při 1,5 měsíční výluce koleje Nemanice I - Hluboká nad Vltavou – Zámostí (probíhá zapojování trati od Prahy do Nemanic II) budou provedeny udržovací práce na mostních objektech v tomto úseku.
- ⇒ Zavezení stávajících zářezů opuštěné trati materiálem z mezideponie kubatury cca 415 tis. m<sup>3</sup> – 355 pracovních dní = 1,75 roku (Pro návrh délky trvání se vychází z předpokladu použití vozidel s nosností 16 t, pracovní doba 10 hodin, obrat 12 aut/hod. Za 1 den by se přesunula zemina v objemu 960 m<sup>3</sup> (1 920 t). Zavážení by

probíhalo reálně v delším časovém období s ohledem na klimatické podmínky, dny volna, dovolené, údržba techniky - 2 roky.

- ⇒ Dokončení likvidace ZS a technických rekultivací – 2 měsíce
- ⇒ Provedení rekultivací (biologické jsou v délce 3 roky po ukončení stavby)

#### Délka realizace na opuštěné trati:

Demontáž roštu, TV, zab. zař. a dalších souv. SO, PS .....	6 týdnů
Obnova mostů, a potř. zařízení pro provoz vlečky Lesů .....	6 týdnů
Zavezení zářezů, tech. rekultivace .....	2 roky
Biologická rekultivace .....	3 roky

## 5 ROZVAHA O DEPONOVÁNÍ VYZÍSKANÉHO MATERIÁLU

Předpokládaná úložiště vytěženého materiálu:

- a) Trasa modernizovaných kolejí – násypy
- b) Silniční mosty přes železnici – násypy
- c) Opuštěné zářezy stávající trati
- d) Rekultivace Planá nad Lužnicí
- e) Deponie u Dobřejovic (dotvarování terénu především vpravo trati)
- f) Sanace a rekultivace Mydlovary
- g) Lom Ševětín

Uložení většího množství materiálu je možné na základě současného stavu znalostí pouze v těchto lokalitách:

### 5.1 REKULTIVACE A SANACE MYDLOVARY

Projekt „Sanace a rekultivace staré ekologické zátěže státního podniku DIAMO na lokalitě Mydlovary – chemická úprava a odkaliště K IV/D“ se sestává ze dvou staveb:

- a) Likvidace chemické úpravy – kontaminované objekty a plochy
- b) Sanace a rekultivace odkaliště K IV/D

Cena za uložení 1 t je 40 Kč/t ÷ 50 Kč/t v r. 2010

Možnost na uložení materiálu v Mydlovarech je pouze materiálu do hmotnosti 1,4 t.m<sup>-3</sup>. V časovém horizontu 2015 ÷ 2020 by měla probíhat fáze dokončovacích prací, které představují požadavek na dodávky pouze biologicky oživitelných materiálů. Nesoudržný materiál z výrubů je možné použít

pouze pro rekonstrukci komunikací v řádu několika desítek tisíc tun. V době očekávané realizace stavby bude možno pravděpodobně využít pouze v minimálním rozsahu

## 5.2 LOM ŠEVĚTÍN

Kapacita lomu Ševětín pro uložení materiálu bude pravděpodobně v době realizace již vyčerpána. Možné využití lomu je pro nákup nového materiálu (kameniva pro ŠL), resp. recyklaci materiálu a zařízení lomu. V současnosti je zde volná kapacita v řádu více jak 100 000 m<sup>3</sup> díky hospodářskému a stavebnímu útlumu.

## 5.3 REKULTIVACE PLANÁ NAD LUŽNICÍ

Rekultivace Planá nad Lužnicí bude moci v předpokládaném horizontu stavby pojmout přebytek materiálu v množství cca 1 mil. m<sup>3</sup>.

## 5.4 DEPONIE (MEZIDEPONIE) RUBANINY DOBŘEJOVICE

Nad obcí Dobřejovice bude jižním směrem vedena trať mezi oběma portály tunelů na náspu vysokém až 16 m. S ohledem na množství vytěženého materiálu se jeví jako výhodné, a ekonomické i jako nejméně zatěžující hlukem a exhalacemi dopravou silničními vozidly zřízení deponie v prostoru mezi násypem trati a okrajem lesa vpravo trati (východním směrem). Terén by byl dotvarován ve sklonu k trati do úrovně cca temene násypu s depresiemi vodních toků a přístupové komunikace k jižnímu portálu chotýčanského tunelu. Rozsah ploch (ohraničení) bude závislý na závěrech EIA a projednání s majiteli pozemků.

V případě preference deponie přebytečného výkopku v místech opouštěných zářezů stávající trati by tyto plochy sloužily jako mezideponie z důvodu, že stávající trať je možno opustit až po zprovoznění modernizované trati.

## 5.5 DEPONIE RUBANINY OPUŠTĚNÝCH ZÁŘEZŮ TRATI

Po převedení železniční dopravy na novou trať by bylo možné zasypat zářezy stávající trati v úseku mezi stanicí Hluboká nad Vltavou – Zámostí a koncem stavby v lokalitě Ševětín.. Maximální objem zářezů a využitelných úseků opouštěného tělesa dráhy pro uložení přebytků výkopů a rubaniny je cca 700 000 m<sup>3</sup>. Rozsah případného vyplnění zářezů je závislý na závěrech posouzení vlivu na životní prostředí (EIA). Potřeba ornice pro rekultivaci a ozelenění zavezených zářezů při tl. vrstvy 0,20 m je cca 33 800 m<sup>3</sup>. S ohledem na dosavadní průběh projednání a očekávané výsledky procedury EIA se jeví ukládání přebytků výkopů do opouštěných zářezových úseků trati jako prioritní.

## 5.6 MEZIDEPONIE ORNICE A PODORNIČÍ DOBŘEJOVICE

Pro deponování ornice a podorničí pro následné rekultivace ploch deponií a ohumusování svahů tělesa dráhy a komunikací bude při tělese dráhy vlevo zřízena mezideponie. Délka úseku mezi portály je 2 600 m, průměrná šíře záboru je 65 m. Za předpokladu tl. sejímané vrstvy 0,30 m je kubatura ornice a podorničí 50 700 m<sup>3</sup> (celkový objem a nakládání s ornici je součástí zemědělské přílohy – část B.3.4) Rozsah ploch (ohraničení) bude závislý na závěrech EIA a majitelích pozemků.

## 5.7 MEZIDEPONIE RUBANINY A ORNICE HRDĚJOVICE

Před jižním portálem Hosínského tunelu bude mimo ploch pro ZS zřízena i mezideponie materiálu – vlevo podorničí pro pozdější ohumusování svahů, vpravo před přeložkou ulice Jubilejní (III/10576) mezideponie rubaniny pro zpětný zásyp vjezdového portálu.

#### 5.8 MEZIDEPONIE RUBANINY A ORNICE ŠEVĚTÍN

U severního portálu Chotýčanského tunelu před silnicí I/3 bude mimo plochy pro ZS zřízena i mezideponie pro uložení rubaniny pro následný zásyp hloubené části tunelu a biologicky oživitelných hmot pro následné ohumusování svahů.

Druhá část deponie rubaniny bude zřízena vpravo trati mezi lomem a ŽST Ševětín.



<b>GOLIÁŠ - Výkop [m<sup>3</sup>]</b>				
Objekt	Výkop celkem	Materiál vhodný do násypů	Přebytek vhodného materiálu	Nevhodný materiál
Žel. spodek kolejí	465 717	66 240	204 602	194 875
Komunikace	55 034	0	55 034	0
PHS – (valy)	2 615	0	1 561	1 054
Tunel Hosínský	469 050	65 250	307 050	96 750
Tunel Chotýčanský	645 021	80 476	564 545	0
Mosty (SUDOP)	96 032	60 151	34 614	1 267
Mosty (IKP)	64 435	12 935	745	50 755
TV	2 250	225	450	1 575
<b>Výkopy celkem</b>	<b>1 800 154</b>	<b>285 277</b>	<b>1 168 601</b>	<b>346 276</b>

GOLIÁŠ - Násep [m <sup>3</sup> ]				
Objekt	Násyp celkem	Materiál ze stejného SO	Vhodný mat. z jiného SO	Kvalit. materiál (ŠD, lomový kámen...
Žel. spodek kolejí	653 831	66 240	587 452	233 339
Komunikace	156 271	0	156 271	0
PHS – (valy)	11 149	0	11 149	0
Tunel Hosínský	65 250	65 250	0	0
Tunel Chotýčanský	80 476	80 476	0	0
Mosty (SUDOP)	84 204	60 151	2 799	21 254
Mosty (IKP)	16 735	12 932	0	3 803
TV	0	0	0	0

Modernizace trati Nemanice I - Ševětín

SUDOP PRAHA a.s.

B.6 Organizace výstavby

<b>Násypy celkem</b>	<b>1 067 916</b>	<b>285 049</b>	<b>757 671</b>	<b>258 396</b>
Přebytek = výkop – násyp – kvalitní	473 842	Kubatura přebytku v případě využití kvalitních materiálů z výkopu, respektive jejich vytřídění a úpravě		
Přebytek = výkop – násyp	732 238	Kubatura přebytku v případě nedostatku kvalitního materiálu z výkopů stavby a nákupu nového materiálu		
Výzisk = Výkop - nevhodný.	1 453 878			
Potřeba vhodného = násyp + kvalitní	1 326 312			

Výčet skupin objektů není úplný, ale s rozhodujícím podílem na kubaturách. Z přehledu je vidět, k jakému kvantitativnímu pohybu materiálu na stavbě dojde. Výsledný přebytek výkopového materiálu bude odvislý reálné kvality, zvláště skalních výkopů, jejich vytřídění a úpravě pro stavbu. Přebytek výkopu pro trvalé uložení se tedy bude reálně pohybovat v rozmezí cca 473 842 – 732 238 m<sup>3</sup>.

Za předpokladu, že část materiálu z tunelů bude vhodná do podloží náspů po přetřídění jako lomový kámen a k předrcení na štěrkodrt' do podkladních vrstev (potřeba je 317 374 m<sup>3</sup>), nebude potřeba nakupovat nový materiál. Spolu s nevhodnou zeminou může být použita k částečnému zaplnění stávajících zářezů opouštěné trati, když rozdíl mezi maximální kubaturou zářezů 456 570 m<sup>3</sup> a přebytkem materiálu 414 502 m<sup>3</sup> je 42 068 m<sup>3</sup>.

## 6 ZÁSADY ŘEŠENÍ ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

### 6.1 HLAVNÍ STAVEBNÍ DVŮR

Vybudování hlavního stavebního dvora se navrhuje jak pro tunely, tak i pro umístění skladů materiálu a parkování mechanizačních prostředků dalších profesí vpravo modernizované trati mezi silnicí III/10576 a jižním portálem hosínského tunelu. Zařízení staveniště pro tunely je navrženo v rozsahu 10 000 m<sup>2</sup> u jižních portálů tunelů, cca 6 000 m<sup>2</sup> u severních portálů tunelů, do 1000 m<sup>2</sup> u mostních objektů a 400 m<sup>2</sup> u pozemních objektů. Plochy vlevo trati s ohledem na obec Hrdějovice využít pouze pro „klidné“ provozy (buňkoviště), které by během stavby sloužilo k částečnému odhlučnění ve směru k této obci. Lokalita je navržena s ohledem na napojení na silniční síť a spojení s dalšími pracovišti s minimálním průjezdem vozidel obcemi. Výhodou je i možnost i zřízení dočasné kusé koleje pro návoz materiálu do tohoto prostoru. V prostoru vpravo se mimo zřízení buňkoviště a hal uskladnění materiálu počítá s možností umístění mobilní betonárny, zásobující betonem především objekty tunelů. S betonárnou souvisí i umístění sil na vstupní komponenty. U hlavního stavebního dvora by bylo možné využití provizorní vlečky a tím návoz (odvoz) materiálu po železnici.

Hlavní stavební důr bude dopravně napojen ze silnice III/10576 dvoupruhovou obousměrnou komunikací.

Vzhledem k hluku i prašnosti, kterými by byly zatěžovány sousední obce mobilní betonárnou na staveništi se jeví i s ohledem na doporučení EIA jako účelné využít místních výroben v Českých Budějovicích.

### 6.2 ZABEZPEČENÍ PLOCH ZS

Stavba musí být zabezpečena jednak výstražnými tabulkami se zákazem vstupu cizích osob na staveniště. Výkopy v blízkosti komunikací, umožňujících pohyb třetích osob, musí být řádně označeny (ohrazeny), v případě snížené viditelnosti osvětleny. Plochy, určené pro uskladnění materiálu, parkování strojů a zařízení, musí být oplocena.

Plochy navržené pro zařízení staveniště dodavatel podle potřeby upraví. Zpevnění ploch ZS se provede přehutněním báze po odstranění humusu, zlepšením zemin, případně zpevnění nesoudržnými zeminami nebo zapanelováním. Dbát je nutno na jejich odvodnění během jejich využívání především při skladování materiálu, aby se předešlo případným škodám, způsobených srážkovou vodou. Po ukončení jejich využívání budou ZS neprodleně uvolněny a terén upraven do původního stavu. Plochy zařízení staveniště nejsou závazná. Plochy ZS navržené v této dokumentaci je nutno brát jako návrh, který si zhotovitel stavby přizpůsobí svým potřebám.

Zemina, nevyužitá přímo v SO, bude použita na zásyp opouštěných zářezů trati před následnou rekultivací. Přitom s materiálem hospodařit tak, aby v úrovni pod ornici nebyl ukládán kamenitý materiál. V menší míře může být použit na vyrovnání ploch ZS před jejich následnou

technickou rekultivací při zachování kontinuity sklonů s okolními pozemky, pokud nebude požadavek na uvedení do původního stavu (snížení plochy staveniště na původní úroveň).

### 6.3 ZAJIŠTĚNÍ PROVOZNÍHO A SOCIÁLNÍHO VYBAVENÍ STAVENIŠTĚ

**Sociální a provozní zařízení staveniště** (ubytovna, sklad drobného materiálu, plocha pro parkování vozidel dopravy a mechanizace) je možné řešit formou pronájmu u cizích organizací a ve stávajících ubytovacích zařízeních, kde budou příslušná hygienická a sociální zařízení, která budou využívat pracovníci zhotovitele stavby před zahájením a po skončení pracovní doby, v městě České Budějovice, případně v obcích region stavby.

Pro stravování zaměstnanců zhotovitele stavby budou využita stávající soukromá stravovací zařízení v blízkosti stavby.

### 6.4 ZAJIŠTĚNÍ KAPACIT PRO BETONÁŽ

Pro zřizování primárního a sekundárního ostění při ražení tunelů NRTM je potřebný objem betonu pro hosínský tunel 73 000 m<sup>3</sup> betonu, pro Chotýčanský cca 110 000 m<sup>3</sup> betonu. Beton by se přepravoval po silnici buď z centra u jižního portálu hosínského tunelu nebo stabilních betonáren domíchávači betonu MAN 8x6 a IVECO 8x6 - 9 m<sup>3</sup>, TATRA 815 6x6 - 5 m<sup>3</sup>. Přepravní vzdálenosti od hlavního stavebního dvora u jižního portálu hosínského tunelu – meziportálů u Dobřejovic po II/603 a II/146 cca je 8,4 km, k severnímu portálu chotýčanského po II/603 12,2 km, po I/3 přes Ševětín 15,1 km, přes Švamberk, staveništní komunikaci a kolem Ševětína ale 19,1 km.

**Goliáš** – za týden 60 m ostění bez patek = 500 m<sup>3</sup> betonu. Za 1 pracovní den (u tunelu nepřetržitý provoz = 7 dní) 500 m<sup>3</sup> / 7 dní = 71,4 m<sup>3</sup> / den. Při objemu domíchávače 5 (až 9) m<sup>3</sup> - 71,4 m<sup>3</sup> / 5 (9) = 14 (8) domíchávačů v jednom směru/den k jednomu portálu. Do meziportálů by směřovalo 28 (16) mixů denně, na severní chotýčanský 14 (8).

Potřebný příkon el. energie u každého portálu (čelby) je 0,5 ÷ 07 MW, potřeba vody 40 m<sup>3</sup>/den na pracoviště (zařízení staveniště + ražba).

Potřebná hodinová kapacita betonárky pro 4 čelby Goliáše při NRTM je 4 x 500 m<sup>3</sup>/7dní/24hod = **12 m<sup>3</sup> betonu/hod**. Tomuto požadavku vyhoví **betonárny mobilní** - SB 20 s kapacitou 20 m<sup>3</sup>/hod, CIFA COMPACTEASY 55 m<sup>3</sup>/hod.

**Stabilní betonárny**, které se nachází v blízkosti staveniště (rok 2010):

1) Okružní 2615/7, PSČ 370 01 České Budějovice. Betonárna typ CE 50.1 STASIS s hodinovým výkonem 50 m<sup>3</sup> čerstvého betonu. Celoroční automatický, počítačem řízený provoz. Betonárna je pro zimní období vybavena zařízením pro ohřev záměsové vody a kameniva. Součástí betonárny je i recyklační zařízení pro zpracování zbytkového betonu. Vzdálenost od Hrdějovic 2,9 km, od Dobřejovic 9,9 km, od Ševětína 14,9 km.

2) Okružní 544, PSČ 370 04 České Budějovice. Betonárna typ STETTER M-2 s ověřeným hodinovým výkonem až 90 m<sup>3</sup> čerstvého betonu, plně automatizována řídicím systémem ASTERIX ATX 300. Možnosti dávkování 4 frakce kameniva, 4 druhy cementu nebo popílku a 5 druhů přísad. Vzdálenost od Hrdějovic 4,5 km, od Dobřejovic 11,6 km, od Ševětína 16,6 km.

3) Čtvrť J. Hybeše 549/II, Areál MABA Prefa, 3 PSČ 91 81 Veselí nad Lužnicí. Betonárna typ MSO SIMEM 1 m<sup>3</sup> s hodinovým výkonem 50 m<sup>3</sup> čerstvého betonu. Celoroční automatický,

počítačem řízený provoz. Betonárna je vybavena zařízením pro předeřhev řadového zásobníku kameniva. Záložní betonárna v areálu typ PDS 320 NT 2x2 m<sup>3</sup> s hodinovým výkonem 90 m<sup>3</sup> čerstvého betonu. Celoroční automatický, počítačem řízený provoz. Betonárna je pro zimní období vybavena zařízením pro vývoj páry a pro předeřhev věžových skládek kameniva. Součástí betonárny je i recyklační zařízení pro zpracování zbytkového betonu. Vzdálenost od Ševětína 17,6 km

## 6.5 RECYKLAČNÍ ZÁKLADNA

**Recyklační základnu** je možné zřídit v prostoru výhybny Nemanice II pro recyklaci štěrkového lože, přepraveného kolejovými vozidly. Vhodnější s ohledem na polohu uprostřed stavby je při návozu silničními vozidly některá z ploch vpravo trati mezi portály tunelů u **Dobřejovic**. Na této části plochy může být realizována recyklace starého kolejového lože v rámci celé stavby a vytěženého materiálu z výrubu tunelu. V sektoru, na kterém bude prováděna přímá úprava tj. třídění štěrkového lože, bude provedeno technické zabezpečení – uložení panelů, vodotěsné utěsnění spár a odvodnění do bezodtoké jímky. V tomto sektoru bude prováděno třídění kameniva na jednotlivé frakce, poslední frakce – podsítné (nejmenší zrnitosti) může být nositelem znečištění složkou, která činí odpad nebezpečným. V případě využití ZS i jako recyklační plochy vytěženého štěrkového lože, budou provedena opatření proti přítoku povrchové vody na tuto plochu z okolního terénu. Podél plochy ve směru spádu budou zřízeny nebezpečné zachytňové příkopy, ze kterých bude srážková voda odvedena do vodoteče. Stejně podmínky platí i v případě zřízení **recyklační základny u ŽST Ševětín** na ploše ZS 37. Projednána je i možnost využití stávajících technologie v **lomu Ševětín**.

## 6.6 MONTÁŽNÍ ZÁKLADNA

**Montážní základnu** pro montáž a demontáž kolejových polí je možné zřídit v ŽST Hluboká nad Vltavou - Zámostí, výhybna Nemanice II, ŽST Chotýčany, případně ŽST Dívčice.

## 6.7 STAVENIŠTĚ VEDENÍ 400 V

Stavenišťem vedení 400 kV se rozumí plochy v ochranném pásmu vedení, potřebné pro hlavní dopravu materiálu nutného k provádění výstavby zvýšení stávajícího kotevního stožáru č. 18, stávajícího dvojitého vedení 400 kV (manipulační plochy) a plochy nutné pro vlastní montáž (výstavbu) zvýšení stožáru č. 18 vedení 400 kV (pro posílení stávajícího základu, pro posílení spodního rozkročeného dílu, pro vložení nového prizmatického dílu, pro převěšení stávajících vodičů a zemnicích lan), tj. montážní plochy.

Na těchto plochách se budou pohybovat zaměstnanci zhotovitele stavby, včetně vozidel dopravy a mechanizace.

Pro zvýšení stávajícího stožáru č. 18 vedení 400 kV Dasný - Kočín, Slavětice (V474/V433): vedení 2 x 400 kV, stožár č. 18 je rozkročený, tvaru „Donau“.

Budou zapotřebí tyto montážní a manipulační plochy:

Manipulační i montážní pruh šíře 4 m, mimo osu vedení 400 kV, v příslušné délce trasy příjezdu ke stožáru č. 18 (ze silnice III. třídy Hrdějovice – Úsilné, přes stávající vjezd na pole), nutný pro příjezd ke stožárovému místu stávajícího stožáru č. 18, pro rozvoz materiálu, odvoz zeminy, včetně dokončovacích prací.

V místě vetknutí stávajícího kotevního rohového stožáru tvaru „Donau“ č. 18, se tento pruh rozšiřuje v šířku 40 m a délku 60 m.

Dále bude nutný obdobný pruh šíře 4 m od vjezdu na louku ze silnice III. tř. Hrdějovice – Nemanice k místu stavby přechodových barier u stávající trati ČD (v místě křížení vedení 400 kV a stávající trati ČD).

Uvedená plocha velikosti 40 x 60 m je nutná pro provedení posílení základu a zejména pro provedení navýšení kotevního stožáru tvaru „Donau“ (uvolnění stožáru od vodičů a vložení nového dílu nad rozkročenou část pomocí výsuvného mobilního autojeřábu), s ohledem na práce v okolí stožáru a na možnost objíždění stožáru, tj. montážní plochy.

Pro vlastní demontáž vodičů vedení 400 kV ze stožáru č. 18 a následnou zpětnou montáž včetně úprav a dokončení (včetně stavby přechodových barier u trati ČD, kotvení snesených vodičů), se pak uvažují zvláštní plochy šíře 30 m, (15 m na každou stranu od osy vedení) v rozpětí stožárů č. 17 až 18 a 18 až 19 m.

Využíváním těchto ploch pro stavbu vedení 400 kV, může dojít k určitým škodám v případě obdělávání zemědělských pozemků (pole, louka, škody na zemědělských kulturách), nedojde však k promíchání orniční a podorniční vrstvy zeminy.

Zhotovitel stavby je povinen při výstavbě vedení počínat si tak, aby škody na pozemcích byly co nejmenší.

Stavba zvýšení stávajícího stožáru č. 18 vedení 400 kV je přístupná ze stávající silnice III. tř. Hrdějovice – Úsilné, přes stávající vjezd na pole a po poli přímo ke stožáru č. 18 (okres České Budějovice, kraj Jihočeský).

Stavba přechodových barier u stávající trati ČD je přístupná ze stávající silnice III. tř. Hrdějovice – Nemanice, přes stávající vjezd na louku a po louce podél silnice přímo k místu křížení vedení 400 kV a trati ČD (okres České Budějovice, kraj Jihočeský).

Podle přírodních podmínek bude ke stožárovým místům uvažována doprava materiálu běžným způsobem, tj. kolovými nákladními vozidly.

Stožárová konstrukce (vzhledem k množství) bude od výrobce dopravena kolovým nákladním automobilem na plochu volné skládky, odtud pak podle potřeby opět kolovým nákladním vozidlem po uvedené příjezdové cestě přímo ke stožárovému místu.

Betonová směs bude dopravována obdobně, z betonárky pomocí mixů pro dopravu betonu přímo ke stožárovému místu stožáru č. 18 po určené příjezdové trase.

Ostatní materiál (výkopová zeminy, přechodové bariery, pomocný montážní materiál) bude dopravován obdobným způsobem.

Pro uložení materiálu potřebného pro výstavbu vedení bude nutné zajistit (vyhledat) stávající odstavnou, pokud možno zpevněnou a oplocenou plochu o velikosti cca 0,3 ha s možností příjezdu. Tato plocha (prostor) pro provozní zařízení staveniště není uvažována v trase vedení 400 kV. V úvahu připadá pro tuto stavbu, jedna plocha provozního zařízení staveniště, pokud možno v blízkosti trasy nového vedení 400 kV. Pokud možno na tuto plochu zřídit přípojku NN a pitné vody.

Na této ploše též možnost umístit zakrytý uzamykatelný sklad o rozměrech cca 6x10 m pro uskladnění drobného materiálu.

Zhotovitel prověří možnost realizace provozní plochy pronájmem v blízkém okolí (TR Dasný, areály firem aj.).

## 7 PLOCHY ZAŘÍZENÍ STAVENÍŠŤ

**ZS 1** - plocha o velikosti cca 274 m<sup>2</sup> vpravo trati v km cca 0,980. Předpokládá se její využití při práci na podchodu SO 31-20-03. Bude sloužit pro krátkodobé skládky materiálu při výstavbě.

**ZS 2** - plocha o velikosti cca 1 205 m<sup>2</sup> u prodloužené ulice Nemanická vlevo před jejím zapojením do ul. R. Bosche. Předpokládá se její využití při práci na železničním mostě SO 31-22-01 a komunikaci. Bude sloužit pro krátkodobé skládky materiálu při výstavbě.

**ZS 3** - plocha o velikosti cca 410 m<sup>2</sup> u prodloužené ulice Nemanická vpravo před jejím zapojením do ul. R. Bosche. Předpokládá se její využití při práci na železničním mostě SO 31-22-01 a komunikaci. Bude sloužit pro krátkodobé skládky materiálu při výstavbě.

**ZS 4** - plocha o velikosti cca 23 820 m<sup>2</sup> vlevo přeložky v km 8,600 uvnitř trianglu. Předpokládá se její využití při práci na železničním svršku a spodku. Bude sloužit pro krátkodobé skládky materiálu při výstavbě a uložení materiálu pro TV.

**ZS 5** - plocha o velikosti cca 2 300 m<sup>2</sup> vpravo přeložky v km 8,600. Předpokládá se její využití při práci výstavbě protihlukových zdí před zřízením cyklostezky SO 38-30-53. Bude sloužit pro krátkodobé skládky materiálu při výstavbě.

**ZS 6** - plocha o velikosti cca 35 910 m<sup>2</sup> ve výhybně Nemanice II vlevo trati v km 218,400. Předpokládá se její využití při práci na železničním svršku a spodku. Bude sloužit jako recyklační základna, resp. pro montáž a demontáž kolejových polí.

**ZS 7** - plocha o velikosti cca 1 910 m<sup>2</sup> vlevo přeložky v km 9,030 (uvnitř nového trianglu). Předpokládá se její využití při práci na železničním spodku kolejí. Bude sloužit pro krátkodobé skládky materiálu při výstavbě.

**ZS 8** - plocha o velikosti cca 2 460 m<sup>2</sup> vpravo koleje 921a v km 9,130. Předpokládá se její využití při práci na pozemním objektu SO 31-40-01 a žel. mostu SO 38-20-01. Bude sloužit pro krátkodobé skládky materiálu při výstavbě.

**ZS 8a** - plocha o velikosti cca 1 350 m<sup>2</sup> vpravo koleje 921a v km 9,200. Předpokládá se její využití při práci na pozemním objektu SO 31-40-01 a žel. mostu SO 38-20-01. Bude sloužit pro krátkodobé skládky materiálu při výstavbě.

**ZS 9** - plocha o velikosti cca 30 680 m<sup>2</sup> vlevo přeložky v km 9,500. Předpokládá se její využití při práci na mostě SO 38-22-01, PHS 31-50-01. Bude sloužit pro krátkodobé skládky materiálu při výstavbě a deponii výkopku, humusu.

**ZS 10** - plocha o velikosti cca 4 150 m<sup>2</sup> vpravo přeložky v km 9,300. Předpokládá se její využití při práci na mostě SO 38-20-01, PHS 31-50-01. Bude sloužit pro krátkodobé skládky materiálu při výstavbě.



**ZS 11** - plocha o velikosti cca 56 760 m<sup>2</sup> vpravo přeložky v km 9,550. Předpokládá se její využití při práci na mostě SO 38-22-01, PHS 31-50-01. Bude sloužit pro krátkodobé skládky materiálu při výstavbě a deponii výkopku, humusu.

**ZS 12** - plocha o velikosti cca 54 200 m<sup>2</sup> vpravo přeložky v km 10,000. Předpokládá se její využití při práci na tunelu SO 38-25-50, pro něž se vyčlení 10 000 m<sup>2</sup> plochy. Zbývající část bude sloužit jako skládka materiálu a mezideponie výkopku a humusu.

**ZS 13** - plocha o velikosti cca 98 940 m<sup>2</sup> vpravo přeložky v km 10,000. Předpokládá se její využití při práci na tunelu SO 38-25-50 jako mezideponie výkopku a humusu.

**ZS 14** - plocha vlevo 13 530 m<sup>2</sup> přeložky v km 13,400. Předpokládá se její využití při práci na tunelu SO 38-25-50, pro něž se vyčlení 6 000 m<sup>2</sup> plochy. Zbývající část bude sloužit jako skládka materiálu a mezideponie výkopku pro zásyp hloubené části a humusu.

**ZS 15** - plocha o velikosti cca 23 420 m<sup>2</sup> vpravo. Sloužit bude jako mezideponie výkopku pro zásyp hloubené části a humusu.

**ZS 16** - plocha o velikosti cca 10 390 m<sup>2</sup> vlevo přeložky v km 14,250. Předpokládá se její využití při práci na propustku SO 38-20-04, žel. mostu přes silnici SO 38-22-08. Plocha bude sloužit jako skládka materiálu a mezideponie výkopku a humusu.

**ZS 17** - plocha o velikosti cca 54 530 m<sup>2</sup> vlevo přeložky v km 14,600. Plocha bude sloužit jako skládka materiálu a mezideponie výkopku a humusu.

**ZS 18** - plocha o velikosti cca 32 080 m<sup>2</sup> vpravo přeložky v km 14,400. Plocha bude sloužit jako skládka materiálu a mezideponie výkopku a humusu.

**ZS 19** - plocha o velikosti cca 52 360 m<sup>2</sup> vpravo přeložky v km 14,950. Plocha bude sloužit jako mezideponie výkopku a humusu.

**ZS 20** - plocha o velikosti cca 10 390 m<sup>2</sup> vlevo přeložky v km 14,920. Předpokládá se její využití při práci na propustcích SO 38-20-06, SO 38-20-07. Plocha bude sloužit jako skládka materiálu.

**ZS 21** - plocha o velikosti cca 52 230 m<sup>2</sup> vpravo přeložky v km 14,650. Plocha bude sloužit jako mezideponie výkopku a humusu.

**ZS 22** - plocha o velikosti cca 1 100 m<sup>2</sup> vlevo stávající trati v km 13,7. Předpokládá se její využití při práci na silničním mostě SO 34-22-01. Bude sloužit pro krátkodobé skládky materiálu při výstavbě.

**ZS 23** - plocha o velikosti cca 72 470 m<sup>2</sup> vpravo přeložky v km 15,150. Plocha bude sloužit jako mezideponie výkopku a humusu.

**ZS 24** - plocha o velikosti cca 54 790 m<sup>2</sup> vpravo přeložky v km 15,450. Předpokládá se její částečné využití při práci na železničním mostě SO 38-20-08. Plocha bude sloužit pro krátkodobé skládky materiálu při výstavbě a následně v celé ploše jako mezideponie výkopku a humusu.

**ZS 25** - plocha o velikosti cca 50 580 m<sup>2</sup> vlevo přeložky v km 15,600. Předpokládá se její částečné využití při práci na silničním mostě SO 38-20-09. Plocha bude sloužit pro

krátkodobé skládky materiálu při výstavbě a následně v celé ploše jako mezideponie výkopku a humusu.

**ZS 26** - plocha o velikosti cca 33 970 m<sup>2</sup> vlevo přeložky v km 15,750. Plocha bude sloužit jako mezideponie výkopku a humusu.

**ZS 27** - plocha o velikosti cca 13 700 m<sup>2</sup> vpravo přeložky v km 15,900. Plocha bude sloužit jako ZS pro tunel SO 38-25-70.

**ZS 28** - plocha o velikosti cca 8 950 m<sup>2</sup> vpravo přeložky v km 16,000. Plocha bude sloužit jako ZS pro tunel SO 38-25-70, pozemní objekt SO 38-40-51, propustky SO 38-22-25 a SO 38-22-26. Plocha bude sloužit pro krátkodobé skládky materiálu při výstavbě a jako mezideponie humusu.

**ZS 29** - plocha o velikosti cca 730 m<sup>2</sup> vpravo přeložky v km 16,930. Plocha bude sloužit jako ZS pro záchrannou šachtu z tunelu SO 38-40-57 a nástupní plochu SO 38-30-61. Plocha bude sloužit pro krátkodobé skládky materiálu při výstavbě.

**ZS 30** - plocha o velikosti cca 1 740 m<sup>2</sup> vpravo přeložky v km 17,800. Plocha bude sloužit jako ZS pro záchrannou šachtu z tunelu SO 38-40-57 a nástupní plochu SO 38-30-61. Plocha bude sloužit pro krátkodobé skládky materiálu při výstavbě.

**ZS 31** - plocha o velikosti cca 1 520 m<sup>2</sup> vpravo přeložky v km 18,900. Plocha bude sloužit jako ZS pro záchrannou šachtu z tunelu SO 38-40-57 a nástupní plochu SO 38-30-61. Plocha bude sloužit pro krátkodobé skládky materiálu při výstavbě.

**ZS 32** - plocha o velikosti cca 1 490 m<sup>2</sup> vpravo přeložky v km 19,850. Plocha bude sloužit jako ZS pro záchrannou šachtu z tunelu SO 38-40-57 a nástupní plochu SO 38-30-61. Plocha bude sloužit pro krátkodobé skládky materiálu při výstavbě.

**ZS 33** - plocha o velikosti cca 21 980 m<sup>2</sup> vpravo přeložky v km 20,450. Plocha bude sloužit pro tunel SO 38-25-70. Plocha bude sloužit pro krátkodobou deponii výkopku a humusu při výstavbě pro zpětnou úpravu nad hloubenou částí tunelu.

**ZS 34** - plocha o velikosti cca 13 730 m<sup>2</sup> vlevo přeložky v km 20,900. Část z této plochy o velikosti 6 000 m<sup>2</sup> bude sloužit pro tunel SO 38-25-70, zbytek pro propustek 38-22-26, SO 38-22-07, komunikaci 38-30-60 a deponii humusu. Plocha bude sloužit pro krátkodobé skládky materiálu při výstavbě, ZS pro tunel a deponii humusu.

**ZS 35** - plocha o velikosti cca 1 290 m<sup>2</sup> vlevo přeložky v km 21,400. Plocha bude sloužit pro most SO 37-20-01. Plocha bude sloužit pro krátkodobé skládky materiálu při výstavbě.

**ZS 36** - plocha o velikosti cca 860 m<sup>2</sup> vlevo stávající trati v km 22,100 u koleje 5b v ŽST Ševětín. Plocha z panelů bude sloužit před rekonstrukcí liché skupiny kolejí pro nakládku, vykládku a krátkodobé uskladnění materiálu.

**ZS 37** - plocha o velikosti cca 25 210 m<sup>2</sup> vpravo přeložky v km 22,060. Předpokládá se její využití při práci na železničním spodku, mezideponie rubaniny z tunelu. Plocha bude sloužit pro krátkodobou mezideponii výkopku a humusu při výstavbě. V případě potřeby pro recyklaci výrubu z tunelu. Přes plochu prochází vodovod i kanalizace. Šachty a šoupata musí být vždy přístupna.

**ZS 38** - plocha o velikosti cca 5 100 m<sup>2</sup> vlevo stávající trati v km 22,400 u koleje 5 v ŽST Ševětín. Betonová plocha bude sloužit před rekonstrukcí liché skupiny kolejí pro nakládku, vykládku a krátkodobé uskladnění materiálu a odstavení vozidel.

**ZS 39** - plocha o velikosti cca 6 470 m<sup>2</sup> vpravo modernizované trati v km 22,400 v ŽST Ševětín. Předpokládá se její využití při práci na mostě – podchodu SO 37-42-01 a nástupiště 37-41-01. Plocha bude sloužit pro uskladnění materiálu.

**ZS 40** - plocha o velikosti cca 32 560 m<sup>2</sup> vpravo přeložky v km 22,750. Předpokládá se její využití při práci na silnici SO 37-30-55. Plocha bude sloužit pro krátkodobou mezideponii výkopku a humusu při výstavbě.

**ZS 41** - plocha o velikosti cca 11 370 m<sup>2</sup> vlevo přeložky v km 22,930. Předpokládá se její využití při práci na mostě SO 37-22-01. Plocha bude sloužit pro krátkodobé uskladnění materiálu a mezideponii výkopku a humusu při výstavbě.

**ZS 42** - plocha o velikosti cca 5 700 m<sup>2</sup> vpravo přeložky v km 22,950. Předpokládá se její využití při práci na silnici SO 37-30-55. Plocha bude sloužit pro krátkodobou mezideponii výkopku a humusu při výstavbě.

**ZS 43** - plocha o velikosti cca 11 530 m<sup>2</sup> vlevo přeložky v km 23,450. Předpokládá se její využití při práci na mostě SO 37-20-03, demolici mostu SO 37-20-04 a realizaci propustku SO 37-21-06. Plocha bude sloužit pro krátkodobé uskladnění materiálu.

## 8 NAPOJENÍ NA INŽENÝRSKÉ SÍŤ

### Elektrická energie:

Napojení na rozvod elektrické energie je možný u některých ploch ZS z blízkých objektů., výhybně či ŽST. U ostatních ploch, nebo kde by příkon byl nedostatečný, resp. z důvodu nového trasování dráhy není v blízkosti zdroj, je třeba použít mobilních zdrojů.

Pokud bude staveniště nebo zařízení staveniště v železniční stanici připojeno na stávající rozvody el. energie, je nutno dodržet následující postup:

Před připojením je nezbytně nutné tento záměr projednat se správcem odběrného místa a z hlediska smluvního ošetření odběru el. energie též s ČD a.s. Střediskem správy železniční energetiky České Budějovice. Pro sjednání dodávky el. energie pro staveniště platí „Pokyny k energetické součinnosti a spolupráci při využívání el. rozvodu a zařízení ČD“ vydané v příloze Věstníku ČD č.16/2002“.

### Voda:

Odběr užitkové vody bude realizován z místních zdrojů, respektive vhodných míst v blízkosti dané plochy ZS. Pitná voda bude v případě nemožnosti napojení na stávající zdroje dovážena na místo dle potřeby.

### Kanalizace:

Odtok vod bude řešen do stávajících kanalizačních řadů, nebo odvodňovacích objektů, za podmínky neznečišťování využívaných zařízení, vodních zdrojů a okolních pozemků. Sociální zařízení pro pracovníky bude řešeno mobilními zařízeními.

Plyn:

S plynem jako médiem pro potřeby ZS se neuvažuje.

Telefon:

Budou využity drážní telefonní linky, případně telefonů mobilních operátorů.

## 9 VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Stavba bude mít vliv na zhoršení životního prostředí, 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 apod.
- zvýšením četnosti jízd nákladních automobilů v obcích.

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 apod.). Pro minimalizaci negativních dopadů realizace stavby na životní prostředí je nutno:

- snižovat prašnost kropením
- udržovat příjezdné komunikace v čistotě a dobrém technickém stavu
- udržovat techniku v dobrém stavu
- náklady a vozidly ukládat tak, aby nedocházelo k uvolňování materiálu
- hlukově náročné práce provádět jen v nejnútnejším 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
- ochranu proti poškození vzrostlé zeleně, dodržovat podmínky dendrologického průzkumu
- Škody na zemědělských pozemcích či udržovaných plochách v oplocených areálech omezit na nejnižší možnou míru

Problematika životního prostředí je detailně řešena v samostatné části přípravné dokumentace B.4 - Vliv stavby na životní prostředí.

## 10 POVODŇOVÝ A HAVARIJNÍ PLÁN

Povodňový a havarijní plán se nezpracovává; stavba je mimo zátopové území. Hydrotechnické výpočty jsou součástí B.8 Vodohospodářské řešení.

## 11 NÁVRH TRAS KE STAVENIŠTÍM A DEPONIÍM

Předpokládaná úložiště vytěženého materiálu:

- a) Sanace a rekultivace Mydlovary
- b) Lom Ševětín
- c) Rekultivace Planá nad Lužnicí
- d) Trasa modernizovaných kolejí – násypy
- e) Silniční mosty přes železnici – násypy
- f) Opuštěné zářezy stávající trati
- g) Deponie u Dobřejovic (dotvarování terénu především vpravo trati)

Doprava dle odrážky d), e) by se uskutečňovala především v ose tělesa modernizovaných kolejí. Při ražbě tunelů David TBM by bylo možné využít při zavedení určitých dopravních opatření (řízení dopravy) k dopravě materiálu silničními vozidly. V maximální míře se využívá síť stávajících pozemních komunikací a cest. Použití uváděných komunikací bylo předjednáno s jejich majiteli, či správci.

**Přísun stavebního materiálu** se předpokládá s využitím silničních komunikací, především silnice I/3, II/603, III/1463a, I/20 případně vlečky.

### Pohyby materiálu:

Od Nemanic se odveze na mezideponii v meziportáli cca 80 000 m<sup>3</sup>

K Nemanicím se přiveze od Ševětína cca 60 000 m<sup>3</sup>

K Nemanicím se přiveze cca 1 000 m<sup>3</sup> betonu (bet. z Č.B.) a bet. výrobků

Od jižního portálu po III/10576 (ulice „Luční“) na mezideponii v meziportáli cca 287 000 m<sup>3</sup>

K jižnímu portálu po III/10576 se přiveze od Ševětína cca 100 000 m<sup>3</sup>

K jižnímu portálu po III/10576 se přiveze cca 50 000 m<sup>3</sup> betonu (bet. z Č.B.) a bet. výrobků

Od Ševětína se odveze k Nemanicím cca 60 000 m<sup>3</sup>

Od Ševětína se odveze k jižnímu portálu po III/10576 cca 100 000 m<sup>3</sup>

Od Ševětína se odveze na mezideponii v meziportáli cca 37 000 m<sup>3</sup>

K Ševětínu se přiveze cca 55 000 m<sup>3</sup> betonu (bet. z Č.B.) a bet. výrobků

Do meziportáli se přiveze 404 000 m<sup>3</sup> (80 + 287 + 37)

Do meziportáli se přiveze k sev. portálu hos. tunelu cca 32 000 m<sup>3</sup> betonu (bet. z Č.B.) a bet. výrobků

Do meziportáli se přiveze k již. portálu šev. tunelu cca 62 000 m<sup>3</sup> betonu (bet. z Č.B.) a bet. výrobků

Na deponii v opuštěných zářezích tratě se odveze cca 414 502 m<sup>3</sup> v trase polní cesty ke stávající trati, kterou bude potřeba zrekonstruovat pro tuto zátěž, protože přebytek se bude do zářezů vyvážet po 2 roky.

## 11.1 PŘEPRAVNÍ TRASY - CHOTÝČANSKÝ TUNEL

### 11.1.1 VÝPOČET ZATÍŽENÍ SILNIČNÍCH KOMUNIKACÍ VOZIDLY:

**Při použití NRTM** je denní výkon cca 6 m/den, doba výstavby cca 3 roky. Délka realizace tunelu **ze dvou čeleb** se rozumí včetně hloubené části, ražby, primáru i sekundáru, únikových štol a šachet, portálů, vystrojení tunelu.

Kubatura v m<sup>3</sup>: ..... 591 800 m<sup>3</sup>

Kubatura v t: ..... 591 800 m<sup>3</sup> x 2,6 t/m<sup>-3</sup> = 1538680 t

Tonáž nákl. vozidla: ..... 16 t

Počet aut: ..... 1 538 680 t/16 t = 96 168 vozidel

Vytěžená kubatura za den: ..... 6 m x 110 m<sup>2</sup> = 660 m<sup>3</sup>

Vytěžená hornina v t: ..... 660 m<sup>3</sup> x 2,6 t/m<sup>-3</sup> = 1 716 t

Počet aut denně v jednom směru: ..... 1 716 t/16 t = 108 aut

Počet aut za 1 hodinu v jednom směru: ..... 108/16 = **7 aut/hod**

Kubatury budou rozděleny rovnoměrně na každou čelbu.

### 11.1.2 TRASY:

1) Od Hosína - Dobřejovic na Sanace a rekultivace Mydlovary přes Hlubokou nad Vltavou (**neprojednatelná trasa přes Hlubokou, jen pro účely zdokumentování možnosti** má délku 18,5 km).

2) Od Hosína - Dobřejovic na Sanace a rekultivace Mydlovary přes Č. Budějovice a Chlumec

Počátek je mezi severním portálem Hosínského a jižním portálem Chotýčanského tunelu nájezdem na silnici II/146.

Pokračujeme po II/146 na křižovatku s II/603.

Po silnici II/603 na křižovatku s I/3 (E55) směr České Budějovice

Po I/3 pokračujeme do Českých Budějovic na křižovatku s I/20 (E49)

Po I/20 směr Plzeň k napojení silnice II/105 směr Týn nad Vltavou /Hluboká nad Vltavou

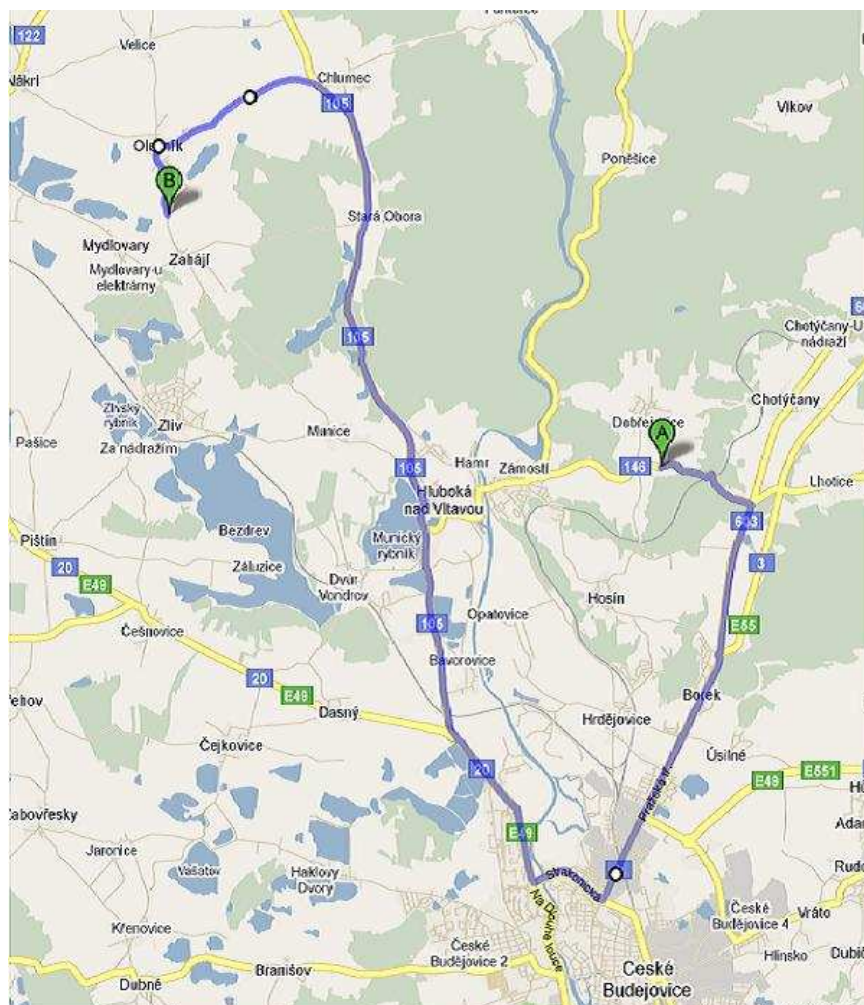
Po II/105 po okraji Hluboké nad Vltavou k napojení silnice III/10 5979a před Chlumcem

Po III/10 5979a k obci Olešník.

Před obcí Olešník vlevo po novém silničním přivaděči do areálu Rekultivace Mydlovary.

**Délka trasy cca 30,6 km**

Trasa by se zkrátila v případě dokončení obchvatu Českých Budějovic



### 3) Od Hosína – Dobřejovic do Ševětína po II/603

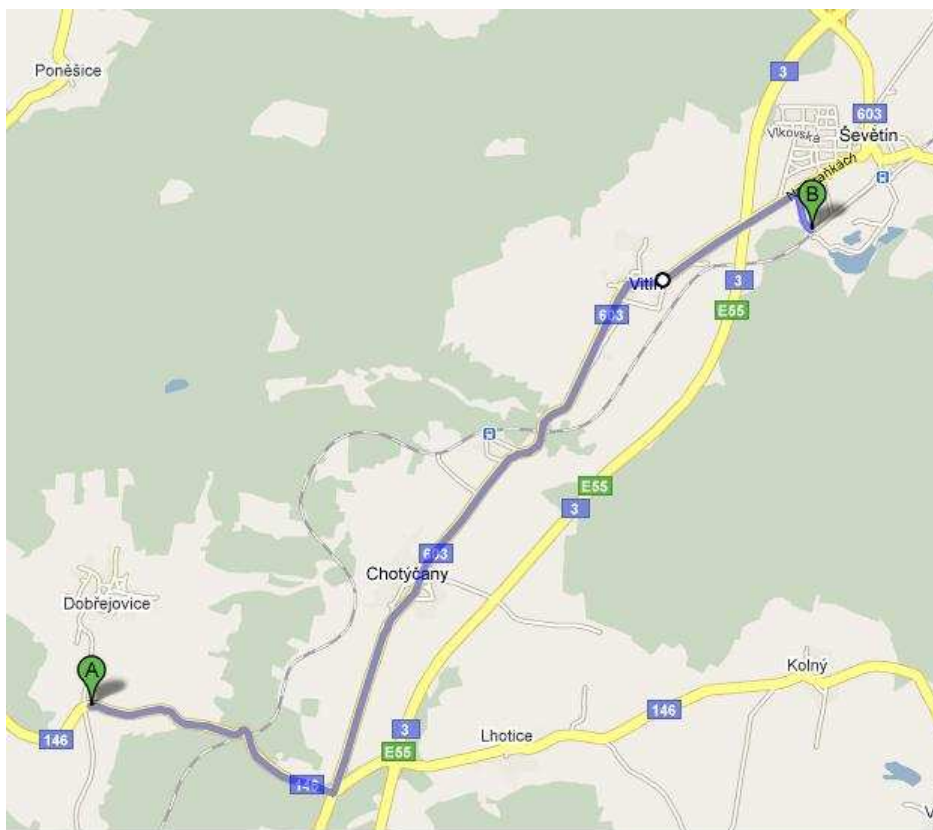
Část materiálu by se vozila do Ševětína z prostoru meziportálů obou tunelů v případě možnosti využití v lomu Ševětín (recyklace, mezideponie či deponie, případně pro uložení do násypů tělesa dráhy a silničního mostu silnice III/10570 přes nové severní zhlaví ŽST Ševětín).

Po silnici II/146 k napojení vlevo na silnici II/603

Po II/603 přes Chotýčany a Vitín k odbočení účelové komunikace lomu odbočením vpravo z ul. „Na baňkách“ ke stávajícímu napojení lomu Ševětín.

**Délka trasy cca 9,4 km.**





#### 4) Mezideponie u jižního portálu Chotýčanského tunelu - Rekultivace zářezů

Po polní „střední“ cestě od Dobřejovic k železničnímu mostu – délka 1,1km

- a) Podél drážního tělesa vlevo po polní cestě 0,250 m na drážní těleso a dále po tělese dráhy.

Po drážním tělese rozvoz do vzdálenosti až 6,7km.

- b) Případně k silnici II/146 a po ní vlevo k silničnímu mostu přes opouštěnou dráhu a dále po tělese dráhy.

Po drážním tělese rozvoz do vzdálenosti až 6,7km.

**Průměrná rozvozná délka 4,5 km**

- c) Po silnici III/1463 ke stávajícímu přejezdu 1,8 km a od něj vpravo po tělese dráhy

Po drážním tělese rozvoz do vzdálenosti až 1,1 km

**Průměrná rozvozná délka 2,5 km**



## 5) Od Hosína – Dobřejovic do Ševětína po I/3 (E55)

Alternativou ke spojení dle bodu 1.3 by mohlo být spojení k jihovýchodní části obce (lomu) po I/3 (E55) ke křížení:

se silnicí II/603

Po silnici II/146 k napojení vlevo na silnici I/3

Po I/3 za obec Ševětín

**- a) bud' k napojení vpravo na silnici II/603**

Po II/603 (ul. 9. května) do obce Ševětín k napojení vlevo silnice III/1556 (Třeboňská).

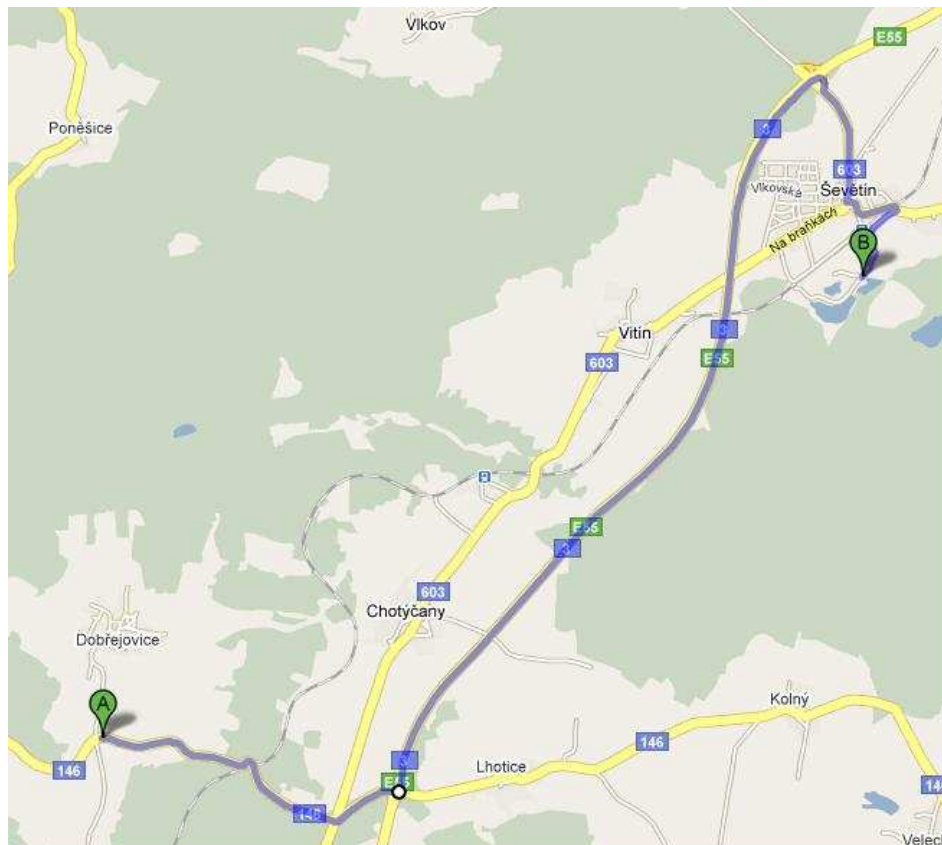
Po III/1556 (Třeboňská) přes přejezd k východní části ŽST Ševětín, resp. k napojení nové účelové komunikaci lomu.

Po nové účelové komunikaci lomu do Lomu Ševětín

**Délka trasy cca 13 km.**

Alternativou po dokončení silničního mostu, převedení železniční dopravy pod tento most a zrušení železničního přejezdu v Ševětíně je po odbočení vlevo z I/3 na II/603 z ul. 9. května po provizorní komunikaci k silničnímu mostu a po přeložené III/1556 k ul. Třeboňská.

**Délka trasy cca 13 km.**



- ***b) nebo k napojení vpravo na místní komunikaci u Švamberka***

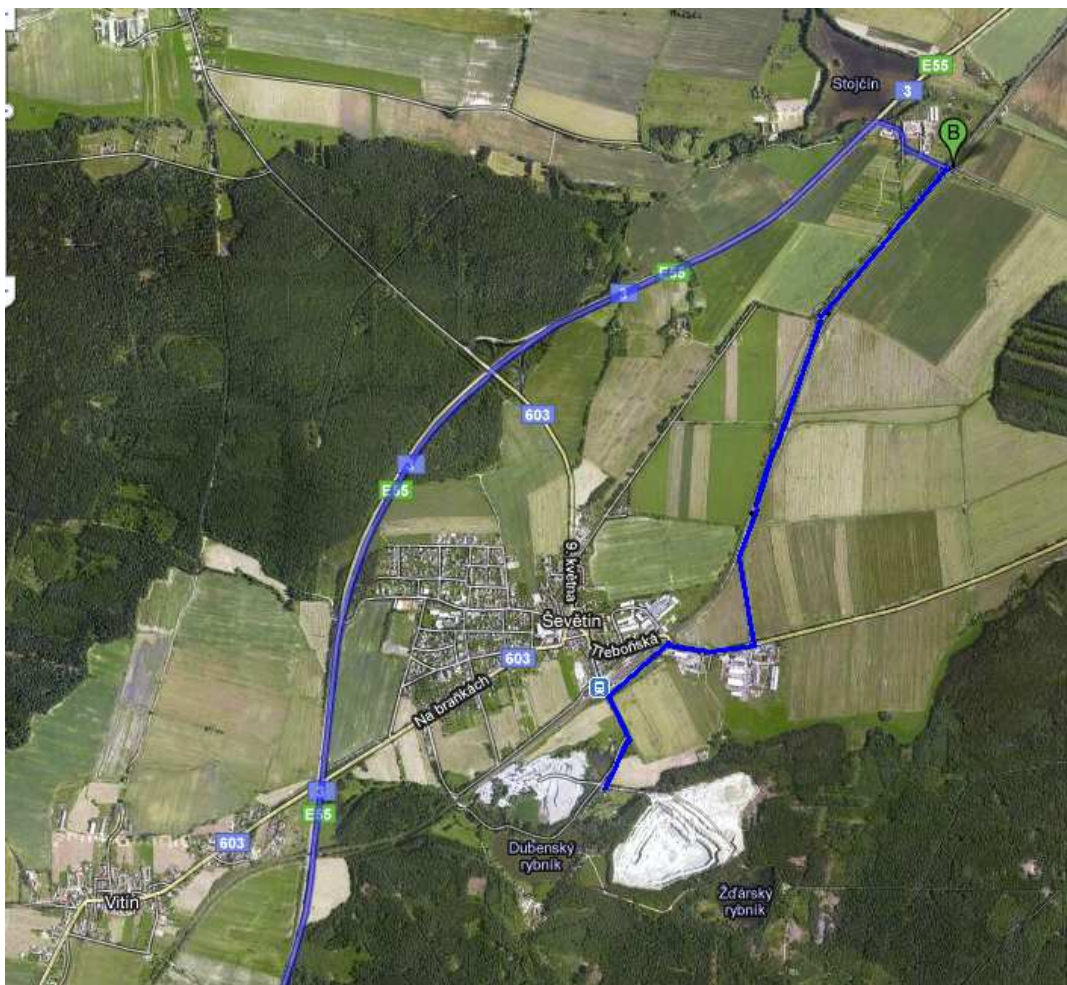
Po místní komunikaci k železničnímu mostu

Po zpevněné polní cestě vlevo (vpravo) trati k Ševětínu s napojením na ul. Třeboňská (III/1556)

Po místní komunikaci podél kolejí (případně po nové účelové komunikaci lomu) do Lomu Ševětín

Trasa od odbočení u Švamberka do lomu Ševětín je projednána v rámci staveb Ševětín – Veselí nad Lužnicí:

**Délka trasy cca 16 km.**



Z lomu Ševětín by v obráceném směru k meziportálům, jižnímu portálu Hosínského a Výhybny Nemanice I by mohl být dodáván materiál pro šterkové lože, podkladní vrstvy a stezky, resp. trasy budou využity pro návoz stavebního materiálu, strojů a zařízení.

6) Od Hosína - Dobřejovic na Rekultivaci Planá nad Lužnicí

Alternativně je též sledována trasa na Rekultivaci Planá nad Lužnicí – Trasa po II/146 a I/3 k odbočení na Rekultivaci Planá (vlastník Českomoravský štěr).

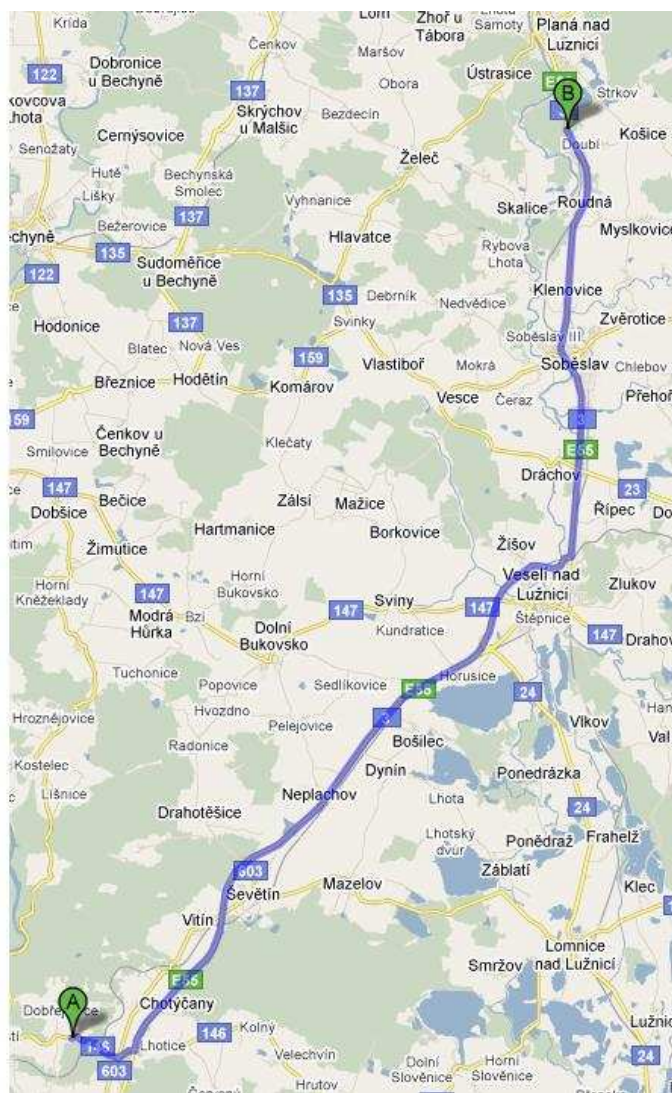
Po silnici II/146 k napojení vlevo na silnici I/3 (E55) směr Tábor

Odbočit vlevo směr Doubí, Košice

Odbočit vlevo pod dálniční most I/3 (E55)

Přes úroňový dvojkolejný přejezd rovně na Rekultivaci Planá

**Délka trasy 39,9 km.**





7) Od severního portálu Chotýčanského tunelu - Rekultivace Planá n. L

Po novém tělese dráhy od portálu do lomu Ševětín

Po účelové komunikaci lomu Ševětín (připravena k realizaci) k napojení na k III/1556 (Třeboňská).

Po III/1556 k napojení polní cesty

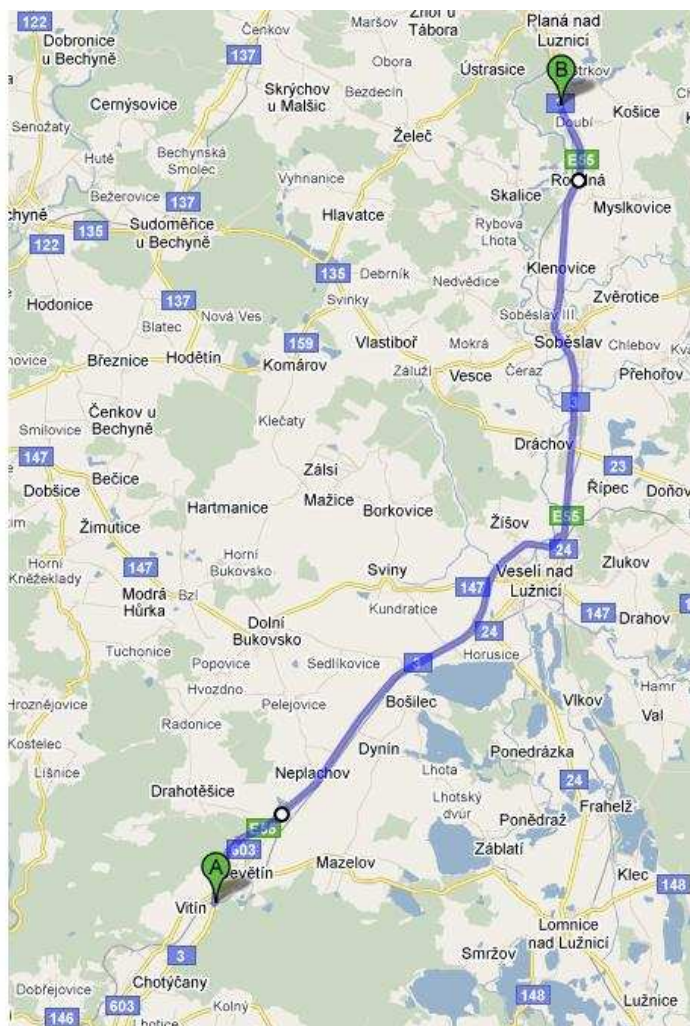
Po polní cestě vpravo dráhy (v části v protisměru i vlevo) pod žel. mostem na I/3 u Neplachova

Po I/3 k odbočení na Rekultivace Planá

Po účelové komunikaci cca 500 m na Rekultivaci Planá

Alternativou je v případě dokončení silničního mostu a zrušení přejezdu v Ševětíně využití přeložené III/1556 (případně po provizorní komunikaci od mostu na ul. 9. května) a dále po II/603 na I/3.

**Délka trasy na Rekultivaci Planá nad Lužnicí cca 27 km.**



8) Od jižního portálu Chotýčanského tunelu - Sanace a rekultivace Mydlovary po vlečce

Po novém tělese dráhy od jižního portálu Chotýčanského tunelu k severnímu hosínskému, hosínským do jižního předportálu na mezideponii a dále přes vlečku do Mydlovar.

## 11.2 PŘEPRAVNÍ TRASY - HOSÍNSKÝ TUNEL

### 11.2.1 VÝPOČET ZATÍŽENÍ SILNIČNÍCH KOMUNIKACÍ VOZIDLY:

#### Ražba technologií NRTM:

Při použití NRTM je denní výkon cca 6 m/den, doba realizace cca 2,5 roku. Délka realizace tunelu **ze dvou čeleb** se rozumí včetně hloubené části, ražby, primáru i sekundáru, únikových štol a šachet, portálů, vystrojení tunelu.

Kubatura v m<sup>3</sup>: ..... 447 000 m<sup>3</sup>

Kubatura v t: ..... 447 000 m<sup>3</sup> x 2,6 t/m<sup>3</sup> = 1 162 200 t

Tonáž nákl. vozidla: ..... 16 t

Počet aut: ..... 1 162 200 t/16 t = 72 638 vozidel

Vytěžená kubatura za den: ..... 6 m x 110 m<sup>2</sup> = 660 m<sup>3</sup>

Vytěžená hornina v t: ..... 660 m<sup>3</sup> x 2,6 t/m<sup>3</sup> = 1 716 t

Počet aut denně v jednom směru: ..... 1 716 t/16 t = 108

Při pracovním dni 16 hod. v jednom směru: ..... 108/16 = **7 aut/hod**

Na čelbě severní u Dobřejovic se předpokládá vytěžení 2/3 výrubu, na jižní od Hosína 1/3 výrubu.

### 11.2.2 TRASY:

1) Jižní portál Hosínského tunelu - Sanace a rekultivace Mydlovary přes Hlubokou nad Vltavou.

Za obcí Borek se zprava připojí silnice III/10576 (ulice „Luční“) z Hrdějovic, po které se předpokládá transport materiálu z Jižního portálu Hosínského tunelu.

Po III/10576 k napojení na I/3

Po I/3 k napojení na I/20

Po I/20 směr Plzeň k napojení silnice II/105 směr Týn nad Vltavou /Hluboká nad Vltavou

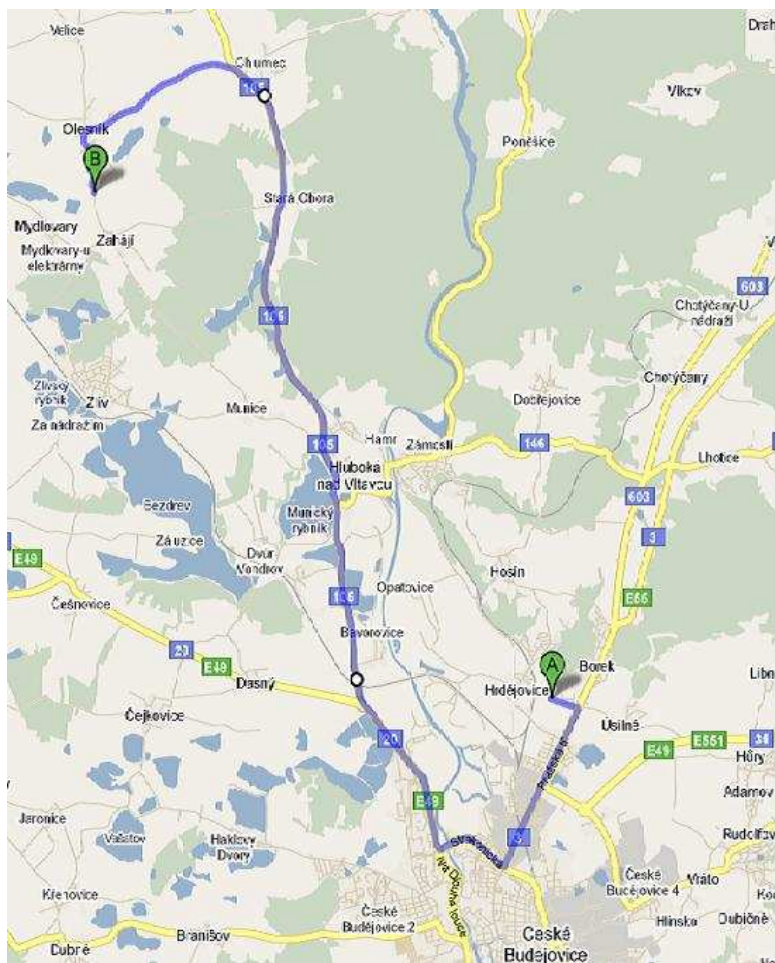
Po II/105 po okraji Hluboké nad Vltavou k napojení silnice III/10 5979a před Chlumcem

Po III/10 5979a k obci Olešník.

Před obcí Olešník vlevo po novém silničním přivaděči do areálu Rekultivace Mydlovary.

#### Délka trasy 24 km.

Trasa by se zkrátila v případě dokončení obchvatu Českých Budějovic



2) Jižní portál Hosínského tunelu - Sanace a rekultivace Planá n/L, Dobřejovice, lom Ševětín

**Délka trasy od jižního portálu hosínského tunelu po III/10576 a dále:**

- k lomu Ševětín po I/3 (E55) **15,5 km (19 km)**
- na skládku Planá nad Lužnicí po I/3 (E55) **39,7 km**
- k mezideponii Hosín – Dobřejovice (meziportál) po I/3 (II/603) a po II/146, celkem **9,6 km**

3) Odbočka Nemanice I na Rekultivace Mydlovary, Planá n/L, Dobřejovice, lom Ševětín

Staveniště Výhybny Nemanice I se navrhuje zapojit z I/3 (E55) silnicí III/10575 (ul. Jubilejní) a Opatovickou na severním zhlaví, vlastní staveniště ulicemi Nemanickou a ul. H. Kvapilové.

### Délka trasy z Nemanic I:

- k lomu Ševětín po I/3 (E55) **16,8 km (20,3 km)**
- na skládku Planá nad Lužnicí po I/3 (E55) **41 km**
- k mezideponii Hosín – Dobřežovice (meziportálí) po I/3 (II/603) 6,9 km a po II/146 3,3 km, celkem **10,2 km**
- na skládku DIAMO Mydlovary **21,4 km**



## 11.3 NÁVRH PŘEPRAVNÍCH TRAS PO ŽELEZNICI

### 1a) Trasa po železnici z vlečky Nemanice I na skládku DIAMO:

- Vlečka - Nemanice I k.č. 2 přes v.č. 6, v.č. 5, v.č. 4 do oblasti zast. Č.B. Sever kolej 101a cca 1 km
- Č.B. Sever kolej 101a – ŽST Dívčice kolej č.108 cca 22 km
- k.č. 108 - Předávací koleje DIAMO cca 1 km
- předávací koleje DIAMO – areál DIAMO cca 2 km



**Trasa přepravy po kolejích cca 26 km**1a) Trasa po železnici z ŽST Hluboká Zámostí na skládku DIAMO:

- ŽST Hluboká Zámostí kolej č. 7- Budějovice cca 10 km
- Budějovice - ŽST Dívčice kolej č.108 cca 22 km
- k.č. 108 - Předávací koleje DIAMO cca 1 km
- předávací koleje DIAMO – areál DIAMO cca 2 km

**Trasa přepravy po kolejích z ŽST Hluboká Zámostí cca 35 km**1b) Trasa po železnici z ŽST Ševětín na skládku DIAMO:

- ŽST Ševětín kolej č. 4 - Budějovice cca 22 km
- Budějovice - ŽST Dívčice kolej č.108 cca 22 km
- k.č. 108 - Předávací koleje DIAMO cca 1 km
- předávací koleje DIAMO – areál DIAMO cca 2 km

**Trasa přepravy po kolejích z ŽST Ševětín cca 47 km****12 LHŮTY VÝSTAVBY**

Délka výstavby je úměrná použité technologii realizace tunelů NRTM a na počtu naráz otevíraných čeleb tunelů. U obou tunelů se navrhuje otevření 2 čeleb. Přitom u chotýčanského vzhledem k jeho 1,5 násobné délce oproti hosínskému je žádoucí současné zahájení na obou portálech. U hosínského tunelu je naopak žádoucí, aby práce na jižním portálu byly zahájeny později tak, aby oba tunely byly dokončeny současně. Tento postup díky vytěžení větší části hosínského tunelu od meziportálí, kde se deponuje přebytečná zemina, šetří náklady (i za cenu čerpání vody z tunelu) na dopravu rubaniny od jižního portálu na mezideponii. Při délce trasy cca 10 km se nejedná o nezanedbatelný náklad. Délka realizace předportálí cca 3 měsíce (0,3 roku).

**DÉLKY REALIZACE TUNELŮ GOLIÁŠ NRTM**

Chotýčanský - 4,8 km Délka výstavby tunelu včetně hloubené části, ražby se dvěma čelbami, primárního i sekundárního ostění, prováděného během ražby, únikových štol a šachet, portálů, vystrojení tunelu je odhadnuta na 3 roky.

Hosínský – 2,8 km Délka výstavby tunelu včetně hloubené části, ražby se dvěma čelbami, primárního i sekundárního ostění, provedeného po dokončení ražby, únikových štol a šachet, portálů, vystrojení tunelu je odhadnuta na 2,5 roku.



**Celková doba realizace tunelů Goliáš NRTM při současném zahájení jsou 3 roky.**

**Navržené lhůty realizace:**

Dokumentace pro územní rozhodnutí .....	30.9.2011
Dokumentace pro stavební povolení .....	31.3.2014
<b>Předání staveniště .....</b>	<b>1.4.2015</b>
Přípravné práce, budování ZS, přístup. komunikace, přeložky .....	3 měsíce
Realizace tunelů, mostů, žel. spodku a svršku, komunikací .....	36 měsíců
Dokončení kolejíště v ŽST Ševětín a Nemanice, demontáže .....	3 měsíce
Likvidace ZS, zahájení tech. a biolog. rekultivací	
Zavezení stávajících zářezů trati .....	24 měsíců
<u>Dokončení technických rekultivací ZS, mezideponie .....</u>	<u>2 měsíce</u>
Délka realizace celkem .....	69 měsíců
<b>Ukončení stavby .....</b>	<b>31.12.2020</b>
Biologické rekultivace po ukončení stavby .....	36 měsíců

### 13 POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ STAVBY DO PROVOZU

Stavba bude do provozu uvedena jako celek.

Postupně však budou do užívání předávány přeložky komunikací, vodotečí a s nimi související mostní objekty.

V první etapě bude nutno na pražském zhlaví ŽST Ševětín zprovoznit přeložku silnice III/1556 (Třeboňská) přes silniční most k napojení na novou účelovou komunikaci lomu. S tím souvisí i provizorní zapojení přeložky trati do staničních kolejí pražského zhlaví ŽST Ševětín.

V stejném období je nutno vybudovat provizorní přemostění trati ve stávajícím km 16,630 s provizorní komunikací pro přístup ke staveništi a mezideponii v lokalitě Dobřejovice.

Nejpozději 1 rok před dokončením tunelů, železničního spodku kolejí a souvisejících objektů na přeložce, výhybny Dobřejovice a modernizovaných traťových kolejí bude postupně modernizováno kolejiště výhybny Nemanice I. Po jeho dokončení na stávajícím tělese dráhy bude pokládka žel. svršku pokračovat plynule přes pražské zhlaví kolejiště výhybny Nemanice I směrem do Ševětína. Ve výluce koleje č. 2 bude zrušeno provizorní zapojení modernizované koleje č. 2 do stávající staničních kolejí č. 1 na pražském zhlaví v ŽST Ševětín a propojena modernizovaná staniční kolej č. 2a s traťovou kolejí č. 2. Tímto propojením a zprovozněním vnějšího nástupiště u koleje č. 2 s podchodem, ukončeného ve směru k V.B. ŽST Ševětín schodištěm bude moci být zahájen provoz po přeložce a demontáž stávající trati Hluboká nad Vltavou - Zámostí. Bezbariérový přístup k V.B. ŽST Ševětín z nástupiště č. 2 bude možný pouze provizorním přechodem přes provozovanou kolej č. 2.

Následně bude dokončeno propojení koleje od Prahy do výhybny Nemanice II, se kterým souvisí i úprava napojení stávající koleje do ŽST Hluboká nad Vltavou – Zámostí (požadavek na ponechání zapojení vlečky Lesů ČR v ŽST Hluboká nad Vltavou – Zámostí) a upravené napojení OTV a NS. Souběžně bude v ŽST Ševětín dokončena lichá skupina kolejí s vnějším nástupištěm a bezbariérovým výstupem z podchodu. Předpokládaná délka výluky je 10 týdnů.

Aktualizace k 06/2011

Ing. Krameš

### 14 ZÁZNAM Z PORADY

## Z Á Z N A M

z projednání organizace výstavby stavby „**Modernizace trati Nemanice I – Ševětín**“, konaného dne 10.11.2010 v budově SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a.

Přítomni: **dle prezenční listiny**

Projektant pozvaným účastníkům porady (pokud mu byly známy mailové adresy) rozeslal jako podklad pro dnešní jednání mailovou poštou návrh stavebních postupů s časovým plánem přípravné dokumentace stavby „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín“ a schémata stavebních postupů. V úvodu jednání proto byli přítomní stručně seznámeni se změnami, ke kterým došlo od jejich rozeslání a se zdůvodněním změn v POV, který byl prezentován na profesních poradách v průběhu zpracování dokumentace.

Reálnost provedení navržených postupů posoudili projektanti trakčního (neúčast na jednání omluvena nemocí), zabezpečovacího zařízení a technologa.

Omluvený zástupce Budvaru telefonicky sdělil, že nesouhlasí se zatrolejováním vlečky – vlečka nebude zatrolejována; požaduje osvětlení vlečky, pokud bude dotčeno – řeší SO 31-73-41 Nemanice, úprava osvětlení vlečky Budvar; nesouhlasí s prodloužením vlečky.

### **Stanovení dopravních opatření po dobu výstavby.**

ŽST Ševětín bude řešen v sedmi stavebních postupech. Po dobu výstavby je nutno zachovat v činnosti nejméně dvě dopravní koleje a dvě nástupištní hrany. Z tohoto důvodu je nutno vybudovat jedno provizorní nástupiště. Tyto podmínky jsou dodrženy.

Současná Výh. Nemanice I a II budou budovány v devíti stavebních postupech.

Při výstavbě dojde k značnému omezení dopravy jak na pražské trati, tak i na plzeňské, proto je nutné, aby byla dopravní opatření zapracována v platném GVD a dle možnosti tomu přizpůsobit stavbu. Tato stavba by měla následovat stavbu Č. Budějovice – Nemanice, proto jsou zohledněny navrhované úpravy z této stavby.

Při výstavbě současné Výh. Nemanice I bude docházet v této oblasti ke svedení dopravy z obou trati na jednu kolej.

V tomto případě je tato výluková doprava:

$N_{\text{potř.}} = 171 \text{ vlaků}$

$t_{\text{obs.}} = 8,83 \text{ min}$

$T_{\text{výl.}}^{\text{máx}} = 1440 \text{ min}$

$n_{\text{výl.}} = 163 \text{ vlaků}$

$Z 19 \% = 31 \text{ vlaků}$

$n_{\text{výl.}} = 132 \text{ vlaků}$

Pro 39 vlaků jsou nutná dopravní opatření.

Při výluce plzeňské trati jsou ukazatelé výlukové propustnosti následující:

$N_{\text{potř.}} = 67 \text{ vlaků}$  ,  $n_{\text{výl.}} = 0 \text{ vlaků}$  – pro 67 vlaků jsou nutná dopravní opatření.

Při jednokolejném provozu v úseku Výh. Nemanice I – Hluboká n. Vlt. Jsou ukazatelé propustnosti následující:

$N_{\text{potř.}} = 67$  vlaků,  $t_{\text{obs.}} = 8,0$  min,  $T_{\text{výl.}} = 1440$  min,  $n_{\text{výl.}}^{\text{max}} = 180$  vlaků,  $Z 19 \% = 42$  vlaků,  
 $n_{\text{výl.}} = 138$  vlaků

**Při stanovení dopravních opatření jsou stanoveny tyto zásady:**

1. Dopravní opatření jsou navrhována na GVD 2009/2010. Je nutno je brát orientačně.
2. Při nedostatečné výlukové propustnosti budou vlaky nákladní dopravy odkloněny. Dálková doprava bude odkloněna přes Prahu – Plzeň - Domažlice nebo Prahu – Břeclav. Vlaky z ÖBB budou odkloněny přes České Velenice. Mn vlaky budou odřeknuty.
3. Výluky na IV. Koridoru nesmí probíhat souběžně s výlukami na odklonových trasách.
4. Jednotliví přepravci budou o případném zákazu nakládky a vykládky informováni prostřednictvím vedení železniční stanice a na poradě při zpracování přípravné dokumentace.
5. V osobní dopravě budou rychlíky jedoucí z Plzně do Veselí n. Luž. – Brno a zpět (7 párů) vedeny přes spojkou mezi Výh. Nemanice I a II. V Hluboké n. Vlt. – Zámostí bude vytvořen spoj do ČB.  
Rychlíky ve směru ČB – Protivín (8 párů) budou nahrazeny autobusy v úseku Č. Budějovice – Zliv.  
Rychlíky Č. Budějovice – Veselí n. Luž. – Brno a zpět (1 pár) budou ve Veselí nad Lužnicí ukončeny a cestující si přestoupí na rychlíky ve směru Praha - Č. Budějovice a opačně.
6. Krátkodobé denní výluky jedné koleje pro výstavbu trakčních stožárů se doporučují 6 hod. v době od 8<sup>20</sup> – 14<sup>20</sup> hod.
7. Nepřetržité výluky traťových kolejí budou povolovány vždy po 2 týdnech.
8. V době výstavby je nutno požadovaná dopravní opatření zohlednit v platném GVD.
9. Kolem pracovního místa je uvažována  $v = 50$  km/hod.
10. Výluky na této trati nesmí být v souběhu s výlukami na odklonových tratích.
11. Po dobu výstavby je nutno zachovat v ŽST Ševětín dvě dopravní koleje a 2 nástupištní hrany (pokud to lze technicky zajistit).

Zaznamenal: Květoslava Hýsková

**Přijaté připomínky:**

V ŽST Nemanice zřídit provizorní nástupiště u koleje č. 4 na dobu, kdy budou vyloučeny koleje č. 1, 2.

Na začátku stavby za mostem přes ulici Pražská v km cca 215,900 požadují zástupci KCOD České Budějovice a RCP Plzeň prověřit v postupech, kdy je provoz od Prahy i Plzně veden po jedné koleji, možnost zkrácení jednokolejného provozu vložím provizorních výhybek. Bude posouzeno projektantem TV.

Prověřit možnost zrušení (zkrácení) třítydenní výluky, navržené na pražském zhlaví ŽST Ševětín pro zapojení přeložky do stávajících kolejí, návrhem provizorní koleje č. 1.

Prodloužit navrženou třítydenní realizaci propojení násypu přeložky silnice III/1556 s novým silničním mostem za pražským zhlavím ŽST Ševětín v místě křížení se

stávající trati. Zařadit do postupů SO 37-20-06 Železniční most v ev. km 25,202 s délkou postupu 4 týdny v každé koleji.

Zástupce firmy „Kámen a písek“ (lomu Ševětín) upozornil na kolizi stavby s přístupovou komunikací od stávajícího železničního mostu v km cca 21,500 k jejich technologickým zařízením v km cca 21,700. V kolizi je i přeložka vodovodu SO 38-71-64 a pravostranný příkop dráhy, vedené z části přes rybník. Přejechod vodovodu pod dráhou by bylo vhodné posunout ve směru staničení cca o 200m, příkop zrušit. Přístupová komunikace bude zahrnuta do předkládané PD včetně prodloužení propustku v rámci úpravy ukončení přeložky cesty (SO 37-30-57).

Zástupce firmy „Kámen a písek“ souhlasí s využitím jejich technologického zařízení pro předrcení, roztřídění rubaniny v případě, že zhotovitel stavby projeví tento požadavek. Dále souhlasí s využitím jejich komunikací uvnitř areálu pro průjezd na silnici III/1556 vozidly stavby za podmínky uzavření smlouvy o provozu a podílu na opravách. Souhlasí s ukládáním přebytků výkopků v případě, že v letech 2015 ÷ 2020 bude volná kapacita pro jeho deponování.

Reakce na připomínky Ing. Kuníka (SŽDC SSP), předané mailem:

V Ševětíně bude stávající výhybka č. 3 demontována v 8. etapě. Do té doby (cca 3 roky) bude fungovat i provizorní zapojení se spojkou 17/18.

V Nemanicích I bude kolej č. 2 vyloučena na závěr 1. postupu.

Varianta a) v 7. postupu připadá do úvahy pouze v případě, že přestavba Nemanic by byla požadována na začátku stavby.

#### **Výsledek prověření návrhů:**

V rámci stavby České Budějovice – Nemanice jsou navrženy dvě spojky cca 950 m před původně požadovanými spojkami. Z tohoto důvodu byl požadavek zástupců ČD a.s. považován za bezpředmětný, s čímž sami souhlasili. Z těchto důvodů je požadavek zástupců ČD a.s. považován za bezpředmětný, s čímž telefonicky souhlasili. Projektant proto zdůrazňuje nutnost realizace těchto spojek v předcházející stavbě.

Provizorní zapojení koleje č. 1 v ŽST Ševětín nelze realizovat z důvodu výškového rozdílu nivelet kolejí (cca 1m) a trakce.

Výluka kolejí v ŽST Ševětín bude zkrácena na 14 dní. Provizorní přejezd kolejí bude sloužit od zahájení 14t denní kolejové výluky do zavedení silničního provozu na přeložce silnice (cca 5 týdnů).



*Zaznamenal Ing. Zdeněk Šlapal*

## LISTINA PŘÍTOMNÝCH

JEDNÁNÍ: Projekt organizace výstavby

STAVBA: „MODERNIZACE TRATI NEMANICE I - ŠEVĚTÍN“





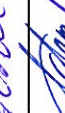









DNE: 10.11.2010

č.	Jméno	Organizace	Telefon	E-mail	Podpis
1	Ing. Zdeněk Šlapal	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 010	zdenek.slapal@sudop.cz	
2	Ing. Pavel Fucík	Kamen a písek	602 494 183	pavel.fucik@kamen-ch.cz	
3	Alena Činčalová	ČD Cargo PJ Č.Budějovice	725 721 528	Alena.Cincalova@cdcargo.cz	
4	Ing. Petr Farský	ČD Cargo PJ Č.Budějovice	725 721 509	petr.farsky@cdcargo.cz	
5	Zdeněk Pacholík	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 013	zdenek.pacholik@sudop.cz	
6	Jitka Doubková	—	605 229 048	jitka.doubkova@sudop.cz	
7	JAN LAIFER	—	267 094 394	JAN.LAIFER@SUDOP.CZ	
8	JAKUB KOHUT	IKP CE	255 733 533	JAKUB.KOHUT@IKPCE.COM	
9	MICHAL NĚMEC	IKP CE	255 733 532	MICHAL.NEMEC@IKPCE.COM	
10	BEDNÁŘ	—	255 733 568	JOSEF.BEDNAR@—	
11	MARK PINKAVA	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 190	marek.pinkava@sudop.cz	
12	KAREL KUNZ	SŽDC-SŽST Č.Bd.	725 591 708	KUNZ@SZST.CZ	
13	PFEIFER VL.	—	745 562 546	PFEIFER@SZDC.CZ	
14	VOSIKA VACLAV	—	972 552 197	VOSIKA@SZDC.CZ	
15	ZDENKA HADACŮVÁ	IKP CE	255 733 574	zdenka.hadacova@IKPCE.COM	
16	JAN ŠTKORA	—	737 207 258	jan.stkora@ikpce.com	
17	Karel Fridrich	SŽDC Slávekovi správní Ředitel	722 244 853	fridrich@SZDC.CZ	



## LISTINA PŘÍTOMNÝCH

JEDNÁNÍ: Projekt organizace výstavby  
 STAVBA: „MODERNIZACE TRATI NEMANICE I - ŠEVĚTÍN“  
 DNE: 10.11.2010

č.	Jméno	Organizace	Telefon	E-mail	Podpis
18	RUT VLADIMÍR	OD REP Píten	972 544 453	Rut@rep.cd.cz	
19	ŠTERBA IVO	KLOD ě.Bud.	972 544 768	sterba@kcod.cd.cz	
20	VACÍKOVÁ EVA	ČD a.s. DECPHZE	972 524 158	VACIKOVA@DEP.CD.CZ	
21	VASICEK B.	ČD a.s. GA D-14	602 387 238	vasicek b @ gr.cd.cz	
22	HACHAČEK J.	HOTEL JIKOV Slezavna	602 436 188	jmachacek@investir.cz	
23	ADAM PĚTR	VĚDC OI	222 335 249	adam@vzdc.cz	
24	HŘEŠŤOVÁ PAVLINA	ČD a.s. - OŘEO3	724 336 020	hrstova@gr.cd.cz	
25	ŠÁLKOVÁ VLASTA	ČD a.s. - RSM PLZEN	972 544 540	salikova@rsm.cd.cz	
26	LÍBOR MARÍK	IKP Consulting	605 707 767	libor.marik@ikpce.com	
27	ŘÍHA VLADIMÍR	VĚDC, SPRÁVA TRATÍ ČD	972 444 602	riha v @ vzdc.cz	
28	DAVID ZDENĚK	VĚDC - SDC ě. Bud.	606 172 186	david@vzdc.cz	
29	FOLTA RADIM	VĚDC - SDC SEE ě. Bud.	725 362 212	Falta@vzdc.cz	
30	PILKARTOVÁ LENKA	Sudop Praha a.s.	267 094 133	lenka.pilkartova@sudop.cz	
31	HYŠKOVÁ	- / -	267 094 158	hyzkova@sudop.cz	
32	KRAMEŠ MILOŠ	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 164	milos.kraves@sudop.cz	