

Obsah

B.1	Popis území stavby	4
B.1.1	Charakteristika území a stavebního pozemku	4
B.1.2	Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací	7
B.1.3	Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území	7
B.1.4	Informace o zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů	7
B.1.5	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod	7
B.1.6	Výčet a závěry z provedených průzkumů a měření	9
B.1.7	Ochrana území podle jiných právních předpisů	14
B.1.8	Poloha vzhledem k záplavovému, poddolovanému území	15
B.1.9	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	15
B.1.10	Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin	15
B.1.11	Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	16
B.1.12	Územně technické podmínky	16
B.1.13	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje	16
B.1.14	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	17
B.1.15	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané investice, související investice	19
B.2	Celkový popis stavby	19
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	19
a)	Nová stavba nebo změna dokončené stavby	19
b)	Účel užívání stavby	20
c)	Trvalá nebo dočasná stavba	20
d)	Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby, navrhované kapacity stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních)	20
e)	Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem	21
f)	Informace o zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů	21
g)	Ochrana stavby podle jiných právních předpisů	22
h)	Základní bilance stavby	22
i)	Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy	22
j)	Základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz	22
k)	Orientační náklady stavby	23
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	23
B.2.3	Celkové stavebně technické a technologické řešení	23
a)	Popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech	23
b)	Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody	91
c)	Celkové produkování množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	92
d)	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	96
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	96
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	98

a)	Popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení	98
b)	Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů	99
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení.....	99
a)	Popis stávajícího stavu	99
b)	Popis navrženého řešení	102
B.2.7	Základní technický popis stavebních objektů	102
a)	Popis stávajícího stavu	102
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	103
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana.....	104
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí.....	104
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	104
a)	Ochrana před pronikáním radonu z podloží.....	104
b)	Ochrana před bludnými proudy.....	104
c)	Ochrana před technickou seizmicitou	104
d)	Ochrana před hlukem.....	105
e)	Protipovodňová opatření.....	105
f)	Ochrana před ostatními účinky – vlivem poddolování, výskytem metanu apod.	105
B.3	Připojení stavby na technickou infrastrukturu	105
a)	Napojovací místa technické infrastruktury	105
b)	Připojovací rozměry. Výkonové kapacity a délky.....	105
B.4	Dopravní řešení a základní údaje o provozu a dopravní technologie	105
a)	Popis dopravního řešení včetně traťové a staniční dopravní technologie počátečního a cílového stavu	105
b)	Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu	134
c)	Doprava v klidu	134
d)	Pěší a cyklistické stezky.....	134
	V rámci stavby nejsou navrhována nové pěší a cyklistické trasy.	134
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	134
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.....	134
a)	Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	134
b)	Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	135
B.7	Ochrana obyvatelstva.....	136
B.8	Zásady organizace výstavby	136
a)	Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu.....	136
b)	Přístup na stavby po dobu výstavby, popř. přístupové trasy	137
c)	Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin ...	137
d)	Maximální dočasné a trvalé zábory staveniště	137
e)	Požadavky na bezbariérové obchozí trasy	137
f)	Základní bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin	138
g)	Návrh optimálního postupu výstavby	138
h)	Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu	138
B.9	Celkové vodohospodářské řešení.....	139

B.1 Popis území stavby

B.1.1 Charakteristika území a stavebního pozemku

Stavba: „Revitalizace trati Kostelec - Telč - Slavonice“ se nachází Jihočeském kraji a v Kraji Vysočina, v okresech Jindřichův Hradec, Jihlava a Havlíčkův Brod. Jedná se o liniovou železniční stavbu. Hlavní staveniště se nachází v převážné části na stávajícím drážním tělese. Nový návrh směrového a výškového řešení byl proveden s cílem maximálně zachovat stávající polohu kolejí s ohledem na blízkou zástavbu, stísněné prostorové poměry a značné množství souvisejících objektů umělých staveb. Výraznější zásah do pozemků mimo drážní pozemek je v obvodu nové žst. Slaviboř. Zásah je způsoben výstavbou nové žst v poloze nutné pro vzájemné vyhýbání vlakových souprav. Kromě prací v kolejišti bude stavební činnost probíhat i na drážních a nedrážních zařízeních mimo drážní pozemek.

Záměrem dochází k územnímu konfliktu s tzv. maloplošným ZCHÚ. Jedná se o PP Moravská Dyje v blízkosti Dačic. V traťovém úseku Dačice – Slavonice prochází stavba přírodním parkem Česká Kanada.

Stavba prochází těmito katastrálními územími:

Název katastrálního území	Číslo katastrálního území	Obec
Bartoušov	695 734	
Cejle	617 407	
Cizkrajov	617 865	
Černíč	620 131	
Dačice	624 403	
Dobronín	627 402	
Dolní Bolíkov	617 873	
Dolní Věžnice	781 398	
Dvorce u Jihlavy	617 415	
Havlíčkův Brod	637 823	
Hodice	640 271	
Horní Kosov	643 084	
Chvaletín	655 023	
Jezdovice	659 938	
Jihlava	659 878	
Kamenná u Jihlavy	662 747	
Kostelec u Jihlavy	670 120	
Kostelecký Dvůr	617 431	
Malý Pěčín	691 411	
Mírovka	695 769	
Mutišov	750 352	
Myslboř	700 584	
N. Dvory u Kamenné	662 755	
Pávov	659 916	
Peč	718 726	
Radkov u Telče	737 984	
Rantířov	739 316	
Rounek	787 761	
Salavice	745 979	
Sedlejev	746 835	
Slaviboř	620 157	

Slavonice	750 361	
Strachonovice	755 869	
Střelecká	627 429	
Střítež u Jihlavy	757 918	
Šlapanov	762 822	
Telč	765 546	
Termesivy	766 631	
Třešť	770 761	
Urbaneč	718 734	
Velký Pěčín	779 695	
Vysoká u Havlíčkova Brodu	695 785	
Žatec na Moravě	794 945	

Tabulka 1: Katastrální území

V rozsahu výše uvedených katastrálních území je v současné době (k 09/2020) stav dokumentace územních plánů dokladován v následující tabulce:

Uzemní plán	Pořizovatel	Pořadové číslo poslední změny	Nabytí účinnosti poslední změny
Bartoušov	Městský úřad Havlíčkův Brod	2	16.6.2020
Cejle	Obecní úřad Cejle	2b	20.10.2018
Cizkrajov	Městský úřad Dačice	3	
Černíč	Městský úřad Telč	1	15.07.2010
Dačice	Městský úřad Dačice	4	
Dobronín	Magistrát města Jihlavy		21.9.2017
Dolní Bolíkov	Městský úřad Dačice	3	
Dolní Věžnice	Magistrát města Jihlavy		8.7.2017
Dvorce u Jihlavy	Obecní úřad Dvorce		26.4.2006
Havlíčkův Brod	Městský úřad Havlíčkův Brod	6	15.5.2020
Hodice	Obecní úřad Hodice		1.10.2006
Horní Kosov	Magistrát města Jihlavy	2	
Chvaletín	Městský úřad Dačice	1	26.6.2015
Jezdovice	Obecní úřad Jezdovice		6.6.2009
Jihlava	Magistrát města Jihlavy	3	
Kamenná u Jihlavy	Magistrát města Jihlavy		30.12.2010
Kostelec u Jihlavy	Magistrát města Jihlavy		
Kostelecký Dvůr	Obecní úřad Cejle	2b	20.10.2018
Malý Pěčín	Městský úřad Dačice	4	

Mírovka	Městský úřad Havlíčkův Brod	6	15.5.2020
Mutišov	Městský úřad Dačice	5	
Mysliboř	Městský úřad Telč	1	28.12.2015
N. Dvory u Kamenné	Městský úřad Polná	2	9.4.2019
Pávov	Magistrát města Jihlavy	3	
Peč	Městský úřad Dačice		5.12.2014
Radkov u Telče			
Rantířov	Magistrát města Jihlavy		11.01.2013
Rounek	Magistrát města Jihlavy		30.11.2012
Salavice	Magistrát města Jihlavy		27.9.2017
Sedlejev	Městský úřad Telč		4.2.2009
Slaviboř	Městský úřad Telč	1	15.7.2010
Slavonice	Městský úřad Dačice	5	
Strachonovice	Městský úřad Telč		24.5.2011
Střelecká	Magistrát města Jihlavy		21.9.2017
Střítež u Jihlavy	Magistrát města Jihlavy		28.10.2011
Šlapanov	Městský úřad Havlíčkův Brod		25.9.2009
Telč	Městský úřad Telč	2	30.3.2019
Termesivý	Městský úřad Havlíčkův Brod	6	15.5.2020
Třešť	Magistrát města Jihlavy		27.9.2017
Urbaneč	Městský úřad Dačice		5.12.2014
Velký Pěčín	Městský úřad Dačice	4	
Vysoká u Havlíčkova Brodu	Městský úřad Havlíčkův Brod	3	
Žatec na Moravě			

Tabulka 2: Územní plány

Dalším platným dokumentem jsou Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje (ZUR JK) a Kraje Vysočina (ZUR KrV). ZUR JK byly vydány formou opatření obecné povahy usnesením zastupitelstva Jihočeského kraje usnesením č. 293/2011/ZK-26 ze dne 13. 9. 2011, s účinností od 7. 11. 2011, které byly aktualizovány usnesením zastupitelstva Jihočeského kraje č. 277/2019/ZK-23 ze dne 19. 9. 2019. ZUR KrV byly vydány formou opatření obecné povahy usnesením zastupitelstva Kraje Vysočina usnesením č. 0290/05/2008/ZK ze dne 16.9.2008, s účinností od 22. 11. 2008.

Na hlavním staveništi a podél staveniště jsou podzemní a nadzemní rozvody a zařízení. Na základě podkladů jednotlivých správců sítí byla příslušná vedení zakreslena do koordinačních situací C. 3 - „Koordinační situační výkres“. Inženýrské sítě jsou v těchto situacích vyznačeny odpovídajícím typem čáry s uvedením jejich správce. Vyjádření jednotlivých správců sítí jsou v dokladové části dokumentace E.6.3.2. Vyjádření vlastníků a správců inženýrských sítí, dále pak jednotlivě v

příslušných stavebních objektech řešících přeložky jednotlivých inženýrských sítí. Přesnost údajů o polohách sítí, zejména podzemních, jsou v jednotlivých odvětvích různorodé. Zatímco někteří správci předali polohy svých zařízení v souřadnicích, u jiných jsou údaje orientační. V rámci stavebního řízení, nejpozději však před zahájením stavebních prací v blízkosti sítí, zejména tam, kde souřadnice chybějí, je třeba požádat jejich správce o vytyčení, příp. o provedení kontrolních sond a doplnit tak jejich polohu a úplnost. Práce budou probíhat podle podmínek příslušného správce, pokud možno za jeho účasti a jeho pokynů v již předaných vyjádřeních. Případné nesrovnalosti zjištěné při určování polohy sítí musí být vždy řešeny za účasti správce daného zařízení před zahájením stavebních prací.

Před stavební činností a v některých lokalitách v průběhu prací bude nutno přeložit stávající vedení. V místech, kde jsou trasy sítí v blízkosti stavebních úprav, např. u výstavby nového nástupiště, je počítáno s jejich přeložením, a to podle potřeby s definitivním, nebo s provizorním. S výměnou kabelů se počítá pouze v nejnútnejším rozsahu. Na potřebnou dobu budou sítě odpojeny. Bude-li možné provést provizorní přeložení či krátkodobé vyřazení sítí z provozu, bude provedeno její ochránění a přizpůsoben postup prací v blízkosti sítí.

B.1.2 Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací

Výše uvedené územní plány a zásady územního rozvoje jsou platné a navržená stavba „Revitalizace trati Kostelec - Telč - Slavonice“ je s nimi v souladu.

Z hlediska územních plánů je stavba umístěna v území určeném pro umístění dráhy, kde je v současnosti situována stávající železniční trať.

B.1.3 Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Bude doplněno po výkonu inženýrské činnosti.

B.1.4 Informace o zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů

Bude doplněno po výkonu inženýrské činnosti.

B.1.5 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Geomorfologie

Z hlediska regionálního geomorfologického členění (Demek a kol., 1987) náleží zájmové území do následujících geomorfologických jednotek (od nejvyšší k nejnižší):

Pro úsek trati mezi km cca 0,000-0,300:

- Provincie: Česká vysočina
- Soustava (subprovincie): Česko-moravská soustava
- Podsoustava (oblast): Českomoravská vrchovina
- Celek: Křižanovská vrchovina
- Podcelek: Brtnická vrchovina
- Okrsek: Rohozenská kotlina

Pro úsek trati mezi km cca 0,300-9,600:

- Provincie: Česká vysočina
- Soustava (subprovincie): Česko-moravská soustava
- Podsoustava (oblast): Českomoravská vrchovina
- Celek: Křižanovská vrchovina
- Podcelek: Brtnická vrchovina
- Okrsek: Špičácká vrchovina

Pro úsek trati mezi km cca 9,600-10,600:

- Provincie: Česká vysočina
- Soustava (subprovincie): Česko-moravská soustava
- Podsoustava (oblast): Českomoravská vrchovina

- Celek: Křižanovská vrchovina
- Podcelek: Brtnická vrchovina
- Okrsek: Otínská pahorkatina

Pro úsek trati mezi km cca 10,600-14,100:

- Provincie: Česká vysočina
- Soustava (subprovincie): Česko-moravská soustava
- Podsoustava (oblast): Českomoravská vrchovina
- Celek: Křižanovská vrchovina
- Podcelek: Brtnická vrchovina
- Okrsek: Třeštská pahorkatina

Pro úsek trati mezi km cca 14,100-Slavonice:

- Provincie: Česká vysočina
- Soustava (subprovincie): Česko-moravská soustava
- Podsoustava (oblast): Českomoravská vrchovina
- Celek: Křižanovská vrchovina
- Podcelek: Dačická kotlina

Geologie

Předkvartérní podklad zájmového území tvoří proterozoické a paleozoické metamorfované horniny krystalinika a prevariského paleozoika. Z petrografického hlediska se jedná o pararuly a migmatity moldanubické oblasti.

Pararuly jsou přeměněné (metamorfované) horniny vznikající za vyšších teplot a středních až vyšších tlaků. Mají různou zrnitost a charakteristickým znakem je výrazné přednostní usměrnění minerálů (metamorfní foliace). Zdrojovou horninou jsou různé jemnozrnné úlomkovité (klastické) sedimenty. Migmatity jsou vysoce metamorfované horniny nejčastěji podobné rulám. Jeho struktura je typická střídáním tmavých a světlých partií. Tyto horniny vznikaly přeměnou sedimentárních hornin prachovcového až jílovitého charakteru proterozoického až spodnopaleozoického stáří.

Kvartérní pokryv je v zájmové oblasti budován navážkami, fluviálními fluvio-deluviálními a deluviálními. Fluviální a fluvio-deluviální sedimenty se vyskytují v údolích místních vodotečí a mělkých terénních depresích. Jsou zastoupeny převážně jemnozrnnými náplavy, které dosahují mocností cca 1-4 m. Jedná se převážně o jíly a písčité jíly, štěrky a písky.

Deluviální sedimenty jsou odvozeny od místní geologické stavby. Na horninovém podkladu pararul a migmatitů odpovídají zpravidla zahliněným pískům, štěrkům nebo hlinitým sutím.

Antropogenní sedimenty tvoří stávající těleso železniční trati. Hojně se vyskytují v jejím okolí v oblastech postižených urbanizací. Zde charakter navážek může být značně heterogenní, a to jak v zrnitostním složení, tak v jejich mocnostech.

Hydrogeologie

Dle hydrogeologické rajonizace České geologické služby spadá zájmová oblast trati do rajónu Krystalinika v povodí Jihlavy (číslo 6550). Celé zájmové území je odvodňováno řekou Dyjí.

Propustnost kvartérních sedimentů je průlinová a je ovlivněna především obsahem jemnozrnných částic, resp. jílu a siltu v zemině.

Propustnost hornin předkvartérního podloží (pararul a migmatitů) je puklinová. Ve svrchních zcela zvětralých partiích horninového masivu je propustnost průlinová. Hladina podzemní vody v horninách předkvartérního podkladu byla zastižena pouze třemi sondami.

Tektonika a seismická aktivita

Dle geologické mapy České geologické služby se v okolí trati nachází velké množství tektonických deformací různých směrů. Deformace jsou různého stáří. Na stavbu nemají výrazně velký vliv, můžou však lokálně zhoršit geotechnické parametry základových půd.

Ve smyslu ČSN 73 0036 (zrušena k 1.4.2010) čl. 29, se za seismické oblasti považovala taková území, v nichž se makroskopicky projevilo v historické době vědecky prokázané zemětřesení s intenzitou nejméně 6 °M.C.S.

Podle mapy seismických oblastí ČR, obr. NA.1 ČSN EN 1998-1, nespadá zájmové území do seismických oblastí. V celém zájmovém území se uvažuje s referenčním zrychlením a_gR v rozmezí menším než 0,03 g.

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

Vliv poddolování

Podle České geologické služby – Geofondu ČR železniční trať prochází přes toto poddolované území: 2804 Jezdovice-Filip.

Sesuvná území

Dle České geologické služby nejsou v okolí zájmového území železniční trati evidovány žádné svahové nestability.

Ložiska nerostných surovin

Podle námi získaných údajů z archivu České geologické služby - Geofondu Praha – registr ložisek nerostných surovin se v zájmovém území projektované železniční stavby nachází chráněné ložiskové území Dačice pro stavební kámen, ID 3490000.

Klimatické poměry

Z klimatického hlediska náleží zájmové území dle Quittovy klasifikace do mírně teplé, vlhké oblasti charakterizované symboly MT4.

Průměrná roční teplota vzduchu dosahuje 6-7 °C, přičemž v zimních měsících se pohybuje v rozmezí hodnot -2 °C až -3 °C, v letních měsících 11-13 °C. Roční průměrný úhrn srážek se pohybuje v rozmezí 600-700 mm (Míková a kol., 2007).

B.1.6 Výčet a závěry z provedených průzkumů a měření

Doplňkový geotechnický a stavebně technický průzkum

Doplňkový geotechnický a stavebně technický průzkum zpracoval GeoTec – GS, a.s. a obsahuje následující části:

- Doplnění geotechnického průzkumu pražcového podloží, žel. svršku a spodku
- Doplnění geotechnického a stavebně technického průzkumu mostů a ostat. objektů, pedologie

Průzkum spočíval v provedení kopaných sond, statických zatěžovacích zkoušek, dynamických penetrací a odběru vzorků zemin pražcového podloží.

Celkem bylo v rámci geotechnického průzkumu provedeno:

- 97 ks (bude doplněno) ručně kopaných sond mezi hlavami pražců do úrovně stávající zemní pláně včetně jejich geologické dokumentace. Rozměrově byly kopané sondy prováděny tak, aby bylo možné realizovat příslušné zkoušky. Ze dna sondy byl proveden vrt ruční soupravou a odběr porušených charakteristických vzorků zemin železničního spodku pro laboratorní rozbor.

- 75 ks (bude doplněno) statických zatěžovacích zkoušek deskou o průměru 0,30 m. Deska byla uložena do pískového lože na ručně dočištěném dně kopané sondy. Vzdálenost osy zatěžovací desky od osy příslušné koleje byla 0,95-1,00 m. Zkoušky byly provedeny ve dvou zatěžovacích cyklech podle metodiky uvedené v předpisu SŽDC S4.
- 87 ks (bude doplněno) dynamických penetračních zkoušek ze dna kopaných sond, případně z povrchu terénu, těžkou penetrační soupravou s hmotností pádu kovadliny 50 kg na dráze 0,50 m. Účelem penetračních zkoušek je stanovení dynamického odporu zemního prostředí Q_{dyn} [MPa].
- odběr 48 ks (bude doplněno) vzorků zemin železničního spodku, resp. Vzorků ověřovaného geologického prostředí. U odebraných vzorků byl proveden základní klasifikační rozbor (vlhkost, zrnitost, konzistenční meze) a následně zatřídění podle příslušných norem. Odebrané vzorky zemin byly zpracovány v akreditované laboratoři.

Doplnění geotechnického a stavebnětechnického průzkumu mostů a ostat. objektů

U stávajících objektů byl průzkum zaměřen na získání informací o stavebnětechnických parametrech (rozměry, hloubky konstrukce pod TK, kvalita povrchových vrstev betonových konstrukcí a celkový technický stav) vybraných částí konstrukcí a na získání informací o geotechnických a základových poměrech v prostoru objektu.

Průzkum mechanického znečištění kolejového lože

Byl proveden odborný odhad míry znečištění šterku kolejového lože, resp. obsah jemnozrnné výplně (podsítného) v pórech ŠL. Tento odhad byl proveden na základě detailního popisu míry znečištění šterkového lože v kopaných sondách prováděných v rámci průzkumu pražcového podloží.

Za účelem stanovení obsahu nevhodných a cizorodých zrn bylo provedeno 21 ks makroskopických petrografických rozborů. Rozbor zrnitosti šterku kolejového lože, resp. Obsah znečištění jemnozrnnou výplní (podsítného) byl orientačně stanoven na 97 místech.

Vsakovací poměry

Výsledky průzkumu vsakovacích poměrů jsou uvedeny v samostatném oddílu E.6.3.1.2.3 předkládané závěrečné zprávy.

Rozsah průzkumných prací (počet sond) a umístění jednotlivých sond byl stanoven podle požadavků objednatele a projektanta tak, aby získané výsledky poskytly dostatek informací pro zpracování dokumentace pro územní řízení. Celkem byly vsakovací poměry zkoumány na dvou lokalitách.

Jednotlivé průzkumné sondy byly umístěny do lokalit, u kterých se uvažuje se zasakováním srážkových vod. Na každé lokalitě byl zjištěn koeficient vsaku a definovány možnosti zasakování vod. Průzkum a jeho výsledky jsou zpracovány v části B.3.

V zájmovém území bylo realizováno 23 průzkumných sond, ve kterých byla sledována naražená a ustálená hladina podzemní vody. V případě, že byla zastižena, byla HPV zaměřena hladinoměrem.

Na základě požadavku objednatele bylo potřeba ověřit možnost zasakování srážkové vody do horninového prostředí. Za účelem posouzení vhodnosti geologického prostředí pro zasakování srážkových vod byly realizovány 2 vsakovací zkoušky v průzkumných sondách, které byly za tímto účelem vyhloubené a dočasně vystrojené hydrogeologickou výstrojí o průměru 110 mm s perforací a s obsypem.

Geotechnický a stavebnětechnický průzkum inženýrských objektů

U stávajících objektů byl průzkum zaměřen na získání informací o stavebnětechnických parametrech (rozměry, hloubky konstrukce pod TK, kvalita povrchových vrstev betonových konstrukcí a celkový technický stav) vybraných částí konstrukcí a na získání informací o geotechnických a základových poměrech v prostoru objektu.

Geotechnický průzkum byl proveden pro následující stavební objekty:

- SO 12-21-03 Rekonstrukce mostu v ev. km 0,239
- SO 12-21-02 Rekonstrukce mostu v ev. km 0,379
- SO 13-21-01 Rekonstrukce mostu v ev. km 3,057
- SO 10-21-01 Rekonstrukce mostu v ev. km 11,117
- SO 06-21-05 Rekonstrukce mostu v ev. km 66,516
- SO 06-21-04 Rekonstrukce mostu v ev. km 65,904
- SO 06-21-02 Rekonstrukce mostu v ev. km 61,201
- SO 06-21-01 Rekonstrukce mostu v ev. km 60,892
- SO 04-21-12 Rekonstrukce propustku v ev. km 55,498

Stavebnětechnický průzkum byl proveden pro následující stavební objekty:

- SO 12-21-03 Rekonstrukce mostu v ev. km 0,239
- SO 12-21-02 Rekonstrukce mostu v ev. km 0,379
- SO 13-21-01 Rekonstrukce mostu v ev. km 3,057
- SO 06-21-05 Rekonstrukce mostu v ev. km 66,516
- SO 06-21-01 Rekonstrukce mostu v ev. km 60,892

Chemické analýzy znečištění zemin pražcového podloží

Hodnocení bude využito při přípravě podmínek a volbě opatření pro zabezpečení dalšího nakládání s použitým stavebním materiálem a s případnými stavebními odpady, které vzniknou v rámci stavebních prací.

V rámci průzkumu kontaminace bylo odebráno celkem 7 směsných vzorků.

Vzorky byly odebrány z kopaných sond z celého profilu štěrkového lože, které byly hloubeny ručně mezi pražci, pod úroveň železničního svršku. Vzorky byly ihned po odběru a po kvartaci vloženy do dvojitého PE sáčku.

Průzkum inženýrských sítí

Průzkum stávajících inženýrských sítí byl proveden v průběhu 11/2019– 08/2020, zajištěn společností SUDOP PRAHA, a.s.

Stav inženýrských sítí byl převzat ze situací a mapových podkladů správců a vlastníků, jejich poloha byla zdigitalizována a zakreslena do situací. Výrazná část správců stávajících inženýrských sítí předala jejich průběh v digitální formě.

Průběh stávajících inženýrských sítí je uveden v koordinačních situacích v části dokumentace C. Podklady a stanoviska od jednotlivých správců sítí jsou dokladovány v samostatné příloze E.6.3.2.

Před započítáním stavebních prací je nutné aktualizovat stávající stav inženýrských sítí a požádat konkrétní správce sítí o jejich vytýčení.

Měření pro určení vlivu stavby na životní prostředí

Pro zjištění výhledových poměrů po dokončení stavby a jejího vlivu na obyvatelstvo byla zpracována Hluková studie s měřením vibrací, rozptylová studie, přírodovědný průzkum, průzkum radonových rizik a dendrologický průzkum.

Akustická studie

Akustická studie předkládá výsledky výpočtu ekvivalentních hladin akustického tlaku u okolní obytné zástavby ve výpočtových obdobích 2000, 2019 a ve výhledovém stavu.

Na základě vypočtených hodnot je třeba respektovat základní hygienický limit pro hluk z dopravy na drahách 60/55 dB v ochranném pásmu dráhy a 55/50 dB za ochranným pásmem dráhy.

Vzhledem k relativně nízkému dopravnímu zatížení tratě je na základě provedených akustických výpočtů předpokládáno dodržení hygienických limitů hluku po realizaci stavby u dotčené obytné zástavby bez protihlukových opatření.

Hluk z výstavby

Součástí hlukové studie je i návrh technických a organizačních opatření ke snížení hluku z výstavby.

Rozptylová studie

Rozptylová studie se zabývá zhodnocením vlivu vyjmenovaného zdroje emisí – drážního stroje určeného pro zřizování konstrukčních vrstev pražcového podloží technologiemi se snášením kolejového roštu a provozu recyklační linky v žst. Telč.

Celkově lze konstatovat, že u sledovaných látek souvisejících s provozem recyklační základny budou v součtu s odhadnutým imisním pozadím, dodrženy všechny roční imisní limity. A vypočtené imisní příspěvky jsou velice nízké, což je dáno malou intenzitou zdroje a velice nízkým ročním využitím (cca 500hod/rok).

K překročení imisního limitu denních koncentrací TZL (PM₁₀) - 50µg.m⁻³ nedojde. U nejbližších obytných objektů může i s přispěním stavby počet překročení imisního limitu činit max. 19případů v roce 2022 i v roce 2023.

Tyto maximální hodnoty PM₁₀ lze významně eliminovat opatřeními pro snížení prašnosti v souladu s Programem zlepšování kvality ovzduší (PZKO) zóna Jihovýchod a doporučujeme během provádění recyklace preventivní opatření výrazně snižujících prašnost.

Tato opatření navrhuje v rozsahu uvedených opatření AB4 (Výstavba a rekonstrukce železničních tratí BB2 (Snižování prašnosti v areálech průmyslových podniků – pořízení techniky pro omezení fugitivních emisí ze skládkování/skládek/z volného prostoru/z manipulace se sypkými materiály) a BD3(Omezování prašnosti ze stavební činnosti).

K překročení imisního limitu krátkodobé koncentrace NO₂ - 200µg.m⁻³ nedojde. I u nejbližších obytných objektů dosáhnou maximální krátkodobé koncentrace hodnot menších než 100µg.m⁻³.

Z vypočtených hodnot imisních příspěvků vyplývá, že emise z pohonných jednotek rec. linky i ze souvisejících prašných procesů jsou z hlediska čistoty ovzduší přijatelné a nebudou mít zásadní vliv na zhoršení imisní situace v okolí plánované stavby. Rovněž hodnoty ročního imisního příspěvku od vyvolané nákladní dopravou obsluhující plochu ZS20 jsou na hranici zjistitelnosti a žádným způsobem neovlivní kvalitu ovzduší.

Na základě komplexního zhodnocení vlivu posuzovaného stavebního záměru na ovzduší lze konstatovat, že navrhovaná stavba:

„Revitalizace trati Kostelec – Telč - Slavonice“

je z hlediska platných pravidel pro ochranu ovzduší přijatelná a lze ji v daném místě realizovat. Na základě komplexního zhodnocení vlivu posuzovaného stavebního záměru na ovzduší lze konstatovat, že technologie realizace stavby je z hlediska platných pravidel pro ochranu ovzduší přijatelná a lze ji v daném místě realizovat.

Přírodovědný průzkum (biologický a botanický průzkum)

Přírodovědný průzkum je dokladován v příloze dokumentace E.2.10.

Průzkum radonových rizik

Z hlediska radonového indexu se zájmové území nachází převážně v zóně středního radonového rizika, v k. ú. Telč, Slavibůf, Černíč, Pěčín, Malý Pěčín, Dačice, Urbaneč, Peč, Dolní Bolíkov, Mutišov a Slavonice se pak záměr lokálně pohybuje v zónách vysokého radonového rizika.

Dendrologický průzkum

Rozsah kácení byl stanoven na základě místního šetření. Kácena bude pouze mimolesní zeleň v rozsahu záboru stavby.

O povolení ke kácení mimolesní zeleně bude zažádáno na příslušný úřad. Náležitosti žádosti o povolení ke kácení dřevin a o závazné stanovisko ke kácení dřevin jsou stanoveny vyhláškou č. 189/2013 Sb. §4 Ministerstva životního prostředí České republiky, kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Kácení bude provedeno mimo vegetační období (listopad-březen).

Podle §8 odstavce 3 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, není třeba povolení ke kácení dřevin se stanovenou velikostí, popřípadě jinou charakteristikou. Výše zmiňovaná prováděcí vyhláška k tomuto zákonu v §3 uvádí: Povolení ke kácení dřevin, za předpokladu, že tyto nejsou součástí významného krajinného prvku, náhradní výsadby nebo stromořadí, se nevyžaduje:

- a) pro dřeviny o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí,
- b) pro zapojené porosty dřevin, pokud celková plocha kácených zapojených porostů dřevin nepřesahuje 40 m²,
- c) pro porosty energetických dřevin nebo vánočních stromků zpravidla jednoho druhu, pěstovaných pro dosažení rychlé a vysoké produkce stromků nebo dřevní hmoty a s produkčním cyklem mezi sklizněmi do 10 let,
- d) pro ovocné dřeviny rostoucí na pozemcích v zastavěném území evidovaných v katastru nemovitostí jako druh pozemku zahrada nebo zastavěná plocha a nádvoří.

Mimolesní zeleň na plochách ZS bude selektivně kácena pouze v nezbytně nutné míře, konkrétní způsob využití ploch ZS je v kompetenci dodavatele stavby. Převážná většina ZS je navržena v prostoru bez mimolesní zeleně.

Ostatní zeleň na plochách ZS bude zachována a v případě možného poškození ošetřena dle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Po vytýčení obvodu stavby v terénu budou přesně specifikovány stromy, které bude nutné ochránit před vlivem stavební činnosti v souladu s ČSN 83 9061. Nutné bude chránit stromy před mechanickým poškozením vozidly a stavebními stroji. Ochráněna bude kořenová zóna stromů, kterou tvoří hranice linie koruny zvětšená o 1,5 m. Pokud nebude možné zajistit ochranu celé kořenové zóny, bude obedněn kmen do výšky alespoň 2 m. Koruna stromů v případě jejího ohrožení bude ochráněna vyvázáním větví nahoru. Místa úvazků budou vypodložena vhodným materiálem

Dendrologický průzkum je dokladován v příloze dokumentace E.2.11.

Korozní průzkum a měření

V rámci korozního průzkumu pro akci "Revitalizace trati Kostelec - Telč - Slavonice" byla provedena vybraná měření a další terénní šetření. Celkem bylo v okolí uvedeného traťového úseku provedeno:

- 2 měření střídavého napětí na ocelových konstrukcích mostních objektů.
- 2 měření střídavého proudu na ocelových konstrukcích mostních objektů.
- 2 měření střídavého proudového pole u mostních objektů
- 4 měření rezistivity půdy u mostních objektů

Vytipovaná měřená místa byla registračně proměřena – výsledky korozního průzkumu jsou shrnuty do přehledných tabulek v příslušných kapitolách. Podrobné protokoly a grafy jsou uvedeny v *Přílohách II. a III.* Situace a fotografie měřených míst jsou v *příloze I.*

Korozní průzkum prokázal průměrný vliv střídavých elektrických polí ve sledované oblasti. Zdrojem bludných proudů je především elektrizovaná trať č. 225 Havlíčkův Brod-Jihlava-Veselí nad Lužnicí (střídavá napájecí soustava 25 kV 50 Hz). Za zdroje bludných proudů lze považovat i distribuční linky VVN a VN.

Agresivita prostředí je hodnocena podle ČSN 03 8375 „Ochrana kovových potrubí uložených v půdě nebo ve vodě proti korozi“. Stručně můžeme charakterizovat oblast z jednotlivých hledisek takto:

Hustota střídavého proudu v půdě – u kovových konstrukcí uložených v zemi může dlouhodobé působení střídavých bludných proudů procházejících mezi holým kovem a půdou (betonem), způsobit korozi. Měření střídavého proudového pole byly zjištěny hustoty střídavého proudu v půdě v rozmezí 39 až 245 $\mu\text{A}/\text{m}^2$, což znamená, že naměřené hodnoty nepřekročily mezní kritéria udávaná normou zabývající se hodnocením pravděpodobnosti koroze střídavými proudy.

Rezistivita půdy – Z hlediska rezistivity půdy se agresivita prostředí v měřených místech pohybuje na stupni I. velmi nízká.

Korozní měření je dokladováno v příloze dokumentace E.6.3.3.

B.1.7 Ochrana území podle jiných právních předpisů

Navržená stavba „Revitalizace trati Kostelec - Telč - Slavonice“ se nachází mimo území archeologických nalezišť evidovaných ve státním archeologickém seznamu ČR podléhajícím ochraně dle zákona č. 20/1987 Sb, o státní památkové péči. Stavbou nebudou dotčeny nemovité kulturní památky.

Stavba dochází k územnímu konfliktu s tzv. maloplošným ZCHÚ. Jedná se o PP Moravská Dyje v blízkosti Dačic (viz. 8.7 Natura 2000). Přírodní památka je přírodní útvar menší rozlohy, zejména geologický či geomorfologický útvar, naleziště vzácných nerostů nebo ohrožených druhů ve fragmentech ekosystémů, s regionálním ekologickým, vědeckým či estetickým významem, a to i takový, který vedle přírody formoval svou činností člověk.

V traťovém úseku Dačice – Slavonice prochází stavba přírodním parkem Česká Kanada. V tomto úseku budou probíhat stavební práce pouze na drážním pozemku. Jedná se o úpravu zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Tyto stavební úpravy nebudou mít negativní vliv na přírodní park Česká Kanada.

Z hlediska vymezení soustavy lokalit NATURA 2000 definovaných ve směrnici Rady 79/409/EHS a 92/43/EHS stavba zasahuje do evropsky významné lokality CZ0313110 – Moravská Dyje.

V následující tabulce jsou uvedeny významné krajinné prvky definované v zákoně č. 114/1992 Sb. zasažené stavbou.

staničení	název vodoteče	dotčené stavební objekty
km 90,2	Jihlava	SO 12-21-03 Rekonstrukce mostu v ev. km 0,239
km 86,2	Mistrovský potok	V místě propustku v ev. km 4,190 dojde k rek. žel. svršku a spodku a budou položeny pouze kabely zab.zař a sděl. zař.
km 85,0	Bukovský potok	V místě mostu v ev. km 5,403 budou položeny pouze kabely zab.zař a sděl. zař.
km 80,9	Valchovský potok	V místě mostu v ev. km 9,516 budou položeny pouze kabely zab.zař a sděl. zař.
km 79,3	Třešňský potok	SO 10-21-01 Rekonstrukce mostu v ev. km 11,117
km 75,4	Sedlejevský potok	V místě mostu v ev. km 15,076 budou položeny pouze kabely zab.zař a sděl. zař.
km 72,0	Myslibořský potok	V místě propustku v ev. km 18,407 budou položeny pouze kabely zab.zař a sděl. zař.
km 71,1	Votavice	V místě mostu v ev. km 19,322 budou položeny pouze kabely zab.zař a sděl. zař.
km 64,4	Telčský potok	V místě mostu v ev. km 64,394 dojde k rek. žel. svršku a spodku a budou položeny pouze kabely zab.zař a sděl. zař
km 61,2	Moravská Dyje	SO 06-21-02 Rekonstrukce mostu v ev. km 61,201
km 58,0	Lačnovský potok	V místě mostu v ev. km 58,032 dojde k rek. žel. svršku a spodku a budou položeny pouze kabely zab.zař a sděl. zař
km 55,7	Poddvorecký potok	SO 04-21-13 Rekonstrukce propustku v ev. km 55,680
km 53,7	Vápovka	V místě mostu v ev. km 53,696 budou položeny pouze kabely zab.zař a sděl. zař.
km 51,9	Moravská Dyje	V místě mostu v ev. km 51,884 budou položeny pouze kabely zab.zař a sděl. zař.
km 49,6	Liděřovický potok	V místě mostu v ev. km 49,620 budou položeny pouze kabely zab.zař a sděl. zař.
km 43,8	Bolíkovský potok	V místě mostu v ev. km 43,832 budou položeny pouze kabely zab.zař a sděl. zař
km 43,4	Vlastkovecký potok	V místě mostu v ev. km 43,399 budou položeny pouze kabely zab.zař a sděl. zař
km 42,6	Mutišovský potok	V místě mostu v ev. km 42,570 budou položeny pouze kabely zab.zař a sděl. zař
km 37,8	Slavonický potok	V místě propustku v ev. km 37,738 budou položeny pouze kabely zab.zař a sděl. zař

Tabulka 3: Významné krajinné prvky zasažené stavbou

Stavba zasahuje do prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) na úrovni nadregionální, regionální a lokální. Dotčené prvky jsou následující:

- 1) Nadregionální úroveň – nadregionální biocentrum Špičák.
- 2) Regionální úroveň ÚSES - formálně je zasahováno do regionálních biocenter Skalníky, Zahrádky, Zahrádky - Hejbalův mlýn a do regionálních biokoridorů Černíčský rybník – Parežita a Cizkrajovský les – Mutenská obora.
- 3) Lokální úroveň ÚSES – nebude zasahováno

B.1.8 Poloha vzhledem k záplavovému, poddolovanému území

Navržená stavba „Revitalizace trati Kostelec - Telč - Slavonice“ zasahuje do úředně stanoveného záplavového území vodního toku Moravská Dyje, Třeštský potok a Jihlava. Záplavové území Třeštského potoka pro Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny stanovil Krajský úřad Kraje Vysočina pod č.j. KUJI 53058/2011 OLHVZ 345/2011 Pa-3. Záplavové území vodního toku Jihlava pro Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny stanovil Krajský úřad Kraje Vysočina pod č.j. KUJI 45490/2016 OŽPZ 3002/2015 OI-17. Navržená stavba nezasahuje do záplavového území Slavonického potoka.

Podle České geologické služby – Geofondu ČR železniční trať prochází přes toto poddolované území: 2804 Jezdovice-Filip.

B.1.9 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Stavba nebude mít výrazný vliv na okolní pozemky a stavby na nich. Realizací a provozem dojde k zanedbatelnému zhoršení životního prostředí v okolí.

Provádění stavby nebude důvodem k nesplnění environmentálních cílů nebo ke zhoršení stavu útvarů povrchových resp. podzemních vod. Tato stavba nemění fyzikální poměry útvaru povrchových vod ani hladiny podzemní vody v útvaru podzemní vody.

V rámci stavby jsou ve stávajících výpravních budovách navrhovány změny dispozice a využití místností v přízemních prostorech vždy jen v takovém rozsahu, aby bylo možné zde umístit potřebné technologie (zabezpečovací a sdělovací zařízení). Jedná se o výpravní budovy v žst. Slavonice, Dačice, Telč, Sedlejev a Třešť. Ve Výpravních budovách Slavonice, Dačice a Třešť se jedná pouze o drobné úpravy – vybourání, případně dozdění příček a zazdění, případně vybourání průchodů a následná výměna náslapné vrstvy podlah. Ve výpravní budově v Telči se jedná také o úpravy příček ale hlavně vybourání a snížení podlahy. Ve výpravní budově Sedlejev je nutné kromě úprav příček a zazdění otvorů odstranit komín a vybourat nosnou stěnu, která bude nahrazena sloupem a průvlaky. Z hlediska napojení inženýrských sítí budou všechny výpravní budovy nově napojeny na zabezpečovací a sdělovací kabely, stávající síť jako elektro, vodovod a kanalizace budou dále využívány.

V rámci stavby vznikne regionální dispečerské pracoviště ve výpravní budově v žst. Jihlava. Vytipovaná lokalita je stávající dopravní kancelář v 1NP s přístupem z nástupiště, která je využívána zhruba z poloviny a druhá polovina by se mohla uvolnit a využít pro stanoviště RDP.

B.1.10 Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin

Asanace

Není v rámci stavby požadováno.

Demolice

K demolícím jsou navrženy objekty:

- které jsou v kolizi s novým kolejovým řešením
- které jsou svým technickým stavem již překonané
- které nemají technické opodstatnění - funkční náplň

- které jsou ve špatném stavu
- které nevyhovují nové technologii

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

Podrobné údaje o rozsahu demolic jednotlivých objektů jsou uvedeny v části D.2.1 Inženýrské objekty a D.2.2 Pozemní objekty, této projektové dokumentace.

Kácení dřevin

Před zahájením stavby budou odstraněny dřeviny z prostoru trvalého a dočasného záboru stavby a dřeviny v těsné blízkosti stavby, které budou přímo dotčeny stavebními pracemi. Kácení bude provedeno až poté, co bude zábor vymezen v terénu. Dřeviny, které bude nutné odstranit, jsou vyznačeny a popsány v příloze E.2.11.

B.1.11 Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábery zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba si dle aktuálních podkladů, informace z katastru nemovitostí, vyžádá jak zábery zemědělského půdního fondu (ZPF) - trvalý i dočasný dlouhodobý (nad 1 rok), tak pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL), a to včetně zásahu do ochranného pásma lesních porostů (§ 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů). Podrobný výčet zasažených pozemků pod ochranou ZPF a PUPFL je součástí příloh E.2.4.

B.1.12 Územně technické podmínky

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

Veřejná dopravní infrastruktura

Silniční dopravní systém

Využitím přilehlé silniční sítě – silnice I. až III. třídy, místní a účelové komunikace dotčených obcí. V rámci stavby dojde pouze ke komunikačním úpravám v blízkosti žel. přejezdů a rekonstruovaných mostních objektů, dále dojde k rekonstrukci, popř. výstavbě místních komunikací a polních cest ve správě obcí.

Železniční dopravní systém

Trať Kostelec u Jihlavy - Slavonice je regionální trať. Trať je v celé délce jednokolejná s nezávislou trakční soustavou. Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1.

Trať má dle knižního jízdního řádu čísla 227, v nákresech jízdních řádek a v TTP je trať označena číslem 701B (Slavonice – Kostelec u Jihlavy).

Trať organizačně náleží obvodu Správy železnic, Stavební správa východ, OR Brno, PO Jihlava

Technická infrastruktura

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

B.1.13 Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje

Stavba je umístěna ve Jihočeském kraji na území okresu Jindřichův Hradec a na území Kraje Vysočina, okresu Jihlava a Havlíčkův Brod. Dotčená katastrální území jsou: Cejle (617407),

Kostelecký Dvůr (617431), Dvorce u Jihlavy (617415), Rouněk (787761), Rantířov (739316), Horní Kosov (643084), Jihlava (659673), Bedřichov u Jihlavy (659878), Pávov (659916), Střítež u Jihlavy (757918), Dobronín (627402), Střelecká (627429), Kamenná u Jihlavy (662747), N. Dvory u Kamenné (662755), Dolní Věžnice (781398), Šlapanov (762822), Vysoká u Havl. Brodu (695785), Bartoušov (695734), Mírovka (695769), Termesivý (766631), Havl. Brod (637823), Kostelec u Jihlavy (670120), Salavice (745979), Jezdovice (659398), Třešť (770761), Hodice (640271), Sedlejšov (746835), Žatec na Moravě (794945), Mysliboř (700584), Telč (765546), Radkov u Telče (737984), Strachonovice (755869), Slaviboř (620157), Černíč (620 131), Velký Pěčín (779695), Malý Pěčín (691 411), Dačice (624403), Urbaneč (718734), Peč (718726), Dolní Bolíkov (617873), Cizkrajov (617865), Mutišov (750352), Chvaletín (655023), Slavonice (750361). Podrobný seznam pozemků je součástí přílohy E.5 Geodetická dokumentace.

B.1.14 Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Při změně polohy zařízení, z které vyplývá nutnost upravit průběh stávajícího ochranného pásma, bude tento aktualizovaný průběh stanoven na základě upravené a geodeticky fixované polohy zařízení po dokončení realizace stavby. Nově budou zřizována ochranná pásma u následujících inženýrských sítí a objektů dopravní infrastruktury.

Elektroenergetika

Ochranná pásma jsou stanovena podle § 46 zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon).

typ	specifikace	ochranná pásma
elektrické stanice		20 m
venkovní vedení	1 - 35 kV bez izolace	7 m
	1 – 35 kV zákl. izolace	2 m
	1 - 35 kV závěs. kabel	1 m
	36 - 110 kV	12 m
	110 - 220 kV	15 m
	221 - 400 kV	30 m
	nad 400 kV	30 m
	závěs. kabel 110 kV	2 m
	vlastní telekom. síť	1 m
podzemní vedení	do 110kV	1 m
	nad 110kV	3 m

Tabulka 4: Přehled ochranných pásem elektroenergetiky

Elektronická komunikace

Ochranná pásma jsou stanovena podle § 102 zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích).

typ	specifikace	ochranná pásma
telekomunikační vedení		1,5 m

Tabulka 5: Přehled ochranných pásem telekomunikačního vedení

Plynárenství

Ochranná pásma jsou stanovena podle § 68 zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon).

typ	specifikace	ochranná pásma
NTL a STL plynovody a přípojky v zastavěném území	do 4 bar	1 m
NTL a STL plynovody a přípojky mimo zastavěné území	do 4 bar	2 m

typ	specifikace	ochranná pásma
VTL plynovody a přípojky	4 – 40 bar	2 m
VTL plynovody a přípojky, technologické objekty	nad 40 bar	4 m
zásobník plynu		30 m

Tabulka 6: Přehled ochranných pásem plynovodů a plynárenských zařízeníTeplárenství

Ochranná pásma jsou stanovena podle § 87 zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon).

Ochranná pásma teplárenských zařízení:

- je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení a vodorovnou rovinou, vedenou pod zařízením pro výrobu nebo rozvod tepelné energie ve svislé vzdálenosti, měřené kolmo k tomuto zařízení a činí 2,50 m
- u výměňkových stanic určených ke změně parametrů teplotnosné látky, které jsou umístěny v samostatných budovách, je ochranné pásmo vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 2,50 m kolmo na půdorys těchto stanic a vodorovnou rovinou, vedenou pod těmito stanicemi ve svislé vzdálenosti 2,50 m
- prochází-li zařízení pro rozvod tepelné energie budovami, ochranné pásmo se nevymezuje

Vodovodní přípojky a kanalizační stoky

Ochranná pásma jsou stanovena podle § 23 zákona č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích).

typ	specifikace	ochranná pásma
	do průměru 500 mm	1,5 m
	nad průměr 500 mm	2,5 m

Tabulka 7: Přehled ochranných pásem vodovodních řadů a kanalizačních stok

- u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky zvyšují o 1,0 m

Pozemní komunikace

Ochranná pásma jsou stanovena podle § 30 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Ochranné pásmo komunikace se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy
- 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy

Železnice a ostatní dráhy

Ochranná pásma jsou stanovena podle § 8 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách. Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou:

- u dráhy regionální 60,00 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30,00 m od hranic obvodu dráhy

- u dráhy regionální, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, a u dráhy zkušební 100,00 m od osy krajní koleje, nejméně však 30,00 m od hranic obvodu dráhy
- u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové 30,00 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu

Podrobný seznam pozemků je součástí přílohy E.5 Geodetická dokumentace.

B.1.15 Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané investice, související investice

Věcné a časové vazby

Rozhodující práce v kolejišti budou prováděny postupně při nepřetržitých výlukách železničního provozu dle harmonogram rozhodujících výluk, ve kterém jsou stanoveny zásady postupné realizace stavby při zajištění funkce dopravy v celém traťovém úseku. Doba výstavby byla stanovena rozбором stavebních a montážních procesů při předpokladu zajištění upraveného dvousměnného režimu (včetně sobot a nedělí). Práce ve výlukách budou organizovány při plném využití času výluk.

Předpokládané lhůty výstavby:

Začátek stavby.....předpoklad 06/2022

Délka výstavby vč. technologických přestávek19 měsíců

Podrobněji viz. B.8 zásady organizace výstavby.

Podmiňující investice

Pro realizaci stavby nejsou nutné žádná podmiňující investice, vše potřebné pro dosažení zadaného cíle je řešeno v rámci této stavby.

Vyvolané investice

Za vyvolané investice lze považovat přeložky a zabezpečení stávajících inženýrských sítí cizích majitelů a správců nacházejících se v bezprostřední blízkosti stavby. Dále pak přeložky a úpravy stávajících komunikací dotčených jak samotnou stavbou, tak staveništní dopravou po dobu realizace stavby.

Související investice

Z hlediska staveb železniční infrastruktury se jedná o stavby:

- 1) TES Veselí nad Lužnicí - Jihlava. Stavba je v současné době zpracována ve stupni technicko - ekonomické studie.
- 2) Revitalizace trati Veselí nad Lužnicí – Jihlava (PRODIN Pardubice a.s 2013)

Ostatní související stavby železniční infrastruktury jsou již zrealizovány.

V rámci opravných a rekonstrukčních prací byly v nedávné době realizovány stavby: Oprava koleje v úseku Sedlejev – Telč, Oprava koleje na trati Kostelec - Slavonice km 16,450 – 14,843 a Oprava koleje v úseku Kostelec u Jihlavy -Třešť, km 5,750 - 6,700.

Z hlediska staveb silniční infrastruktury stavba souvisí se záměry:

- 1) Severní obchvat Dačic – studie proveditelnosti (IKP Consulting Engineers s.r.o. 2012)

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o změnu dokončené stavby.

b) Účel užívání stavby

Stavba „Revitalizace trati Kostelec - Telč - Slavonice“ má charakter liniové železniční stavby, určené pro provoz vlaků osobní a nákladní dopravy. Stavba je revitalizací (rekonstrukcí) dopravní infrastruktury (železniční), jejíž účel užívání je dopravní stavba.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Stavba „Revitalizace trati Kostelec - Telč - Slavonice“ má charakter trvalé stavby. Předmětem stavby je regionální dráha (trať 701 B dle TTP SŽDC, s.o., trať 227 dle knižního jízdního řádu 2020 pro cestující) a celostátní dráha Veselí nad Lužnicí – Havlíčkův Brod (trať 701 A dle TTP SŽDC s.o., trať 225 dle knižního jízdního řádu 2020 pro cestující).

d) Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby, navrhované kapacity stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopravních zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních)

Předmětná trať Slavonice – Kostelec u Jihlavy č. 701B (dle TTP). Dle KJŘ nese trať označení 227 (Slavonice - Kostelec u Jihlavy), DNÚ: REG066 Kostelec u Jihlavy - Slavonice. Jedná se o dráhu regionální. Předmětná trať je v celé své délce jednokolejná, trať je provozována v nezávislé trakční soustavě. Traťová třída zatížení je C2. Dle Prohlášení o dráze je trať označena 641 00.

Řešený úsek trati se nachází na území Jihočeského kraje a Kraje vysočina, správcem infrastruktury je SŽDC OR Brno, PO Jihlava. Traťová rychlost činí 50 km/h s místními omezeními, zábrzdňá vzdálenost 400 m. Normativ délky vlaků nákladní dopravy v úseku Slavonice – Telč činí 270 m, v úseku Telč – Kostelec činí 290 m. Normativ délky vlaků osobní dopravy v úseku Slavonice – Telč činí 43 m, v úseku Telč – Kostelec činí 46 m. Drážní doprava je organizována a řízena dle předpisu SŽDC D1. Základní rádiové spojení (SRD) na předmětné trati – kanálová skupina č. 66 (pouze v úseku km 3,000 – ŽST Kostelec u Jihlavy), nouzové spojení na předmětné trati (VOS) – kanál S12 a mobilní telefon GSM přidělený hnacímu vozidlu.

V rámci řešeného úseku se nacházejí stanice Slavonice, Dačice, Telč, Sedlejev, Třešť a Kostelec. Jednotlivé stanice jsou vybaveny rozdílnými systémem SZZ od SZZ 3. kategorie typu ESA 11 z roku 2009, které je obsluhováno z dopravní kanceláře ŽST Slavonice prostřednictvím JOP v žst. Slavonice až po mechanické SZZ 2. kategorie s ústředním zámkem v dopravní kanceláři, s mechanickými vjezdovými návěstidly bez přivolávacích návěstí, závislými na výměnách v žst. Dačice a Sedlejev. V žst. Kostelec u Jihlavy je instalováno reléové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie AŽD 71.

V mezistaničních úsecích mezi dopravnami Slavonice a Třešť není traťové zabezpečovací zařízení. Jízdy vlaků mezi železničními stanicemi jsou zabezpečeny telefonickým dorozumíváním dle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku mezi dopravnami Třešť a Kostelec u Jihlavy je traťové zabezpečovací zařízení RPB. Pro obsluhu tohoto TZZ je vydáno Doplňující ustanovení (DU).

V ŽST Dačice, Telč, Sedlejev a Třešť bude vybudováno nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. V ŽST Telč bude využíváno stávající obslužné pracoviště, které umožní v této stavbě dálkové ovládání celého traťového úseku Slavonice – Kostelec u Jihlavy (mimo). Uvedený systém dálkového ovládání umožní po zřízení příslušné technologie a regionálního dispečerského pracoviště (RDP) v Jihlavě. V rámci stavby dojde k vybudování nové žst. Slaviboř a nové zast. Slavonice škola. V předmětných stanicích dojde k vybudování nástupišť délky 80 m (úsek Slavonice – Telč (mimo)) a 100 m (úsek telč (včetně) – Kostelec u Jihlavy) a výšky nad TK 550 mm.

Obsluha tratě č. 227 je nově zajišťována především přímými spěšnými vlaky Havlíčkův Brod – Jihlava – Kostelec u Jihlavy – Třešť – Telč – Dačice – Slavonice. V úseku Kostelec u Jihlavy – Slavonice zastavují ve všech stanicích a zastávkách. V celé trase jsou vlaky provozovány v celodenním dvouhodinovém intervalu, v úseku Havlíčkův Brod – Telč (– Dačice město) jsou ve špičkách pracovních dní doplněny vloženými spoji na hodinový interval.

Na trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice probíhá pravidelné křižování vlaků osobní dopravy vedených v základním dvouhodinovém intervalu ve stanicích Třešť a Dačice, posilové vlaky vedené ve špičkách pracovních dní křižují navíc ve stanici Telč. Cestovní doby jsou negativně ovlivňovány dlouhými intervaly křižování ve stanicích Třešť, Telč a Dačice, což je dáno způsobem zabezpečení těchto stanic. V úseku Dačice – Slavonice dochází u vlaků vedených do Dačic na 6, 14 a 22 h k vychylování polohy tak, aby bylo možno tyto vlaky využít k návozu zaměstnanců na směny začínající v 6 a 14 h a stejně tak k odvozu ze směn končících v 6, 14 a 22 h. Tyto vlaky mají delší pobyt v Dačicích a také zde v těchto případech dochází ke změně čísla a kategorie vlaku (Os v úseku Slavonice – Dačice, dále Sp).

Kromě běžných vlaků osobní dopravy jsou na trati č. 227 o vybraných víkendech v červenci a srpnu provozovány také historické parní vlaky, a to Společností telčské místní dráhy, z. s. Historické jízdy jsou pořádány na celé trati, jednotlivé vlaky pak většinou v dílčích úsecích jako např. Kostelec – Telč, Třešť – Telč, Telč – Slavonice apod.

Vzhledem k tomu, že na trati č. 227 byl od začátku platnosti současného jízdního řádu 2019/2020 zaveden zcela nový dopravní koncept, předpokládá objednatel jeho platnost i do dalších let, a to i po dokončení stavby „Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice“. Vlivem této stavby se předpokládá zkrácení jízdních dob a přesun křižování posilových osobních vlaků, vedených ve špičkách pracovních dní, ze stanice Telč do nové stanice Slaviboř. Křižování vlaků vedených v základním dvouhodinovém intervalu se předpokládá nadále ve stanicích Třešť a Dačice. Díky novému zabezpečení ve stanicích bude moci rovněž dojít ke zkrácení cestovních dob díky kratším intervalům křižování.

Významnější změny dopravního konceptu a rozsahu dopravy se očekávají až po realizaci opatření z aktuálně zpracovávané technicko-ekonomické studie (TES) Veselí nad Lužnicí – Jihlava. Tato studie se zabývá nejen tratí Veselí nad Lužnicí – Jihlava, ale i Kostelec – Slavonice. Na trati č. 227 se podle rozsahu budoucích úprav předpokládá především se zavedení dalších vlaků ve špičkách pracovních dní v trase Jihlava – Kostelec – Třešť město (– Telč, příp. až Dačice), které by společně s vlaky Havlíčkův Brod – Slavonice vytvořily v části trasy interval 30 min. Tato možnost závisí především na realizaci úprav v úseku Jihlava – Kostelec, kde je dnes již vyčerpaná kapacita a přidávání dalších spojů ve špičce není možné. Stavba „Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice“ a TES Veselí nad Lužnicí – Jihlava nejsou v případě tratě č. 227 v rozporu, zde zmíněná TES navazuje na stavbu revitalizace.

V úseku Kostelec u Jihlavy – Slavonice lze nalézt podle GVD 2020 celkem dvě trasy vlaků nákladní dopravy, jde o jeden pár manipulačních vlaků vedených ve vybrané dny. Tento rozsah nákladní dopravy je předpokládán i v dalších letech.

e) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem

Stavba „Revitalizace trati Kostelec - Telč - Slavonice“ je v maximální možné míře navržena tak, aby v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb. o drahách, vyhláškou č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, vyhláškou č. 242/1996 Sb., kterou se mění a doplňuje vyhláška č. 176/1995 Sb., vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah ve znění vyhlášky č. 243/1996 Sb. a vyhlášky č. 346/2000 Sb. a v souladu s vyhláškou č. 174/1994 Sb.

DUR předmětné stavby je v maximální možné míře zpracovaná v souladu s příslušnými technickými normami (ČSN, TNŽ), předpisy, výnosy a vzorovými listy SŽDC (ČD). Navržená technická řešení a postupy respektují Technické kvalitativní podmínky staveb, schválené ČDVŘ DDC č.j. TÚDC – 10351/1998.

Navržené řešení revitalizace trati si nevyžaduje souhlasy s odchylným řešením, výjimek a úlevových řešení z norem a předpisů.

f) Informace o zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů

Bude doplněno po výkonu inženýrské činnosti.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Jedná se o stavbu se stanoveným ochranným pásmem, které je definováno zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách. Ten stanovuje rozsah tohoto pásma dle typu dráhy a dále upravuje práva a povinnosti vlastníků a dalších osob v souvislosti s nemovitostmi v tomto ochranném pásmu a činnostmi, které v něm lze provádět.

V rámci stavby budou realizovány související přeložky sítí technického vybavení a dopravní infrastruktury, na které se vztahují ochranná pásma dle příslušných právních předpisů.

h) Základní bilance stavby

Bude doplněno v průběhu zpracování čistopisu DUR.

i) Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

V rámci DUR je zpracováno ZOV, které je dokladováno v příloze dokumentace B.8.

Doba výstavby byla stanovena rozбором stavebních a montážních procesů při předpokladu zajištění upraveného dvousměnného režimu (včetně sobot a nedělí). Práce ve výlukách budou organizovány při plném využití času výluk.

Předpokládané lhůty výstavby:

Začátek stavby.....předpoklad 06/2022

Délka výstavby vč. technologických přestávek19 měsíců

Pořadí prací na stavbě:

V přípravné fázi před zahájením prací ve výlukách se předpokládá předstihové vybudování zařízení staveniště, včetně přístupových cest, zabezpečení skládek adeponií materiálů.

Dále následují přípravné práce:

- přeložky inženýrských sítí
- násypy rozšířeného železničního tělesa mimo osu
- odvodnění
- zřízení pažení pro realizaci mostních objektů

Pořadí stavebních prací při nepřetržitých výlukách

- rekonstrukce mostů a propustků
- realizace svahů a odvodnění
- sanace železničního spodku
- kabelové trasy
- pokládka železničního svršku
- geometrické vyrovnaní kolejí
- aktivace technologických zařízení

Stavební postupy

Práce na traťovém úseku budou zahájeny přípravnými pracemi, zřízením zařízení staveniště, přeložkami inž. sítí, pokládkou kabelových tras. Dále budou následovat stavební práce v celém úseku stavby, pokládka kabelových tras, montáž venkovních prvků technologických zařízení.

Realizace stavby je navržena v 12 stavebních postupech. Podrobněji viz. příloha B.8 Zásady organizace výstavby.

j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz

V přípravné fázi před zahájením prací ve výlukách se předpokládá předstihové vybudování zařízení stavenišť, včetně přístupových cest, zabezpečení skládek a deponií materiálu. Dále následují v tzv. nultých stavebních postupech následující přípravné práce:

- přeložky inženýrských sítí
- odvodnění
- vložení mostních provizorií, příp. zřízení pažení pro realizaci mostních objektů

Pořadí stavebních prací v pracovním záběru při nepřetržité výluce

- 1) rekonstrukce mostů a propustků
- 2) realizace odvodnění
- 3) sanace železničního spodku a svršku
- 4) výměna kolejových pásů
- 5) geometrické vyrovnaní kolejí

Po skončení všech stavebních a montážních prací bude probíhat zkušební provoz.

k) Orientační náklady stavby

Na úrovni DUR jsou celkové investiční náklady stavby stanoveny ve výši 2 596 997 706,- Kč a celkové náklady stavby (vč. DPH) ve výši 3 121 773 834,- Kč.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

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

Návrh příslušných SO je motivován snahou, aby pokud možno nově navrhované objekty, zařízení a konstrukce tvořili harmonický a vyvážený celek se stávajícími drážními objekty a konstrukcemi, ale i s okolní krajinou. Snahou bylo respektovat dnešní tvarové a barevné řešení a hledat symbiózu s novým návrhem a logicky navázat na již dokončované úseky modernizace.

B.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení

Celková koncepce technického a technologického řešení stavby je složena z technických a technologických řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů řešící vždy samostatně fungující část stavby v dané profesi. V následující kapitole je uveden stručný popis koncepce technického řešení pro jednotlivé provozní soubory a stavební objekty seřazené dle jejich členění do jednotlivých subsystémů a uvnitř těchto subsystémů dále dle profesní specializace v kontextu a požadavcích uvedených zadávací dokumentaci na vyhotovení DUR a dodatečných podmínek a požadavků vzniklých v průběhu projednávání dokumentace s investorem stavby a dotčených organizačních složek ŠŽ, s.o. a ČD, a.s. a účastníky územního řízení.

a) Popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

D.1 Technologická část

D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

Pro zjišťování volnosti kolejí jsou navrženy počítače náprav. Návěstidla jsou navržena stožárová. Technologie nově budovaných SZZ, TZZ, staničních PZS a dálkového ovládání včetně napájení uvedených zařízení jsou umístěny v stavebních ústřednách (SÚ) v nových technologických objektech, popř. ve stávajících stavebních ústřednách ve výpravních budovách.

Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů je potřeba vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení. V ŽST Dačice, Telč, Sedlejšov a Třešť je navrženo nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. V ŽST Telč bude využíváno stávající obslužné

pracoviště. Uvedený systém dálkového ovládání umožní po zřízení příslušné technologie a regionálního dispečerského pracoviště (RDP) v Jihlavě nově ovládání z tohoto obslužného pracoviště. V ŽST Kostelec u Jihlavy zůstane v provozu stávající SZZ. Dálkové ovládání je navrženo na budoucí dálkové ovládání z RDP Jihlava.

V mezistaničních úsecích je navrženo TZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 bez oddílových návěstidel.

Vybrané přejezdy v mezistaničních úsecích jsou zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie reléového typu s elektronickými doplňky. Nové reléové domky s technologií PZS jsou situovány mimo rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla pro rychlost drážního vozidla 10km/h.

.D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení.

PS 01-01-01 SZZ ŽST Slavonice

Provozní soubor řeší úpravu stávajícího SZZ v žst. Slavonice, které spočívá v doplnění vnitřní výstroje počítačů náprav, v doplnění funkcionality VNPN a ve zřízení výstražného zařízení pro přechod kolejí. Stávající DNO bude doplněna o ovládací a indikační prvky příslušných traťových přejezdů.

PS 03-01-01 SZZ ŽST Dačice

Provozní soubor řeší nové staniční zabezpečovací zařízení žst. Dačice, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na dopravní koleje číslo 101, 1, 2, řeší nová světelná přejezdová zařízení přejezdů P6462, P6463 a přechodů P6460, P6461, řeší nová přejezdová zařízení mechanická na přejezdech P6457, P6458 a řeší výstražné zařízení pro přechod kolejí.

PS 05-01-01 SZZ ŽST Slaviboř

Provozní soubor řeší nové staniční zabezpečovací zařízení žst. Slaviboř, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na dopravní koleje číslo 1, 2, řeší nová světelná přejezdová zařízení přejezdů P6471, P6473, P6474 a přechodu P6472 a řeší výstražné zařízení pro přechod kolejí.

PS 07-01-01 SZZ ŽST Telč

Provozní soubor řeší nové staniční zabezpečovací zařízení žst. Telč, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na dopravní koleje číslo 1a, 1, 2, 4, řeší nová světelná přejezdová zařízení přejezdů P6481, P6482 a řeší výstražné zařízení pro přechod kolejí.

PS 09-01-01 SZZ ŽST Sedlejev

Provozní soubor řeší nové staniční zabezpečovací zařízení žst. Sedlejev, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na dopravní koleje číslo 1, 3 a řeší nová světelná přejezdová zařízení přejezdů P6432 a P6431.

PS 11-01-01 SZZ ŽST Třešť

Provozní soubor řeší nové staniční zabezpečovací zařízení žst. Třešť, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na dopravní koleje číslo 101, 101a, 1, 2, řeší nová světelná přejezdová zařízení přejezdů P6423, P6422 a přechodu P6418 a řeší výstražné zařízení pro přechod kolejí.

PS 13-01-01 SZZ ŽST Kostelec u Jihlavy

Provozní soubor řeší úpravu stávajícího SZZ v žst. Kostelec u Jihlavy, které spočívá ve zřízení nového traťového zabezpečovacího zařízení Třešť – Kostelec u Jihlavy a v úpravě automatického ovládání přejezdu P6406.

D.1.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 02-01-01 TZZ TÚ Slavonice - Dačice

Provozní soubor řeší nové traťové zabezpečovací zařízení mezi žst. Slavonice a žst. Dačice a řeší nová světelná přejezdová zařízení přejezdů P6440, P6441, P6442, P6443, P6444, P6445, P6446, P6447, P6448, P6449, P6450, P6451, P6452, P6454, P6455 a přechodu P6456.

PS 04-01-01 TZZ TÚ Dačice - Slaviboř

Provozní soubor řeší nové traťové zabezpečovací zařízení mezi žst. Dačice a žst. Slaviboř a řeší nová světelná přejezdová zařízení přejezdů P6464, P6465, P6466, P6467, P6468, P6469 a P6470.

PS 06-01-01 TZZ TÚ Slaviboř - Telč

Provozní soubor řeší nové traťové zabezpečovací zařízení mezi žst. Slaviboř a žst. Telč, řeší nová světelná přejezdová zařízení přejezdů P6475, P6476, P6477, P6478 a řeší přejezdové zařízení mechanické na přejezdu P6480.

PS 08-01-01 TZZ TÚ Telč - Sedlejev

Provozní soubor řeší nové traťové zabezpečovací zařízení mezi žst. Telč a žst. Sedlejev, řeší nová světelná přejezdová zařízení přejezdů P6435, P6434, P6433 a řeší přejezdová zařízení mechanická na přejezdech P6437 P6436.

PS 10-01-01 TZZ TÚ Sedlejev - Třešť

Provozní soubor řeší nové traťové zabezpečovací zařízení mezi žst. Sedlejev a žst. Třešť včetně manipulačního místa na trati, řeší nová světelná přejezdová zařízení přejezdů P6429, P6428, P6426, P6425, P6424 a řeší přejezdové zařízení mechanické na přejezdu P6427.

PS 12-01-01 TZZ TÚ Třešť – Kostelec u Jihlavy

Provozní soubor řeší nové traťové zabezpečovací zařízení mezi žst. Třešť a žst. Kostelec u Jihlavy, řeší nová světelná přejezdová zařízení přejezdů P6414, P6413, P6412, P6411, P6409 a přechodu P6407 a řeší přejezdové zařízení mechanické na přejezdu P6408.

D.1.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

PS 90-01-01 DOZ

Systém dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení umožní ovládání (z DK Jihlava) staničního zabezpečovacího zařízení dopraven Slavonice, Dačice, Slaviboř, Telč, Sedlejev, Třešť, traťových zabezpečovacích zařízení mezistaničních oddílů Slavonice – Dačice, Dačice – Slaviboř, Slaviboř – Telč, Telč – Sedlejev, Sedlejev – Třešť, Třešť – Kostelec u Jihlavy, světelných přejezdových zařízení na staničních přejezdech a přechodech P6438, P6439, P6459, P6460, P6461, P6462, P6463, P6471, P6472, P6473, P6474, P6481, P6482, P6432, P6431, P6423, P6422, P6421, P6420, P6419, P6418, P6417, světelných přejezdových zařízení na traťových přejezdech a přechodech P6440, P6441, P6442, P6443, P6444, P6445, P6446, P6447, P6448, P6449, P6450, P6451, P6452, P6454, P6455, P6456, P6464, P6465, P6466, P6467, P6468, P6469, P6470, P6475, P6476, P6477, P6478, P6435, P6434, P6433, P6429, P6428, P6426, P6425, P6424, P6415, P6414, P6413, P6412, P6411, P6410, P6409, P6407, přejezdových zařízení mechanických na přejezdech P6457, P6458, P6480, P6437, P6436, P6427, P6408 a výstražného zařízení pro přechod kolejí v dopravních Slavonice, Dačice, Slaviboř, Telč, Třešť.

D.1.2 železniční sdělovací zařízení

Podél tratě Kostelec u Jihlavy – Slavonice bude položen traťový metalický kabel, v souběhu s ním dvě trubky HDPE barvy modré. Do HDPE trubky bude zafouknut (zatažen) optický kabel s 72 vlákny. Traťový kabel bude profilu 10XN0,8 v celém řešeném úseku. Na širé trati budou venkovní telefonní objekty instalovány pouze u přejezdů.

Ve všech dopravních a na všech zastávkách je navrženo rozhlasové zařízení. Rozhlas bude ovládán z dispečerského pracoviště s možností místního ovládání rozhlasu v jednotlivých železničních stanicích, kterými budou místně ovládané i přilehlé zastávky. Rozhlasové zařízení musí umožnit kontrolu provedeného hlášení a poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.

Kamerový systém bude vybudován v železničních stanicích pro dohled na veřejně nepřístupné prostory a na pohyb cestujících veřejnosti v kolejišti.

Vizuální informační systém pro cestující bude vybudován ve všech železničních stanicích a ve vybraných zast. V prostorách s větším množstvím technologie bude vybudován systém ASHS. Ostatní prostory s technologií a služební prostory budou vybavené systémem EZS s požárními čidly s přenosem informací k dispečerovi.

Bude vybudován systém GSM-R včetně záznamového zařízení. Nové základnové stanice (BTS) jsou přednostně situovány do oblasti železničních stanic nebo zastávek na trati na pozemcích SŽ.

Pro zajištění přenosové cesty pro GSM-R z ŽST Kostelec u Jihlavy na pracoviště Praha Pernerova je nutné v úseku mezi ŽST Kostelec u Jihlavy a ŽST Jihlava zafouknout (zatáhnout) optický kabel do stávající HDPE trubky a položit traťový kabel konstrukce TCEPKPFLEY, profilu 10XN0,8 a dvě HDPE trubky.

D.1.2.1 Místní kabelizace

PS 03-02-01 ŽST Dačice, místní kabelizace

PS 05-02-01 ŽST Slaviboř, místní kabelizace

PS 07-02-01 ŽST Telč, místní kabelizace

PS 09-02-01 ŽST Sedlejšov, místní kabelizace

PS 11-02-01 ŽST Třešť, místní kabelizace

Nová místní kabelizace bude provedena v nezbytně nutném rozsahu u přejezdů v žst. budou umístěny VTO.

Pro možnost dálkového dohledu, přenos dat a ovládání bude mezi novými rozváděči elektrického ohřevu výměn (EOV), rozváděči osvětlení a trafostanicemi zřízena nová místní optická kabelizace (MOK).

Místní kabelizace bude respektovat stávající objekty i úpravy vyvolané kolejovými a stavebními úpravami.

Budou použity kabely potřebné dimenze profilu XN0,6. Konstrukce kabelů bude s ochranou proti podélnému šíření vlhkosti, kabely jsou navrženy v provedení TCEPKPFLEY s dvojitou PE izolací.

Metallické kabely budou ukončeny ve výpravních budovách ve sdělovací místnosti. Ukončení bude provedeno na zářezových rozpojovacích svorkovnicích v 19" skříních. MOK budou ukončeny v optických rozváděčích na konektorech E2000/APC v 19" skříních.

Kabely budou vedeny ve společné zemní trase se zabezpečovacími kabely, v některých úsecích i s kabely napájecími NN. Kabely budou uloženy do žlabové kabelové trasy realizované a rozpočtované v rámci příslušného PS „staniční zabezpečovací zařízení“, žlaby jsou součástí dodávky příslušného PS „místní kabelizace“. Zemní práce budou součástí PS „staniční zabezpečovací zařízení“, pouze při samostatných trasách budou realizovány v rámci příslušného PS „místní kabelizace“. Oddělení NN kabelů od kabelů zabezpečovacích a sdělovacích ve výkopu je součástí PS rozvodu silnoproudu. Pro zajištění identifikace podzemního vedení bude použita výstražná fólie modré barvy dle ČSN 73 60 60.

D.1.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení

PS 01-02-11 ŽST Slavonice, sdělovací zařízení

PS 03-02-11 ŽST Dačice, sdělovací zařízení

PS 05-02-11 ŽST Slaviboř, sdělovací zařízení

PS 07-02-11 ŽST Telč, sdělovací zařízení

PS 09-02-11 ŽST Sedlejev, sdělovací zařízení

PS 11-02-11 ŽST Třešť, sdělovací zařízení

Současný stav:

V žst Slavonice je malý telefonní zapojovač SMZ firmy AŽD, v ostatních ŽST jsou telefonní zapojovače typu Mikro NZ-10 firmy Inoma. Pro případ poruchy hlavního telefonního zapojovače má výpravčí k dispozici náhradní svírkový telefonní zapojovač. Stávající sdělovací zařízení je pro dispečerské řízení nevyhovující.

V každé ŽST má výpravčí ve službě přidělen služební mobilní telefon.

ŽST Slaviboř se zřizuje nově.

Navrhované řešení:

V místě pracoviště náhradní obsluhy bude zřízen telefonní zapojovač s možností nahrávání provozu a předání obsluhy do místa aktuálního řízení dopravy. Je navržen telefonní zapojovač ve zjednodušené formě (MB-IP převodník a IP telefon s rozšířenou klávesnicí) umožňující komunikaci při fungujícím přenosovém zařízení. Nahrávání provozu zapojovače bude na pracovišti RDP na zařízení dodaného v rámci vybavení dispečerského pracoviště (PS 90-02-52). Neuvažuje se s dodávkou náhradního telefonního zapojovače.

Do každé ŽST bude dodán jeden Vo-IP telefon služební sítě do dopravním kanceláře a jeden telefon do stavědlové ústředny. V rámci stavby bude vybudován nový IP telefonní server umístěný v Telči. Účastníci budou napojeni na telefonní ústřednu prostřednictvím přenosového systému dodaného v této stavbě (PS 90-02-04).

D.1.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace

PS 01-02-13 ŽST Slavonice, PZTS

PS 03-02-13 ŽST Dačice, PZTS

PS 05-02-13 ŽST Slaviboř, PZTS

PS 07-02-13 ŽST Telč, PZTS

PS 09-02-13 ŽST Sedlejev, PZTS

PS 11-02-13 ŽST Třešť, PZTS

PS 13-02-13 ŽST Kostelec u Jihlavy, PZTS

Současný stav:

V žst. není instalován žádný systém poplachového zabezpečovacího a tísňového systému (PZTS).

Navrhované řešení:

Nové technologické prostory budou zabezpečeny systémem PZTS.

Bude provedena prostorová ochrana a plášťová ochrana. U vstupů do objektu budou umístěny klávesnice pro ovládání systému, zapojené na sběrnici ústředny. Prostory budou také střeženy optickoteplotními hlásiči a tlačítkovými požárními hlásiči.

Jednotlivé detektory budou do systému zapojeny přes expandery, které budou na sběrnici ústředny. Poplach bude automaticky vyhlášen venkovní sirénou s majákem. Zároveň bude proveden přenos poplachových informací na pracoviště dohledu RDP žst. Jihlava, vč. přenosu diagnostických informací do DDTS.

Bude použito zařízení schválené pro použití v síti SŽ. Bude použito zařízení, které umožňuje integraci se zařízeními v sousedních dopravních, snadné další rozšíření, dodání zařízení dálkového přenosu, případně vazbu na jiné systémy.

Rozvody a způsob zapojení systému budou provedeny stíněnými kabely doporučenými výrobcem a budou vedeny ve vlastní chráničce převážně pod omítkou nebo na příchýtkách.

PS 01-02-12 ŽST Slavonice, ASHS

PS 03-02-12 ŽST Dačice, ASHS

PS 05-02-12 ŽST Slaviboř, ASHS

PS 07-02-12 ŽST Telč, ASHS

PS 09-02-12 ŽST Sedlejev, ASHS

PS 11-02-12 ŽST Třešť, ASHS

PS 13-02-12 ŽST Kostelec u Jihlavy, ASHS

Současný stav

V žst. není instalován žádný autonomní samočinný hasicí systém (ASHS).

Navrhované řešení

Nové technologické prostory budou vybaveny ASHS. Systém bude instalován na základě požadavku SŽ. O nutnosti instalace bude dále rozhodnuto v dalším stupni dokumentace dle zpracovaného požárně bezpečnostního řešení.

Použitý systém bude umožňovat přenos informací o provozních stavech ASHS do DDTS ŽDC – na pracoviště RDP Jihlava.

Bude použito zařízení schválené pro použití v síti SŽ. Bude použito zařízení, které umožňuje integraci se zařízeními v sousedních dopravních, snadné další rozšíření, dodání zařízení dálkového přenosu, případně vazbu na jiné systémy.

D.1.2.5 Dálkový kabel (DK), Dálkový optický kabel (DOK), Závěsný optický kabel (ZOK)

PS 90-02-01 Slavonice - Telč - Kostelec u Jihlavy, DOK a TK

Současný stav:

Od Kotelce začíná ochranný kabel, pak následuje střídavě zemní kabel 5XN a „pohoz“ dle investičních akcí při rekonstrukci přejezdů. V úseku Třešť – Slavonice je v provozu pouze traťový telefon na různém vedení (PK, vzdušné vedení, závěsný kabel).

V související stavbě „Znovuzprovoznění železničního přechodu Slavonice - st. hranice“ byl položen TK 10XN0,8 a HDPE od Slavonic km 36,923 po km 37,430 (VTO „S“).

V úseku ŽST Slavonice – ŽST Kostelec u Jihlavy není optický kabel.

V úseku Dolní Cerekev – Kostelec u Jihlavy – Rantířov je v provozu optický kabel 36 vláken společnosti ČD-Telematika, a.s. U tohoto kabelu bylo požadováno přemístění jeho ukončení v ŽST Kostelec u Jihlavy z výpravní budovy (nevhodné umístění racku na chodbě) do nové technologické budovy zřizované v rámci této stavby.

Navrhované řešení:

Podél trati bude položen traťový kabel TCEPKPFLEZE 10XN0,8. Tato konstrukce kabelu je zvolena z důvodu vlivů vedení VN, VVN a na základě připomínky Správy železnic, odboru O24, upozorňující na možnou elektrizaci tratě. S traťovým kabelem budou položeny tři HDPE trubky barvy modré (provozní trubka pro DOK), modré s bílým pruhem (provozní trubka pro TOK) a černé (rezervní trubka).

V km 37,430 (VTO „S“ ŽST Slavonice) budou traťový kabel a HDPE trubky navazovat na traťový kabel a HDPE trubky položené v rámci stavby „Znovuzprovoznění železničního přechodu Slavonice - st.

hranice“. HDPE trubka modrá s bílým pruhem bude od km 37,430 položena ve stávající trase do sdělovací místnosti výpravní budovy ŽST Slavonice v km 36,923.

Trafový kabel bude vyveden a ukončen celým profilem v každé železniční stanici. Trafový kabel a HDPE trubky budou ukončeny v adaptovaných sdělovacích místnostech výpravních budov jednotlivých žst., mimo ŽST Kostelec u Jihlavy a Slaviboř. V ŽST Kostelec u Jihlavy bude ukončení TK a HDPE trubek situováno do sdělovací místnosti SŽ nové technologické budovy, která bude vybudována v rámci stavební části. Ve sdělovací místnosti SŽ bude také umístěna technologie BTS systému GSM-R. Technologická budova je budována z důvodu neexistence samostatné sdělovací místnosti ve výpravní budově. Současné sdělovací zařízení v ŽST Kostelec u Jihlavy je umístěno v reléové místnosti výpravní budovy a na chodbě v patře, což není vyhovující stav. V ŽST Slaviboř bude ukončení TK a HDPE trubek situováno do sdělovací místnosti nové technologické budovy.

Kabely budou ukončeny v 19“ skříních výšky 47U na zářezových rozpojovacích svorkovnicích. 19“ skříně budou společné pro trafový kabel, místní kabelizaci metalickou a optickou a pro optickou dálkovou kabelizaci (DOK a TOK). V každé ŽST, mimo ŽST Kostelec u Jihlavy, bude provedeno propojení sdělovací místnosti se stavědlovou ústřednou kabelem UKFY 10XN0,8. V ŽST Kostelec u Jihlavy bude nová technologická budova (BTS + sdělovací zařízení) propojena s výpravní budovou kabelem TCEPKPFLEZE 10XN0,8 a místním optickým kabelem MOK 24 vláken SM v HDPE trubce modré s černým pruhem.

Na trati budou z trafového kabelu provedeny potřebné výpichy pouze do RD u přejezdů (trafový a nehodový okruh, případně okruhy ZT). Na širé trati budou venkovní telefonní objekty instalovány pouze u přejezdů, VTO u PSt. na trati nebudou zřizovány.

Do modré HDPE trubky bude instalován optický kabel DOK (dálkový optický kabel) 48 vláken, do HDPE trubky modré s bílým pruhem bude instalován TOK (trafový optický kabel) 48 vláken.

Optické kabely budou ukončeny ve stejných místech jako trafový kabel. Ukončení optických kabelů DOK a TOK bude provedeno dle technické specifikace č.j. 27150/2017 – SŽDC – O14 „Základní technické specifikace dálkových optických kabelů (DOK) a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC“ ze dne 27.6.2017. V ŽST Slavonice a Kostelec u Jihlavy bude ukončení realizováno jako v koncové stanici, v ŽST Dačice, Slaviboř, Telč, Sedlejšov a Třešť jako v průběžné stanici. Kabel bude ukončen v optických rozváděcích na konektorech E2000/APC v 19“ skříních. Mezi 19“ skříní ve sdělovací místnosti a stavědlovou ústřednou bude provedeno propojení 24 vláken.

Optický kabel DOK bude ukončen pouze v železničních stanicích. Optický kabel TOK bude ukončen v železničních stanicích a na trati z něj budou provedeny výpichy do nových technologických objektů BTS a do RD přejezdů v blízkosti zastávek, kde v RD bude umístěna technologie informačního zařízení. Optické kabely výpichů budou instalovány v HDPE trubce modré s černým pruhem, která bude ukončena ve sdělovací místnosti RD.

U ostatních železničních přejezdů, mimo přejezdů zabezpečených zařízením PZM2, v blízkosti RD bude umístěna zemní kabelová komora, kde bude ponechána rezerva TOK pro možné vyvedení potřebného počtu vláken pro potřeby v budoucnu instalovaného systému CCTV pro přejezdy. Z kabelové komory bude vždy položena HDPE trubka modrá s černým pruhem, která bude ukončena v RD přejezdu. U železničních přejezdů zabezpečených zařízením PZM2 bude umístěna zemní kabelová komora, kde bude ponechána rezerva TOK.

Spojky a rezervy na optických kabelech na trati budou uloženy v zemních kabelových komorách. Spoje budou označeny zapisovatelnými ball markery a rezervy nezapisovatelnými ball markery. Rezervy budou zřízeny u všech významnějších mostů, nadjezdů a v místech ukončení kabelů.

V rámci tohoto PS bude provedeno propojení sdělovací místnosti výpravní budovy ŽST Slavonice s technologickým domkem BTS. Propojení bude realizováno místním optickým kabelem MOK 12 vláken SM, který bude instalován v HDPE trubce modré s černým pruhem. Společně s HDPE trubkou s optickým kabelem MOK bude mezi objekty položen metalický kabel TCEPKPFLEZE 3XN0,6, který bude sloužit jako vyhledávací.

Vzhledem k charakteru trati, která v ŽST Slavonice končí, nelze počítat se zaokružováním prostřednictvím optického kabelu na jiné navazující trati. Geograficky oddělenou trasu nelze vzhledem k charakteru trati realizovat, vzhledem k charakteru terénu a nedostatku místa nelze ani ve větší části trati realizovat záložní kabelovou trasu na druhé straně koleje. Zaokružování lze vyřešit ve druhém optickém kabelu, který je sice veden ve společné trase, nicméně se jedná o fyzicky jiný kabel. Okruhy primárně vedené v TOK lze záložně vést v DOK a naopak.

Stávající optický kabel 36 vláken společnosti ČD-Telematika, a.s. je v Kostelci u Jihlavy ukončen ve výpravní budově, kde není sdělovací místnost. Optický kabel je ukončen v 19" skříni, která je umístěna na chodbě v patře, což není vyhovující stav. Z tohoto důvodu je budována pro nové sdělovací zařízení řešené v rámci této stavby nová technologická budova, která bude disponovat i místností pro zařízení ČD-T. Optický kabel bude nahrazen novým v úseku Dolní Cerekev – Kostelec u Jihlavy a Kostelec u Jihlavy – Rantířov. Nový kabel bude ukončen v ŽST Kostelec u Jihlavy ve sdělovací místnosti ČD-T nové technologické budovy na novém optickém rozvaděči. Odtud bude zařazeno do obou směrů do HDPE trubek, které budou před budovou napojeny pomocí Y-spojek na stávající HDPE trubky (směr Dolní Cerekev a Rantířov). Ve stávajících HDPE trubkách bude nový optický kabel přifouknut ke stávajícímu DOK. V ŽST Dolní Cerekev a Rantířov bude nový DOK ukončen na stávajících optických rozvaděcích doplněním kazet. Po zprovoznění nového DOK bude stávající kabel demontován.

PS 90-02-02 Kostelec u Jihlavy - Rantířov, DOK a TK

Současný stav:

V úseku ŽST Slavonice – ŽST Rantířov není optický kabel, v úseku ŽST Rantířov – ŽST Jihlava již bude realizován v rámci související stavby „Modernizace ŽST Jihlava město“ nový DOK 72 vláken včetně traťového kabelu –ZE 15XN0,8.

Navrhované řešení:

Podél trati bude položen traťový kabel TCEPKPFLEZE 15XN0,8. Tato konstrukce kabelu je zvolena z důvodu navázání na traťový kabel TCEPKPLFEZE 15XN0,8 realizovaný v rámci související stavby „Modernizace ŽST Jihlava město“. S traťovým kabelem budou položeny tři HDPE trubky barvy modré (provozní trubka pro DOK), modré s bílým pruhem (provozní trubka pro TOK) a černé (rezervní trubka).

V ŽST Rantířov budou traťový kabel a HDPE trubky modrá a černá napojeny na realizovaný traťový kabel a HDPE trubky modrou a černou v rámci související stavby „Modernizace ŽST Jihlava město“. HDPE trubka modrá s bílým pruhem (pro budoucí instalaci TOK) bude ukončena v místě napojení HDPE trubek modré a černé.

Traťový kabel bude vyveden a ukončen celým profilem v ŽST Kostelec u Jihlavy a ŽST Rantířov. V ŽST Kostelec u Jihlavy bude ukončení TK a HDPE trubek situováno do sdělovací místnosti SŽ nové technologické budovy, která bude vybudována v rámci stavební části. V ŽST Rantířov bude ukončení TK a HDPE trubek situováno do sdělovací místnosti výpravní budovy. Kabely budou ukončeny v 19" skříních výšky 47U na zářezových rozpojovacích svorkovnicích.

Na trati budou z traťového kabelu provedeny potřebné výpichy pouze do RD u přejezdů P6225 až P6228 (traťový a nehodový okruh, případně okruhy ZT). Venkovní telefonní objekty u přejezdů zůstanou stávající.

Do modré HDPE trubky bude instalován optický kabel DOK (dálkový optický kabel) 72 vláken, HDPE trubka modrá s bílým pruhem zůstane prázdná pro budoucí instalaci TOK.

Ukončení DOK bude provedeno dle technické specifikace č.j. 27150/2017 – SŽDC – O14 „Základní technické specifikace dálkových optických kabelů (DOK) a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC“ ze dne 27.6.2017. V ŽST Kostelec u Jihlavy bude ukončení realizováno jako v koncové stanici, v ŽST Rantířov bude ukončení optického kabelu provedeno jako v průběžné stanici tím, že DOK pokládáný v rámci této stavby naváže na DOK realizovaný v rámci související stavby „Modernizace ŽST Jihlava město“.

U železničních přejezdů P6225 v km 78,509, P6226 v km 79,851, P6227 v km 80,468 a P6228 v km 82,317 v blízkosti RD bude umístěna zemní kabelová komora (na HDPE trubce modré s bílým pruhem pro TOK, ze které bude položena HDPE trubka modrá s černým pruhem, která bude ukončena v RD přejezdu. Kabelová komora bude také umístěna na zastávce Dvorce.

PS 90-02-03 Jihlava - Havlíčkův Brod, DOK

Současný stav:

V úseku ŽST Jihlava – ŽST Havlíčkův Brod je provozu traťový kabel a dálkový optický kabel s 24 vlákny SM.

Navrhované řešení:

Pro zajištění přenosové cesty pro GSM-R ze ŽST Kostelec u Jihlavy na dohledové pracoviště GSM-R Praha Pernerova je nutné v úseku mezi ŽST Jihlava a ŽST Havlíčkův Brod instalovat optický kabel. Ze ŽST Jihlava bude ve směru na ŽST Havlíčkův Brod přifouknut DOK 72 vl. SM s charakteristikou dle G.652.D nebo G.657.A do stávající HDPE modré ke stávajícímu DOK 24 vl. Černá trubka zůstane dle požadavků CTD neobsazená.

Dálkový optický kabel bude ukončen v ŽST Jihlava, Dobronín, Šlapanov a Havlíčkův Brod, ukončení bude provedeno dle technické specifikace č.j. 27150/2017 – SŽDC – O14 „Základní technické specifikace dálkových optických kabelů (DOK) a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC“ ze dne 27.6.2017. V ŽST Jihlava a Havlíčkův Brod bude ukončení realizováno jako v konečné stanici, v ŽST Dobronín a Šlapanov jako v průběžné stanici. Kabel bude ukončen v optických rozváděcích na konektorech E2000/APC v 19“ skříních. Mezi sdělovací skříní ve sdělovací místnosti a stavědlovou ústřednou bude provedeno propojení 24 vlákny.

D.1.2.6 Kamerové systémy

PS 01-02-22 ŽST Slavonice, kamerový systém

PS 03-02-22 ŽST Dačice, kamerový systém

PS 05-02-22 ŽST Slaviboř, kamerový systém

PS 07-02-22 ŽST Telč, kamerový systém

PS 09-02-22 ŽST Sedlejev, kamerový systém

PS 11-02-22 ŽST Třešť, kamerový systém

Současný stav

V prostoru žst. není instalován žádný kamerový systém (dále jen CCTV).

Navrhované řešení

V žst. bude nově instalován systém CCTV. Kamerový systém bude v žst. budován především pro účely zajištění bezpečnosti cestujících, pro účely monitorování pohybu cestujících, monitorování bezpečnostní situace a řízení dopravy. Kamery budou umístěny tak, aby poskytly vizuální přehlednou informaci o situaci na nástupišťích, prostorách pro cestující, v části kolejiště a před VB (prostory náhradní autobusové dopravy).

Provedení CCTV bude dle Základních technických požadavků na KS v žel. stanicích, č.j. 18453/2018-SŽDC-O14. Provozování zařízení CCTV je nutno provádět v souladu se zákonem č. 101/2001 Sb. o ochraně osobních údajů a dle Směrnice SŽDC č.108 o postupu při užívání kamerových systémů.

Navrhuje se umístění vždy jednoho páru kamer pro každou hranu nástupiště, dále budou kamery sledovat přechody přes koleje a prostor náhradní autobusové dopravy. Ve sdělovací místnosti bude umístěno záznamové zařízení, signál z kamer bude přenášen přes přenosové zařízení do ŽDC RDP žst. Jihlava, s připojením do DDTS.

Bude použito zařízení schválené pro použití v síti SŽ. Bude použito zařízení, které umožňuje integraci se zařízeními v sousedních dopravních, snadné další rozšíření, dodání zařízení dálkového přenosu, případně vazbu na jiné systémy.

D.1.2.7 Informační systém pro cestující

PS 01-02-21 ŽST Slavonice, informační zařízení

PS 03-02-21 ŽST Dačice, informační zařízení

PS 05-02-21 ŽST Slaviboř, informační zařízení

PS 07-02-21 ŽST Telč, informační zařízení

PS 09-02-21 ŽST Sedlejšovice, informační zařízení

PS 11-02-21 ŽST Třešť, informační zařízení

PS 90-02-21 Slavonice – Kostelec u Jihlavy, informační zařízení na zastávkách

Současný stav

V ŽST Slavonice je rozhlasová ústředna RU06 firmy AŽD, v ŽST Telč informační zařízení typu HIS-Voice od firmy mikroVOX, v ostatních stanicích a zastávkách v daném úseku trati není zřízeno rozhlasové zařízení pro informování cestujících. Vizualní informační systém není zřízen v žádné železniční stanici ani zastávce.

Navrhované řešení

Bude vybudováno rozhlasové a informační zařízení v IP provedení s možností dálkového ovládání z dispečerského pracoviště RDP Jihlava, rozhlasové zařízení bude možno ovládat i místně z ovládacího pultu zapojovače.

Rozhlasové zařízení bude instalováno ve všech stanicích a zastávkách. Budou ozvučeny prostory příchodu k nástupišťům a nástupiště, reproduktory budou umístěny na osvětlovací stožáry a na konstrukce zastřešení. Použijí se reproduktory s přepínaným výkonem. Instalují se nové IP rozhlasové ústředny s výkonovým zesilovačem 300W, v ŽST budou umístěny v 19" skříni ve sdělovacích místnostech výpravních budov, v ŽST Slaviboř v technologické budově. Na zastávkách bude technologie rozhlasu a případně informačního systému umístována buď do technologického domku BTS nebo v případě blízkosti přejezd do samostatné místnosti nejbližšího reléového domku, který bude v rámci zab. zař. dodán jako dvojdomek.

Systém automatického hlášení bude napojen na zařízení pro vedení dopravní dokumentace elektronickým způsobem s vazbou na zabezpečovací zařízení a díky znalosti aktuální dopravní situace pak systém automaticky hlášením informuje cestující o změnách v pravidelné dopravě. Rozhlasové zařízení musí umožnit kontrolu provedeného hlášení. Nastavení hlasitosti nového rozhlasového zařízení se provede ve smyslu vyhlášky č. 13/1977 Sb. ve znění výjimek uplatnitelných pro rozhlasová zařízení v areálech dopravy.

Vizualní informační systém pro cestující bude vybudován ve všech ŽST a v zastávkách s větším obrátem cestujících (dle směrnice 122). Jsou navrženy tyto zastávky: Dolní Bolíkov, Dačice město, Radkov, Mysliboř, Hodice, Třešť město a Kostelec u Jihlavy masna. Na jednotlivých nástupišťích bude instalována oboustranná nástupištní tabule. V ŽST budou u příchodu na nástupiště instalovány tabule odjezdové. Informační tabule budou vybaveny jednotkou hlásiče pro nevidomé a slabozraké. Jsou požadovány v provedení LED grafických displejů (plně barevné LED segmenty). Součástí informačního systému je i automatické hlášení pomocí rozhlasu.

Informační systém bude navržen dle směrnice 118.

Součástí dodávky bude software obsahující řídicí program pro ovládání akustických hlášení a řízení přenosu dat do informačního displeje.

D.1.2.10 Přenosový systém

PS 90-02-04 Slavonice - Jihlava, přenosové zařízení

Současný stav

V řešeném úseku trati není přenosové zařízení. V ŽST Jihlava se nachází uzel MPLS a SDH STM-4.

Navrhované řešení

V řešeném úseku ŽST Slavonice – ŽST Kostelec u Jihlavy bude vybudován v rámci tohoto PS nový přenosový systém IP MPLS pro technologie/office bez kamer (pro kamery bude přenosový systém řešen samostatně v rámci příslušných PS řešící CCTV). V každé ŽST budou instalovány dva CE routery 24 portů s podporou SFP modulů, které budou zapojeny do stacku a budou sloužit také jako TDS. Do těchto routerů budou připojeny všechna nová zařízení (rozhlasová ústředna, ústředna PZTS, DŘT, ROV, REOV...). K instalovaným CE routerům bude v ŽST Kostelec u Jihlavy dodán PE router, který se uvažuje přesunout z ŽST Rantířov. PE router v ŽST Kostelec u Jihlavy a stávající v ŽST Horní Cerekev budou vybaveny potřebným počtem SFP modulů a pomocí DOK připojeny ke stávající přenosové síti.

Napájení bude zajištěno ze zálohovaného zdroje 48V se čtyřmi bateriemi 100VAh a střídače 230V, který zajistí redundantní napájení PE a CE routerů.

Ve ŽST Dačice bude do nového technologického objektu a ve ŽST Telč do trafostanice dodán L2 switch. Tyto L2 switche budou pomocí MOK 12 vl. propojeny s výpravní budovou, kde budou připojeny k CE routeru. Ve ŽST Sedlejev a ŽST Třešť budou do rozvaděčů ROV/REOV, které jsou umístěny těsně u VB, dodány průmyslové L2 switche.

Mezi jednotlivými ŽST budou v zastávkách instalovány L2 switche, které umožní ovládání a dohled vybraných zařízení na zastávkách (rozhlasová ústředna, informační systém, osvětlení...) Dodávané L2 switche v zastávkách budou napájeny z UPS 230V.

D.1.2.11 Radiové systémy

PS 90-02-41 Slavonice – Kostelec u Jihlavy, GSM-R

Současný stav

V současné době není na trati Slavonice – Kostelec u Jihlavy zřízen žádný rádiový systém. V jednotlivých ŽST je v provozu místní rádiový systém DCOM se základnovou stanicí RB 248.

Navrhované řešení

Pro pokrytí trati ŽST Slavonice – ŽST Kostelec u Jihlavy mobilním signálem GSM-R splňujícím kritéria EIRENE pro ETCS budou na vytipovaných místech vycházejících z provedeného rádiového plánování zřízeny nové základnové stanice (BTS). Celkově se jedná o 11 nových základnových stanic (BTS), které jsou přednostně situovány do oblasti železničních stanic nebo zastávek na trati na pozemcích Správy železnic s ohledem na možnost příjezdu na místo stavby a bezproblémového zajištění napájení.

Výška stožáru bude v rozmezí 25-40m na základnové desce, tato výška je optimalizována při vlastním návrhu pokrytí vzhledem k profilu trati i okolnímu prostředí, které ovlivňuje šíření radiových vln. V těsné blízkosti stožáru bude vybudován objekt s technologií (Technologický domek), který je umístěn v těsné blízkosti základnového bloku. Technologický domek (TD) bude v rámci tohoto PS instalován u každé BTS s výjimkou ŽST Kostelec u Jihlavy, kde bude v rámci stavebních objektů vybudován samostatný technologický objekt s dvěma místnostmi.

Rádiová část - Remote Radio Head (RRH) bude instalována v novém technologickém domku na stěnu vedle 19" skříně s ostatními technologiemi. V 19" skříně v TD bude instalován v rámci tohoto PS také MPLS box s emulací E1, který bude složit pro připojení BTS do sítě a pro přenos stavových informací z inteligentního rozvaděče (dohled GSM-R).

Napájení nových technologických domků je řešeno v související profesi v rámci SO elektro, která řeší zajištění napájení NN 230/400V. Napájení technologie bude řešeno samostatným zálohovaným stejnosměrným napájecím zdrojem 48V.

Pro potřeby údržby budou dodány tři přenosné radiostanice GSM-R (mob. tel.). Bude provedena integrace VNPN „výstraha při nedovoleném projetí návěstidla“ do systému GSM-R. V rámci tohoto PS byla navržena samostatná přenosová cesta pro GSMR v úseku ŽST Slavonice – ŽST Kostelec u Jihlavy.

Pro připojení systému GSM-R bude v rámci tohoto PS vytvořena samostatná přenosová cesta mezi ŽST Slavonice a ŽST Kostelec u Jihlavy. Do jednotlivých technologických domků BTS (11 ks) budou do 19" skříně instalovány MPLS boxy s emulací E1, které budou propojeny pomocí TOK 48 vl. a následně připojeny pomocí DOK do nových GSM-R PE routerů v ŽST Jihlava a v opačném směru v ŽST Horní Cerekev, kde bude provedena synchronizace přes SyncE na dodávaném PE MPLS boxu.

Napájení MPLS boxů v BTS bude řešeno ze zálohovaného zdroje 48V s bateriemi a střídačem 230V, který zajistí redundantní napájení MPLS boxu.

V rámci projektu dojde k demontáži stávajících místních rádiových systému (MRS) v jednotlivých ŽST.

D.1.2.12 DOZ a další nadstavbové systémy (DDTS ŽDC,...)

PS 90-02-51 Dohledové pracoviště - kamerové systémy

Současný stav

V rámci stavby se zřizuje dispečerské pracoviště nově.

Navrhované řešení

V rámci této stavby bude v žst. neobsazených dopravním zaměstnancem vybudován kamerový systém (CCTV).

Pro ovládání a monitorování těchto kamerových systémů bude v žst. Jihlava na RDP zřízeno ovládací a monitorovací pracoviště CCTV. Na tomto pracovišti bude umístěn dohledový a monitorovací PC pro CCTV. Komunikace se vzdálenými systémy bude probíhat po vnitřní ethernetové síti SŽ.

Bude použito zařízení, které umožňuje integraci se zařízením v sousedních dopravních, snadné další rozšíření, dodání zařízení dálkového přenosu, případně vazbu na jiné systémy.

PS 90-02-52 DO sdělovacího a informačního zařízení

Současný stav:

Dispečerské pracoviště se zřizuje nově.

Navrhované řešení:

Pracoviště dálkového ovládání rozhlasu a informačního zařízení tratě Kostelec (mimo) – Telč – Slavonice bude nově vybudováno v Jihlavě. ŽST Slavonice, Dačice, Slaviboř, Sedlejov a Třešť nebudou trvale obsazeny obsluhou.

Pracoviště dálkového ovládání se skládá z části pro řízení rozhlasu a vizuálního informačního zařízení a z části pro ovládání sdělovacího zařízení – telefonních zapojovačů. Ovládá podřízená pracoviště rozhlasu, informačních tabulí a zapojovačů ve stanicích a zastávkách. Propojení podřízených stanic je po technologické datové síti SŽ, která je provozována po optickém kabelu.

Provoz zapojovače je nahráván na záznamové zařízení na pracovišti RDP, bude dodáno záznamové zařízení s patřičným počtem licencí.

PS 01-02-51 ŽST Slavonice, DDTSŽDC

PS 03-02-51 ŽST Dačice, DDTSŽDC

PS 05-02-51 ŽST Slaviboř, DDTSŽDC

PS 07-02-51 ŽST Telč, DDTSŽDC

PS 09-02-51 ŽST Sedlejšov, DDTSŽDC

PS 11-02-51 ŽST Třešť, DDTSŽDC

PS 90-02-53 Úprava stávajících klientských pracovišť, ED a CDP

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu není ve stavbou dotčených stanicích a zastávkách zřízen systém dálkové diagnostiky technologických systémů (DDTS ŽDC). Stávající systém DDTS ŽDC se nachází v ŽST Kostelec u Jihlavy.

Navrhovaný stav:

Předmětem těchto částí dokumentace je zřízení systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC). Hlavním účelem systému DDTS ŽDC je zajištění centrálního dohledu a obsluhy technologických celků železniční dopravní cesty instalovaných v dotčených stanicích a zastávkách.

V rámci uvedených provozních souborů bude zřízen systém DDTS ŽDC pro určené technologické celky, zejména EOVS, venkovní osvětlení, EZS, kamerových systémů, odečty elektroměrů a signalizace stavu napájení vybraných odběrů. Jednotlivé stanice budou připojeny přes integrační koncentrátoři (InK) cestou přenosového systému do technologické datové sítě (TDS). Rozsah přenášených dat z technologických systémů je dán technickou specifikací Správy železnic, s.o.

Vybrané systémy bez IP rozhraní pak budou připojeny prostřednictvím PLC a převodníků v rozvaděčích dálkové diagnostiky (RDD) k InK. V ŽST Kostelec u Jihlavy, elektrodispečink, CDP a na pracovištích SEE, SSZT budou rozšířeny stávající klientská pracoviště o nové technologické systémy (TLS).

D.1.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.1.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 90-03-11 Slavonice - Kostelec u Jihlavy, DŘT

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu není ve stavbou dotčených stanicích zřízen systém DŘT.

Navrhovaný stav:

Pro dálkové ovládání a monitoring technologie trafostanice 22/0,4kV v ŽST Telč a nových rozvodů NN se záložním zdrojem el. energie v ŽST Slaviboř a ŽST Dačice bude do těchto objektů instalována nová telemechanika DŘT, zajišťující přenos povelů a sběr signálů na elektrodispečink.

D.1.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn

PS 07-03-01 ŽST Telč, trafostanice 22/0,4kV

Stávající stav:

V ŽST Telč se nachází stávající odběratelská dvousloupová trafostanice 22/0,4kV, 100kVA.

Navrhovaný stav:

V ŽST Telč bude z důvodu navýšení spotřeby nově instalovaných technologií a prostorových požadavků na napájecí a řídicí rozvaděče vybudována nová odběratelská trafostanice 22/0,4kV o výkonu 160kVA v majetku SŽ, která bude v pochozím provedení a umístěna v blízkosti stávající TS. Z nové TS budou připojeny nové technologie a stávající rozvod. Stavební část je řešena v rámci

samostatného SO. Dispozičně bude trafostanice řešena jako samostatný bezobslužný technologický objekt, zahrnující prostory pro rozvodnu VN E.On, rozvodnu VN SŽ, rozvodnu NN, trafokomoru a strojovnu záložního zdroje. Stávající trafostanice bude demontována. Připojení trafostanice k distribuční soustavě bude provedeno návaznou investicí distributora. Součástí PS bude nové uzemnění TS. Nová TS bude začleněna do systémů DDTS a DŘT.

D.1.3.7 Provozní rozvod silnoprůdu

PS 03-03-11 ŽST Dačice, rozvodna NN a ZZEE

Stávající stav:

V ŽST Dačice se ve stávajícím stavu rozvodna NN ani záložní zdroj el. energie (ZZEE) nenachází. Drážní rozvod je proveden z hlavního rozvaděče v dopravní kanceláři.

Navrhovaný stav:

Z důvodu navýšení spotřeby nově instalovaných technologií a prostorových požadavků na napájecí a řídicí rozvaděče bude v ŽST Dačice vybudován nový technologický objekt, který bude dispozičně zahrnovat rozvodnu NN a záložní zdroj el. energie (ZZEE). Vnitřní technologie rozvodny a ZZEE je předmětem tohoto PS. Stavební část je řešena v rámci samostatného SO. Úprava odběrného místa NN a venkovní drážní rozvod je předmětem SO rozvodu NN.

PS 05-03-11 ŽST Slaviboř, rozvodna NN a ZZEE

Stávající stav:

Zast. Slaviboř nemá ve stávajícím stavu zajištěno napájení el. energií.

Navrhovaný stav:

V návaznosti na kolejové úpravy a náhradu zastávky Slaviboř stanicí dojde k navýšení spotřeby nově instalovaných technologií a prostorových požadavků na napájecí a řídicí rozvaděče. V rámci SO stavební části bude vybudován nový technologický objekt, společný pro zabezpečovací, sdělovací a silnoprůdové zařízení, pro která budou zřízeny dvě provozní místnosti - rozvodna NN a strojovna záložního zdroje el. energie (ZZEE). Vnitřní technologie rozvodny a ZZEE je předmětem tohoto PS. Úprava odběrného místa NN a venkovní drážní rozvod je předmětem SO rozvodu NN.

D.2 Stavební část

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

Celá zpracovaná projektová dokumentace je navržena v souřadnicovém systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (Bpv). Hodnoty souřadnic a výšek jsou absolutní (neredukované). Předměty jednoznačně identifikovatelné byly zaměřeny v 2. třídě přesnosti mapování, podrobné body terénních tvarů byly zaměřeny ve 3. třídě přesnosti mapování. Přesnost vytyčení se řídí dle ČSN 73 0420-1, 2. Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby

SO 02-10-01 Slavonice - Dačice, žel. Svršek

SO 02-11-01 Slavonice - Dačice, žel. Spodek

Objekty řeší dva úseky zásahu do železničního svršku a spodku:

1) km 38,517 – 38,697

Zde dochází ke směrovému a výškovému vyrovnání vlivem výstavby nové zastávky s mimoúrovňovým nástupištěm. Stávající žel. svršek zůstane zachován. Celková délka směrového a výškového vyrovnání koleje je 180 m. Pravostranný příkop bude v úseku nového nástupiště přesunut za nástupiště zatrubněn.

2) km 53,246 – 53,390

V tomto úseku dochází k vytržení výhybky č. 1D vlečky Jednota SD Dačice v km 53,327 a její nahrazení přímým kolejovým polem.

Všechny předmětné jednokolejné úseky jsou vedeny v úrovni terénu. Náspy ani zářezy nejsou vyšší než 1 m. Stávající svršek koleje je tvaru A s tuhým upevněním. Pražce jsou v tomto úseku dřevěné z roku 1957 - 1963, rozdělení pražců je d.

V úseku Slavonice – Dačice nejsou projektovány žádné úpravy železničního spodku.

SO 04-10-01 Dačice - Slaviboř, železniční svršek

SO 04-11-01 Dačice - Slaviboř, železniční spodek

Objekty řeší úsek v km 54.747 směrovým a výškovým vyrovnaním výhybkových konstrukcí č. 5, 6 a G1 až do km 60.142 do začátku výhybkové konstrukce č. 1 v žst. Slaviboř.

V tomto úseku se nachází zast. Malý a Velký Pěčín v km 57.1 a 58.6. Do zast. Velký Pěčín jsou sklonové poměry stoupající v průměrném sklonu cca +3.0 ‰. Od této zastávky se sklonové poměry stávají strmějšími a to cca +5.0 ‰ až do Žst. Slaviboř.

V úseku se nachází deset přejezdových konstrukcí P6463 (55.222), P6464 (55.457), P6465 (56.103), P6466 (57.038), P6467 (58.476), P6468 (58.673), P6469 (58.967), P6470 (59.565), P6471 (59.770), P6472 (60.092). Propustky v evidenčních km 55.204, 55.680, 56.374, 56.668, 57.011, 57.146, 57.396, 58.717, 59.044, 59.989 a 60.125.

Stávající svršek koleje je tvaru A s tuhým upevněním. Pražce jsou v tomto úseku dřevěné z roku 1957 - 1963, rozdělení pražců je d.

Jednokolejný mezistaniční úsek začíná za stávající výhybkou č. 6 ŽST. Dačice v km 54.811 a končí před nově zřízenou výhybkou č. 1 ŽST Slaviboř v km 60.142. Směrové řešení respektuje stávající osu koleje.

Návrh výškového řešení kopíruje stávající stav trati s maximálním nadvýšením + 300 mm. Na začátku úprav trasa výškově navazuje na stávající sklon 3.339 ‰. Charakter sklonu celého úseku je rostoucí, maximální sklon v tomto úseku je 11.370 ‰. Minimální poloměr zakružovacího oblouku je navržen v hlavní traťové koleji $R_v=4\,000$ m.

V traťové koleji je navržen nový materiál žel. svršku tvaru 49E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích B03R. Kolejové lože je navrženo v celém úseku otevřené, které přechází z uzavřeného na začátku úseku v Žst. Dačice a také na konci úseku v přechodu do Žst. Slaviboř. V koleji je navržena bezstyková kolej.

Min. tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou pražce bude v dopravních kolejích s betonovými pražci 350 mm.

V úseku Dačice - Slaviboř je navržen typ podloží 2.1 a 2.2 (viz níže).

Sanace pražcového podloží je navržena dle předpisu SŽDC S4 – v místech s neúnosným podložím s výskytem jílovitých zemin a v místech skalního podloží náchylného na zvětrávání a promrzání. V ostatních úsecích bude přehutněna pláň žel. spodku. Celková délka úseku se sanací/výměnou zemní pláně je 650 m.

Pod ložnou plochou betonových pražců železničního svršku bude dodrženo 350 mm kolejového lože. Pod kolejovým ložem je navržena konstrukční vrstva o tl. 200–400 mm, s návazností na další úsek. Takto navržená konstrukce vyhoví na účinky zatížení na pláni tělesa železničního spodku dle požadavků SŽDC S4. V místech, kde zemní pláň nevyhoví na únosnost je navržené zhutnění nebo odtěžení zeminy v předepsané tloušťce a nahrazení za zeminu s požadovaným modulem přetvárnosti $E_0 = 15$ MPa. V celém úseku konstrukce vyhoví na posouzení před nepříznivými účinky mrazu.

Typy konstrukcí pražcového podloží

konstrukční typ 2.1

- konstrukční vrstva – šterkodrť, tř. A, fr. 0-32 mm
- zemní pláň

konstrukční typ 2.2

- konstrukční vrstva - štěrkodrt', tř. A, fr. 0-32 mm
- zemní pláň
- výměna materiálu zemní pláně

Součástí objektu žel. spodku je i zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) u mostních objektů a přejezdů.

SO 05-10-01 ŽST Slaviboř, žel. svršek

SO 05-11-01 ŽST Slaviboř, žel. spodek

V rámci stavby revitalizace trati Kostelec - Telč - Slavonice je ŽST Slaviboř řešena jako samostatný stavební objekt. Stavební úpravy začínají na začátku výměnové části výhybkové konstrukce č. 1 v km 60.142 a končí výměnovou částí výhybkové konstrukce č. 2 v km 60.462.

Nově zřizovaná kolej č. 2 je v osově vzdálenosti 10 m a přesahuje drážní pozemek až o cca 6 m. Kolej č. 2 bude zřízena včetně nového tělesa náspu, železničního spodku a odvodňovacího zařízení.

Je navrženo nové vnitřní ostrovní nástupiště délky 80 m s bezbariérovým přístupem na koleje č. 1 a 2.

Řešený úsek se nachází v přímé. V ŽST. Slaviboř je navržena sudá předjízdna kolej v osově vzdálenosti 10.000 m od průběžné. Propojení obou kolejí je realizováno dvěma výhybkami č. 1 a 2 J49 – 1:9 – 300, výhybky budou opatřeny EOv. Rychlost v průběžné koleji je 80 km/h, v předjízdne koleji je uvažována rychlost 50 km/h, užitná délka hlavní koleje je 204 m a předjízdne koleje 148 m. V rozsahu výhybny je navrženo zapuštěné kolejové lože.

Stávající poloha koleje č. 1 je respektována. Délka dopravní koleje č. 2 je navržena s ohledem na konfiguraci nástupiště (SO 05-14-01). Pro přístup cestujících na nástupiště je v koleji č.2 navržen přechod pro cestující (SO 05-13-01).

ŽST Slaviboř je situována ve stísněných prostorových poměrech, které omezují směrový a výškový návrh.

Osově vzdálenosti vycházejí ze stávajícího stavu, přičemž osová vzdálenost jednotlivých kolejí železniční stanice je navržena 10.000 m, v úseku mezi kolejemi č. 1 a 2, kde bude nově zřízena kolej č. 2. V Žst. Slaviboř není problém se stísněným šířkovým uspořádáním.

Železniční svršek je navržen nově tvaru 49E1. V dopravních kolejích č. 1 a 2 je navržen svršek tvaru 49E1 na betonových pražcích B03R, s pružným bezpodkladnicovým upevněním. V dopravní i předjízdne koleji je navržena bezstyková kolej.

Min. tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou pražce bude ve všech dopravních kolejích s betonovými pražci 350 mm. Schéma tvaru železničního svršku a kolejového lože je součástí příloh. Kolejové lože je navrženo v celém úseku Žst. jako zapuštěné štěrkové lože, které přechází mimo stanici na otevřené štěrkové lože, popř. částečně zapuštěné kolejové lože. V celé stanici (od výhybky č. 1 po výhybku č. 2) je navržena drážní stezka s povrchem ze štěrkodrti fr. 4/16, tl. 0,05 m.

V úseku, kde bude provedena rekonstrukce železničního svršku, nejsou dle informací správce SDC ST Jihlava významná problémová místa (pravidelný rozpad GPK, trvale podmačená místa a podobně).

Pražcové podloží je navrženo v celém rozsahu stavebního objektu Žst. Slaviboř. V Hlavní i vedlejší koleji a výhybkových konstrukcích s elektrickým ohřevem výměn (EOV), které budou odvodněny dle předpisu SŽDC S3 Železniční svršek, díl IX „Výhybky a výhybkové konstrukce“. Jedná se o výhybku č. 1 a 2.

Návrh konstrukčních vrstev pražcového podloží je součástí přílohy č. 1 „Návrh pražcového podloží“. V této kapitole je pouze výtah údajů. V ŽST Slaviboř je navrženo pražcové podloží typu 2.2.

Pláň tělesa železničního spodku je navržena vodorovná, min. šíře 3,00 m od osy koleje. Zemní pláň bude v místech navrženého odvodnění ve sklonu 5 %.

Pod ložnou plochou betonových pražců železničního svršku bude dodrženo 350 mm kolejového lože. Pod kolejovým ložem je navržena konstrukční vrstva o tl. 400 mm, s návazností na další úsek. Takto navržená konstrukce vyhoví na účinky zatížení na pláň tělesa železničního spodku dle požadavků SŽDC S4. V místech, kde zemní pláň nevyhoví na únosnost je navrženo zhutnění nebo odtěžení zeminy v předepsané tloušťce a nahrazení za zeminu s požadovaným modulem přetvárnosti $E_0 = 15 \text{ MPa}$. V celém úseku konstrukce vyhoví na posouzení před nepříznivými účinky mrazu.

Sanace pražcového podloží je navržena dle předpisu SŽDC S4 – v místech s neúnosným podložím s výskytem jílovitých zemin a v místech skalního podloží náchylného na zvětvárání a promrzání. V ostatních úsecích bude přehutněna pláň žel. spodku. Sanace/výměna zemní pláně je v celém úseku Žst. Slaviboř, dl. 350 m. Ve Slaviboři je navržen typ podloží č. 2.2.

Typy konstrukcí pražcového podloží

konstrukční typ 2.2

- konstrukční vrstva - štěrkodrt', tř. A, fr. 0-32 mm
- zemní pláň
- separační geotextilie
- výměna materiálu zemní pláně

Součástí objektu žel. spodku je i zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) u mostních objektů a přejezdů. V úseku Žst. Slaviboř se žádný mostní objekt ani přejezd nevyskytují.

SO 06-10-01 Slaviboř - Telč, železniční svršek

SO 06-11-01 Slaviboř - Telč, železniční spodek

Stavební objekt řeší úsek v km 60.462 – 66.586. V celém úseku je navržen nový železniční svršek i spodek. Začátek úseku navazuje na nově realizovaný stavební objekt Žst. Slaviboř na výhybkovou konstrukci č. 2 úpravou koleje v přejezdové konstrukci č. P6473 v evid. km 60.457 a končí výměnovou částí výhybkové konstrukce č. 1 v žst. Telč v km 66.586. Traťový úsek se v rámci stavebního objektu drží na stávajícím tělese a drážním pozemku.

V tomto úseku se nachází zast. Radkov v km 62.4 a Telč – Staré město v km 66.0.

Od Žst. Slaviboř do zast. Radkov jsou sklonové poměry stoupající v průměrném sklonu cca +4.0 ‰. Za zastávkou Radkov se sklonové poměry stávají postupně strmějšími a to cca +6.0 ‰. V úseku cca. 1 500 m. od tohoto místa až do konce úseku (začátku Žst. Telč) je trať výrazně strmější a to v průměrném sklonu +14.0 ‰.

V úseku se nachází osm přejezdových konstrukcí P6473 (60.457), P6474 (60.732), P6475 (61.115), P6476 (62.286), P6477 (62.496), P6478 (62.814), P6480 (65.354), P6481 (65.969). Propustky v evidenčních km 60.535, 61.494, 61.783, 62.032, 62.312, 62.733, 62.936, 63.000, 63.320, 63.549, 64.984, 65.474, 66.383.

Stávající svršek koleje je tvaru 49E1, T s tuhým upevněním. Pražce jsou v tomto úseku dřevěné z roku 1957 - 1964, rozdělení pražců je c.

Jednokolejný mezistaniční úsek začíná za nově navrženou výhybkou č. 2 Žst. Slaviboř v km 60.461 831 a končí před nově zřízenou výhybkou č. 1 ŽST Telč v km 66.585 874.

Návrh výškového řešení kopíruje stávající stav trati s maximálním nadvýšením + 250 mm, v místě stávajícího mostu v evid. km 66,516 je navrženo nadvýšení +400 mm. Na začátku úprav trasa výškově navazuje na navržený výstupní sklon 1.500 ‰ kosteleckého zhlaví v Žst. Slaviboř. Charakter sklonu celého úseku je rostoucí, maximální sklon v tomto úseku je 17.482 ‰. Minimální poloměr zakružovacího oblouku je navržen v hlavní traťové koleji $R_v=5\,000\text{ m}$.

Železniční svršek je navržen nový tvaru 49E1 na betonových pražcích B03R, s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Kolejové lože je navrženo v celém úseku otevřené. Na začátku úseku v Žst. Slaviboř a také na konci úseku v Žst. Telč přechází do uzavřeného. V koleji je navržena bezstyková kolej.

Min. tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou pražce bude v dopravních kolejích s betonovými pražci 350 mm.

V úseku, kde bude provedena rekonstrukce železničního svršku, nejsou dle informací správce SDC ST Jihlava významná problémová místa (pravidelný rozpad GPK, trvale podmáčená místa a podobně).

Pražcové podloží je navrženo v celém rozsahu úseku stavebního objektu Slaviboř – Telč.

Pláň tělesa železničního spodku je navržena jednostranně skloněná ve sklonu 5 ‰, min. šíře 3,10 m od osy koleje. Zemní pláň bude v místech navrženého odvodnění ve sklonu 5 ‰.

Návrh konstrukčních vrstev pražcového podloží je součástí přílohy č. 1 „Návrh pražcového podloží“. V úseku Slaviboř – Telč je navržen typ podloží 2.1 a 2.2 (viz níže).

Sanace pražcového podloží je navržena dle předpisu SŽDC S4 – v místech s neúnosným podložím s výskytem jílovitých zemin a v místech skalního podloží náchylného na zvětrávání a promrzání. V ostatních úsecích bude přehutněna pláň žel. spodku. Celková délka úseku se sanací/výměnou zemní pláň je 2 100 m.

Pod ložnou plochou betonových pražců železničního svršku bude dodrženo 350 mm kolejového lože. Pod kolejovým ložem je navržena konstrukční vrstva o tl. 200–400 mm, s návazností na další úsek. Takto navržena konstrukce vyhoví na účinky zatížení na pláni tělesa železničního spodku dle požadavků SŽDC S4. V místech, kde zemní pláň nevyhoví na únosnost je navrženo zhutnění nebo odtěžení zeminy v předepsané tloušťce a nahrazení za zeminu s požadovaným modulem přetvárnosti $E_0 = 15 \text{ MPa}$. V celém úseku konstrukce vyhoví na posouzení před nepříznivými účinky mrazu.

Typy konstrukcí pražcového podloží

konstrukční typ 2.1

- konstrukční vrstva – štěrkodrt', tř. A, fr. 0-32 mm
- zemní pláň

konstrukční typ 2.2

- konstrukční vrstva - štěrkodrt', tř. A, fr. 0-32 mm
- zemní pláň
- výměna materiálu zemní pláň

Součástí objektu žel. spodku je i zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) u mostních objektů a přejezdů. Návrh zesílené konstrukce pražcového podloží je podrobně popsán v příloze č. 2 – Návrh ZKPP.

SO 06-11-01.2 Slaviboř - Telč, železniční spodek - úprava staveniště

K demolici jsou v tomto úseku navrženy celkem 3 objekty, které jsou v kolizi s navrhovaným kolejovým řešením nebo jsou v havarijním stavu a tím pádem nemají již žádné využití. Tyto objekty nemají parcelní ani evidenční číslo v KN. První demolovaný objekt č.1 se nachází v km 61,477, druhý demolovaný objekt č.2 je v km 63,377 a třetí demolovaný objekt č.3 je v 64,527.

SO 07-10-01 ŽST Telč, žel. svršek

SO 07-11-01 ŽST Telč, žel. spodek

V rámci stavby revitalizace trati Kostelec - Telč - Slavonice je ŽST Telč řešena jako samostatný stavební objekt. Stavební úpravy začínají na začátku výměnové části výhybkové konstrukce č. 1 v km 66.586 a končí výměnovou částí výhybkové konstrukce č. 12 v km 67.248.

V ŽST Telč je navržena rekonstrukce dopravních kolejí č.1, 2, 4, 6a a částečná rekonstrukce koleje č.6, včetně napojení všech stávajících manipulačních kolejí. Vlečka ZZN bude zrušena. Jsou navržena nová vnější nástupiště s bezbariérovým přístupem u koleje č.1, 1a a koleje č. 4 a zpevněná plocha mezi výpravní budovou a kolejištěm.

Požadavky na úpravu kolejiště počítají se třemi průjezdnými dopravními kolejemi (kolej č. 1, 2 a 4). Ostatní staniční koleje budou zapojeny prostřednictvím výhybek č. 3 a 9 do rekonstruovaných kolejí. Přínosem bude odstranění pohybu cestujících v kolejišti, jednodušší přestup mezi autobusovou a vlakovou dopravou a zmenšení počtu vnějších prvků navrhovaného zabezpečovacího zařízení. V rámci kolejových úprav budou zrušeny křižovatkové výhybky č.11 a 15. Výhybka č. 11 bude nahrazena výhybkami č. 9 a 10.

V rámci stavby je navržena revitalizace kolejiště a vybudování nových vnějších nástupišť dl. 100 m. Vnější nástupiště budou situována u koleje č. 1 a 1a. Přístup na nástupiště bude bezbariérový přes komunikaci pro cestující u nástupišť (max. sklon 1:12) z prostoru před výpravní budovou a z nově realizovaného autobusového nádraží. Nástupiště budou ukončena služebním schodištěm.

Stávající poloha koleje č. 1 a 4 je respektována. Dopravní kolej č. 2 je zkrácena s ohledem na konfiguraci nástupišť. Dopravní koleje č. 1, 1a, 2 jsou navrženy na rychlost $V=50 \text{ km/h}$. Kolej č. 4 je navržena na rychlost $V=40 \text{ km/h}$. Vlečky (koleje č. 6 a 8a) jsou navrženy na rychlost $V=40 \text{ km/h}$.

ŽST Telč je situována ve stísněných prostorových poměrech, které omezují směrový a výškový návrh. Tyto stísněné poměry tvoří nerekonstruovaná část kolejíště, depo kolejových vozidel, remíza, možnost napojení stávajících manipulačních či odstavných kolejí a možnost napojení stávajících vleček.

Hlavní staniční kolej je vedena v přímé ve stávající stopě. Za poslední výhybkou kosteleckého zhlaví (výhybkou č. 12) začíná kružnicový oblouk o poloměru $R=298.0$ m, s krajní přechodnicí o délce $Lk_2=34.000$ m. Vzhledem k tomu, že oblouk je složený a navazuje na oblouk $R_{23}=310.0$ m s transformovanou výhybkou č. 12, je navrženo převýšení $D=0$ mm.

Návrh výškového řešení v maximální možné míře kopíruje výškový průběh stávajícího kolejíště ŽST Telč. Výškové řešení dále respektuje situování a výškový průběh stávajících úrovnových i mimoúrovňových křížení (jedná se o žel. most v ev. km 66.516 před začátkem úprav), přejezdovou konstrukci č. P6482 v evid. km 67.264 a polohu nově navržených nástupišť.

Na začátku úprav trasa výškově navazuje na stávající sklon 2.499 ‰. V tomto sklonu je navržený celý přímý úsek stanice Telč. Změna sklonu nastává v navazujícím oblouku, kde je umístěn lom nivelety s výstupním sklonem 6.814 ‰. Dále jsou dopravní koleje trasovány ve sklonu 2,500 ‰, tj. v limitním sklonu v kolejích, kde se odstavují vozidla dle ČSN 73 6360-1 „Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha“. Výškové napojení všech ostatních staničních kolejí kopíruje do značné míry stávající stav. Minimální poloměr zakružovacího oblouku je navržen v hlavní traťové koleji $R_v=5000$ m.

Osová vzdálenosti vycházejí ze stávajícího stavu, přičemž osová vzdálenost jednotlivých kolejí železniční stanice je navržena 4.75 m, v úseku mezi kolejemi 1a a 4, kde bude demontována kolej č. 2 je navržena proměnlivá osová vzdálenost až 9.50 m. Kolej č. 1 je trasována tak, že ve stísněném souběhu s vlečkou ZZN bude dodržena min. osová vzdálenost 4.75 m.

Železniční svršek je navržen nový tvaru 49E1. V dopravních kolejích č. 1, 1a a 2 je navržen svršek tvaru 49E1 na betonových pražcích B03R, s pružným bezpodkladnicovým upevněním. V koleji č. 4 je navržen nový svršek tvaru 49E1 (v případě dostupnosti regenerovaný) na betonových pražcích SB8, s tuhým podkladnicovým upevněním. Kolejové lože je v celé stanici navrženo uzavřené.

Ve všech kolejích je navržena bezстыková kolej.

Výhybky jsou uvažovány všechny tvaru 49E1. Výhybky č. 1, 2, 3, 7, 9, 10, 11 a 12 jsou navrženy nové na betonových pražcích.

Min. tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou pražce bude v dopravních kolejích s betonovými pražci 350 mm, v ostatních staničních kolejích s dřevěnými pražci 250 mm. Schéma tvaru železničního svršku a kolejového lože je součástí příloh.

V ŽST Telč je navrženo zapuštěné šterkové lože, které přechází mimo stanici na otevřené šterkové lože popř. částečně zapuštěné kolejové lože. V celé stanici (od výhybky č. 1 po výhybku č. 12, s výběhem 6 m) je navržena drážní stezka s povrchem ze šterkodrti fr. 4/16, tl. 0,05 m.

V úseku, kde bude provedena rekonstrukce železničního svršku, nejsou dle informací správce SDC ST Jihlava významná problémová místa (pravidelný rozpad GPK, trvale podmáčená místa a podobně).

Pražcové podloží je navrženo v celém úseku stavebního objektu Žst. Telč, u všech kolejí a výhybek.

Výhybkové konstrukce s elektrickým ohřevem výměn (EOV), budou odvodněny dle předpisu SŽDC S3 Železniční svršek, díl IX „Výhybky a výhybkové konstrukce“. Jedná se o výhybku č. 1, 2, 3, 7, 9, 10, 11 a 12.

Návrh konstrukčních vrstev pražcového podloží je součástí přílohy č. 1 „Návrh pražcového podloží“. V této kapitole je pouze výtah údajů. V Žst. Telč je navrženo pražcové podloží typu 2.2.

Plán tělesa železničního spodku je navržena vodorovná, min. šíře 3,00 m od osy koleje. Zemní plán bude v místech navrženého odvodnění ve sklonu 5 ‰.

Pod ložnou plochou betonových pražců železničního svršku bude dodrženo 350 mm kolejového lože. Pod kolejovým ložem je navržena konstrukční vrstva o tl. 350 mm, s návazností na další úsek. Takto navržená konstrukce vyhoví na účinky zatížení na pláni tělesa železničního spodku dle požadavků SŽDC S4. V místech, kde zemní plán nevyhoví na únosnost je navrženo zhutnění nebo odtěžení zeminy v předepsané tloušťce a nahrazení za zeminu s požadovaným modulem přetvárnosti $E_0=15$ MPa. V celém úseku konstrukce vyhoví na posouzení před nepříznivými účinky mrazu.

Sanace pražcového podloží je navržena dle předpisu SŽDC S4 – v místech s neúnosným podložím s výskytem jílovitých zemin a v místech skalního podloží náchylného na zvětrávání a promrzání.

V ostatních úsecích bude přehutněna pláň žel. spodku. Sanace/výměna zemní pláně je v celém úseku Žst. Telč, dl. 350 m. Ve Slaviboři je navržen typ podloží č. 2.2.

Typy konstrukcí pražcového podloží

konstrukční typ 2.2

- konstrukční vrstva – šterkodrt, tř. A, fr. 0-32 mm
- zemní pláň
- separační geotextilie
- výměna materiálu zemní pláně

Součástí objektu žel. spodku je i zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) u mostních objektů a přejezdů. V úseku Žst. Telč se žádný mostní objekt ani přejezd nevyskytují.

SO 07-11-01.2 ŽST Telč, žel. spodek - úprava staveniště

V úseku ŽST Telč je navržen k demolicí objekt rampy. Objekt nakládací rampy je v kolizi s novým řešením stavby a v současné době již nemá žádné využití. Tento objekt nemá parcelní ani evidenční číslo v KN. Demolovaný objekt se nachází v km 67,050.

SO 08-10-01 Telč - Sedlejev, žel. svršek

SO 08-11-01 Telč - Sedlejev, žel. spodek

Stávající mezistaniční jednokolejný úsek je veden z větší části v úrovni terénu. Úprava železničního svršku a spodku v rámci stavebního objektu je rozdělena na dva úseky:

- 1) Navazující na Žst. Telč v km 67.247 627 – 70.834 667. Úsek je ukončen směrovým a výškovým vyrovnaním koleje v délce 50 m a navázáním na stávající stav před zast. Mysliboř.
- 2) Úsek v km 72.821 675 – 73.564 037. Úsek začíná směrovým a výškovým vyrovnaním koleje na stávající stav v náspe železničního tělesa předcházející Žst. Sedlejev. Konec úseku je pak před touto Žst.

V úseku se nachází šest přejezdových konstrukcí P6482 (67.264), P6437 (21.898), P6436 (19.845), P6435 (19.450), P6434 (19.026), P6433 (18.477), z toho pouze první dva křižují nově navržený železniční svršek a spodek v prvním úseku. Propustky v evidenčních km 23.064, 22.467, 21.973, 21.334, 21.144, 20.118, 19.777, 19.682, 17.496. Z devíti stávajících propustků dochází ke křižování s nově navrženým železničním svrškem a spodkem všech výše jmenovaných. V úseku se nachází zast. Mysliboř v km 19.5.

Stávající svršek koleje je tvaru 49E1, A s tuhým upevněním. Pražce jsou v tomto úseku betonové z roku 1951 - 2018, rozdělení pražců je c, d.

Jednokolejný mezistaniční úsek začíná za nově navrženou výhybkou č. 12 v ŽST Telč v km 67.248 a končí před výhybkou č. 1 ŽST Sedlejev v km 73.564. V úseku je vynechána rekonstruovaná část od zast. Mysliboř v km 70.835 až do km 72.822, na začátku a konci vynechaného úseku je vždy 50 m směrové a výškové vyrovnaní koleje na stávající stav. Směrové řešení respektuje stávající osu koleje.

Návrh výškového řešení kopíruje stávající stav trati s maximálním nadvýšením + 300 mm. Na začátku úprav prvního úseku trasa výškově navazuje na navržený výstupní sklon 6,814 ‰ kosteleckého zhlaví v Žst. Telč. Od Žst. Telč do km cca 67.250 jsou sklonové poměry stoupající. V začátku strmý cca 18.0 ‰ ke konci mírnější cca +5.0 ‰. Od km cca 68.600 je úsek v průměru vodorovný. Úsek je ukončen směrovým a výškovým vyrovnaním koleje v délce 50 m a navázáním na stávající stav před zast. Mysliboř.

Úpravy druhého úseku začínají směrovým a výškovým vyrovnaním koleje na stávající stav v náspe železničního tělesa předcházející Žst. Sedlejev. Úsek je od začátku až do konce (začátku Žst. Sedlejev) strmý v průměrném sklonu cca +13.0 ‰.

Maximální sklon je navržen 18.624 ‰. Minimální poloměr zakružovacího oblouku je navržen v hlavní traťové koleji $R_v=3\,000$ m.

V traťové koleji je navržen nový materiál žel. svršku tvaru 49E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích B03R, tloušťka kolejového lože 0,35 m. Kolejové lože je navrženo otevřené.

V rámci zemních prací budou provedeny odkopávky pro zřízení zemní pláně, výkop trativodních rýh a odkopávky pro uložení gabionů.

Sanace pražcového podloží je navržena dle předpisu SŽDC S4 – v místech s neúnosným podložím s výskytem jílovitých zemin a v místech skalního podloží náchylného na zvětvárání a promrzání. V ostatních úsecích bude přehutněna pláň žel. spodku. Celková délka úseku se sanací/výměnou zemní pláně je 435 m.

Pod ložnou plochou betonových pražců železničního svršku bude dodrženo 350 mm kolejového lože. Pod kolejovým ložem je navržena konstrukční vrstva o tl. 200 mm, s návazností na další úsek. Takto navržena konstrukce vyhoví na účinky zatížení na pláni tělesa železničního spodku dle požadavků SŽDC S4. V místech, kde zemní pláň nevyhoví na únosnost je navrženo zhuštění nebo odtěžení zeminy v předepsané tloušťce a nahrazení za zeminu s požadovaným modulem přetvárnosti $E_0 = 15 \text{ MPa}$. V celém úseku konstrukce vyhoví na posouzení před nepříznivými účinky mrazu.

Typy konstrukcí pražcového podloží

konstrukční typ 2.1

- konstrukční vrstva – šterkodrt', tř. A, fr. 0-32 mm
- zemní pláň

konstrukční typ 2.2

- konstrukční vrstva – šterkodrt', tř. A, fr. 0-32 mm
- zemní pláň
- výměna materiálu zemní pláně

Součástí objektu žel. spodku je i zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) u mostních objektů a přejezdů. Návrh zesílené konstrukce pražcového podloží je podrobně popsán v příloze č. 2 – Návrh ZKPP

SO 08-11-01.2 Telč - Sedlejev, žel. spodek - úprava staveniště

K demolici jsou v tomto úseku navrženy celkem 2 objekty, které jsou v kolizi s navrhovaným kolejovým řešením nebo jsou v havarijním stavu a tím pádem nemají již žádné využití. Tyto objekty nemají parcelní ani evidenční číslo v KN. První demolovaný objekt č.1 se nachází v km 68,705 a druhý demolovaný objekt č.2 je v km 72,128.

SO 09-10-01 ŽST Sedlejev, železniční svršek

SO 09-11-01 ŽST Sedlejev, železniční spodek

V rámci stavby revitalizace trati Kostelec - Telč - Slavonice je ŽST Sedlejev řešena jako samostatný stavební objekt. Stavební úpravy začínají na začátku výměnové části výhybkové konstrukce č. 1 v km 73.564 a končí výměnovou částí výhybkové konstrukce č. 2 v km 73.831.

V ŽST Sedlejev je navržena rekonstrukce dopravní koleje č. 1 a koleje č. 3. Jsou navržena nová vnější nástupiště s bezbariérovým přístupem. V rámci úprav dojde ke zkrácení stanice před stávající přejezd P6432, který bude nově vést pouze přes jednu kolej.

Stávající schéma žst. se nemění.

Přístupy na nástupiště řeší SO 09-30-01. Přejechod přes kolejiště je řešen úrovnově prostřednictvím stávajícího P6432, který řeší SO 10-13-11.

V rámci stavby je navržena rekonstrukce hlavní průběžné koleje č. 1 a koleje č.3, vybudování nových vnějších mimoúrovňového nástupiště dl. 100 m. Vnější nástupiště budou situována u koleje č. 1 a 3. Přístup na nástupiště bude bezbariérový přes komunikaci pro cestující u nástupišť (max. sklon 1:12) ze sil. III. třídy. Nástupiště budou ukončena služebním schodištěm.

Stávající poloha koleje č. 1 a 3 je respektována, ale dojde k jejich zkrácení před přejezd P6432. Dopravní kolej č. 1 je navržena na rychlost $V=70 \text{ km/h}$. Kolej č. 3 je navržena na rychlost $V=50 \text{ km/h}$.

Hlavní staniční kolej je vedena v přímé ve stávající stopě.

Návrh výškového řešení v kopíruje výškový průběh stávajícího kolejiště ŽST Sedlejev, ale vzhledem k výrazné deformaci stávajícího stavu je návrh nivelety nadvýšen. Výškové řešení dále respektuje do určité míry situování a výškový průběh stávajících úrovnových křížení (jedná se o přejezd P6432) a polohu nově navrhovaného nástupiště.

Na začátku úprav trasa výškově navazuje na stávající sklon -0,315 ‰. V tomto sklonu je navržena téměř celá žst. Sedlejev. V blízkosti výpravní budovy u koleje č. 1 je navrženo lom sklonu a trať dále stoupá ve sklonu 5,551 ‰. Tento sklon pokračuje přes Kostelecké zhlaví a v žst. Sedlejev již není

žádný lom nivelety. Minimální poloměr zakružovacího oblouku je navržen v hlavní traťové koleji $R_v=3000$ m.

Osová vzdálenosti vycházejí ze stávajícího stavu, přičemž osová vzdálenost kolejí železniční stanice je navržena konstantní 4,750 m.

Železniční svršek je v koleji č.1 a č. 3 navržen nový tvaru 49E1. V obou kolejích je navržena bezстыková kolej. Výhybky jsou uvažovány všechny tvaru 49E1. Výhybky č. 1, 2 jsou navrženy nové na betonových pražcích.

Min. tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou pražce bude 350 mm.

V ŽST Sedlejev je navrženo zapuštěné štěrkové lože, které přechází mimo stanici na otevřené, popř. částečně zapuštěné kolejové lože. V celé stanici je navržena drážní stezka s povrchem ze štěrkodrti fr. 4/16, tl. 0,05 m.

V úseku, kde bude provedena rekonstrukce železničního svršku, nejsou dle informací správce SDC ST Jihlava významná problémová místa (pravidelný rozpad GPK, trvale podmáčená místa a podobně).

Pražcové podloží je navrženo v celém úseku stavebního objektu Žst. Sedlejev, u všech kolejí a výhybek.

Výhybkové konstrukce s elektrickým ohřevem výměn (EOV), budou odvodněny dle předpisu SŽDC S3 Železniční svršek, díl IX „Výhybky a výhybkové konstrukce“. Jedná se o výhybku č. 1 a 2.

Návrh konstrukčních vrstev pražcového podloží je součástí přílohy č. 1 „Návrh pražcového podloží“. V této kapitole je pouze výtah údajů. V Žst. Sedlejev je navrženo pražcové podloží typu 2.2.

Plán tělesa železničního spodku je navržena vodorovná, min. šíře 3,00 m od osy koleje. Zemní plán bude v místech navrženého odvodnění ve sklonu 5 %.

Pod ložnou plochou betonových pražců železničního svršku bude dodrženo 350 mm kolejového lože. Pod kolejovým ložem je navržena konstrukční vrstva o tl. 200 mm. Takto navržena konstrukce vyhoví na účinky zatížení na pláni tělesa železničního spodku dle požadavků SŽDC S4. V místech, kde zemní plán nevyhoví na únosnost je navrženo zhutnění nebo odtěžení zeminy v předepsané tloušťce a nahrazení za zeminu s požadovaným modulem přetvárnosti $E_0 = 15$ MPa. V celém úseku konstrukce vyhoví na posouzení před nepříznivými účinky mrazu.

Sanace pražcového podloží je navržena dle předpisu SŽDC S4 – v místech s neúnosným podložím s výskytem jílovitých zemin a v místech skalního podloží náchylného na zvětřávání a promrzání. V ostatních úsecích bude přehutněna pláň žel. spodku.

Typy konstrukcí pražcového podloží

konstrukční typ 2.2

- konstrukční vrstva – štěrkodrt', tř. A, fr. 0-32 mm
- zemní plán
- separační geotextilie

Součástí objektu žel. spodku je i zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) u mostních objektů a přejezdů. V úseku Žst. Třešť se žádný mostní objekt ani přejezd nevyskytují.

SO 10-10-01 Sedlejev - Třešť, železniční svršek

SO 10-11-01 Sedlejev - Třešť, železniční spodek

Stávající mezistaniční jednokolejný úsek je veden z větší části v úrovni terénu. Úprava železničního svršku a spodku v rámci stavebního objektu je rozdělena na tři úseky:

- 1) Navazující na Žst. Sedlejev v km 73.830 729 – 73.973 635. Úsek je ukončen směrovým a výškovým vyrovnaním koleje v délce 50 m a navázáním na stávající stav za stanicí Sedlejev.
- 2) Úsek v km 76.428 276 – 80.408 303. Úsek začíná směrovým a výškovým vyrovnaním koleje v délce 50 m na stávající stav v náspe železničního tělesa. Úseku je ukončen směrovým a výškovým vyrovnaním koleje v délce 50 m na stávající stav v zářezu železničního tělesa za nz. Hodice.
- 3) Úsek v km 82.636 594 – 82.755 879. Úsek začíná směrovým a výškovým vyrovnaním koleje v délce 50 m na stávající stav před žst. Třešť. Konec úseku je pak před touto Žst.

V úseku se nachází pět přejezdových konstrukcí P6424 (10,659), P6425 (11,021), P6426 (11,268), P6427 (12,456), P6428 (13,333). Propustky v evidenčních km 10.295, 10.734, 11.681, 11.940,

12.250, 12.518, 13.204, 13.902 a trubní propustky v km 10.081 a 10.610. Dále pak most v evid. km 11.117. V úseku se nachází zast. Hodice v km cca 10.9.

Jednokolejný mezistaniční úsek začíná za nově navrženou výhybkou č. 2 v ŽST Sedlejev v km 73.831 a končí před výhybkou č. 1 ŽST Třešť v km 82.756. V úseku jsou vynechány rekonstruované části za žst. Sedlejev v km 73.974 až do km 76.428 a mezi nz. Hodice a žst Třešť v km 80.408 až do km 82.637, na začátku a konci vynechaných úseků je vždy 50 m směrové a výškové vyrovnávky koleje na stávající stav. V nz. Hodice je upravována nástupní hrana nástupiště a rekonstruovaná kolej č.3. Směrové řešení respektuje stávající osu koleje.

Návrh výškového řešení kopíruje stávající stav trati s maximálním nadvýšením + 300 mm. Na začátku úprav prvního úseku trasa výškově navazuje na navržený výstupní sklon 5.551 ‰ kosteleckého zhlaví v Žst. Sedlejev. Od Žst. Sedlejev do konce úseku jsou sklonové poměry stoupající s maximálním sklonem +12.474 ‰. Úsek je ukončen směrovým a výškovým vyrovnáním koleje v délce 50 m a navázáním na stávající stav za žst. Sedlejev.

Úpravy druhého úseku začínají směrovým a výškovým vyrovnáním koleje délky 50 m na stávající stav v náspu železničního tělesa v km 76.428. Úsek je od začátku až do nz. Hodice klesající v průměrném sklonu cca -16.0 ‰. Do konce úseku je klesání mírnější v průměrném sklonu cca -2.0 ‰. Úsek je ukončen směrovým a výškovým vyrovnáním koleje v délce 50 m a navázáním na stávající stav za nz. Hodice.

Úpravy třetího úseku začínají směrovým a výškovým vyrovnáním koleje délky 50 m na stávající stav před žst. Třešť. Na konci úprav úseku trasa výškově navazuje na navržený vstupní sklon -2.227 ‰ slavonského zhlaví v Žst. Třešť.

Maximální sklon je navržen 18.563 ‰. Minimální poloměr zakružovacího oblouku je navržen v hlavní traťové koleji $R_v=3\,000\text{ m}$.

V traťové koleji je navržen nový materiál žel. svršku tvaru 49E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových prazcích B03R, tloušťka kolejového lože 0,35 m. Kolejové lože je navrženo otevřené. V nz. Hodice je kolejové lože navrženo uzavřené.

Návrh konstrukčních vrstev prázcového podloží je součástí přílohy 1 „Návrh prázcového podloží“. V úseku Sedlejev - Třešť je navržen typ podloží 2.1 a 2.2 (viz níže).

Sanace prázcového podloží je navržena dle předpisu SŽDC S4 – v místech s neúnosným podložím s výskytem jílovitých zemin a v místech skalního podloží náchylného na zvětvávání a promrzání. V ostatních úsecích bude přehutněna pláň žel. spodku. Celková délka úseku se sanací/výměnou zemní pláně je 2 830 m.

Pod ložnou plochou betonových prazců železničního svršku bude dodrženo 350 mm kolejového lože. Pod kolejovým ložem je navržena konstrukční vrstva o tl. 300 - 400 mm, s návazností na další úsek. Takto navržená konstrukce vyhoví na účinky zatížení na pláni tělesa železničního spodku dle požadavků SŽDC S4. V místech, kde zemní pláň nevyhoví na únosnost je navrženo zhutnění nebo odtěžení zeminy v předepsané tloušťce a nahrazení za zeminu s požadovaným modulem přetvárnosti $E_0 = 15\text{ MPa}$. V celém úseku konstrukce vyhoví na posouzení před nepříznivými účinky mrazu.

Typy konstrukcí prázcového podloží

konstrukční typ 2.1

- konstrukční vrstva – štěrkodrt', tř. A, fr. 0-32 mm
- zemní pláň

konstrukční typ 2.2

- konstrukční vrstva - štěrkodrt', tř. A, fr. 0-32 mm
- zemní pláň
- výměna materiálu zemní pláně

Součástí objektu žel. spodku je i zesílená konstrukce prázcového podloží (ZKPP) u mostních objektů a přejezdů. Návrh zesílené konstrukce prázcového podloží je podrobně popsán v příloze č. 2 – Návrh ZKPP.

SO 10-11-01.2 Sedlejev - Třešť, železniční spodek - úprava staveniště

K demolici je v tomto úseku navržen celkem 1 objekt, který je v kolizi s navrhovaným kolejovým řešením, je ve špatném stavu a nemá v současné době žádné využití. Tento objekt nemá parcelní ani evidenční číslo v KN. Demolovaný objekt se nachází v km 77,341.

*SO 11-10-01 ŽST Třešť, žel. svršek**SO 11-11-01 ŽST Třešť, žel. spodek*

V rámci stavby revitalizace trati Kostelec - Telč - Slavonice je ŽST Třešť řešena jako samostatný stavební objekt. Stavební úpravy zahrnují kompletní rekonstrukci kolejí č. 1, 2 a 4, začínají v km 82.756 (nové staničení) před výhybkou č. 4 (nově výhybka č. 1) a končí před výhybkou č. 1 (nově výhybka č. 3) v km 83,155 (nové staničení).

Zadáním je přípravná dokumentace stavby „Revitalizace trati Kostelec – Telč - Slavonice“, zpracovaná společností SUDOP Praha a.s. v roce 2010.

Řešený úsek koleje č. 1 začíná za koncem výhybky č.4 v km 82,755 879 (nové staničení) a končí před výhybkou č.3 v km 83,155 190 (nové staničení). Staničení je oproti stávajícímu stavu převrácené, nově ze Slavonic až do Kostelce u Jihlavy. Nově navržené směrové řešení nerespektuje stávající osu koleje. Zachovává min. os. vzdálenost kolejí 4,75 m a 10 m mezi kolejí č. 1 a 2, mezi kterou leží nové poloostrovní nástupiště.

Výškové řešení respektuje stávající stav, kdy dochází k nově navrženému maximálnímu zdvihu nivelety 74 mm v místě trubního propustku v km 83.095. Celá stanice je navržena v jednotném sklonu -2.227 ‰. V prostoru celé stanice není navržen žádný zakružovací oblouk.

SO 11-11-01.2 ŽST Třešť, žel. spodek - úprava staveniště

V úseku ŽST Třešť je navržen k demolici objekt rampy. Objekt nakládací rampy je v kolizi s novým řešením stavby a v současné době již nemá žádné využití. Tento objekt nemá parcelní ani evidenční číslo v KN. Demolovaný objekt se nachází v km 82,950.

SO 11-11-02 ŽST. Třešť, zabezpečení svahu

V rámci polohové změny koleje v ŽST Třešť je navržen zářez do stávajícího skalního svahu nad ulicí A. Dvořáka. K zabezpečení skalního zářezu je navržena kotvená obkladní zeď z gabionových maticí tl. 300 mm v délce cca 101,5 m. Výška obkladní zdi je po délce proměnná a pohybuje se od cca 3,5 m (začátek a konec zdi) do cca 7,2 m.

*SO 12-10-01 Třešť - Kostelec u Jihlavy, železniční svršek**SO 12-11-01 Třešť - Kostelec u Jihlavy, železniční spodek*

Stávající mezistaniční jednokolejný úsek je veden z větší části v úrovni terénu. Náspy ani zářezy nejsou vyšší než 3 m. Stávající svršek koleje č. 1 je tvaru A s tuhým upevněním. Pražce jsou v tomto úseku převážně ocelové. V jednom úseku dřevěné a také betonové, rozdělení c.

V úseku se nachází pět přejezdových konstrukcí P6406 (0.670), P6407 (0.770), P6408 (2.119), P6409 (3.325), P6410 (3.717). Propustky v evidenčních km 1.126, 1.380, 1.897, 2.111, 2.306, 2.411, 2.648, 2.853, 3.296, 3.764 a trubní propustky v km 0.674, 3.621 a 4.190. Dále pak most v evid. km 3.057, 0.379 a 0.239. V úseku se nachází zast. Salavice v km cca 3.6 a žst. Kostelec u Jihlavy – masna v km cca 0.8.

Rekonstruovaný jednokolejný mezistaniční úsek začíná na širé trati směrovým a výškovým vyrovnáním délky 50 m na stávající stav v km 86.085 (nové staničení) a končí směrovým a výškovým vyrovnáním 50 m koleje a výhybky č.11a v žst. Kostelec u Jihlavy v km 90.323. Směrové řešení respektuje stávající osu koleje.

Návrh výškového řešení kopíruje stávající stav trati s maximálním nadvýšením + 250 mm, v místě stávajícího mostu v evid. km 0,379 je navrženo nadvýšení +400 mm. Na začátku začínají úpravy úprav směrovým a výškovým vyrovnání koleje délky 50 m na stávající stav. Charakter sklonu do km 87.962 je klesající v průměrném sklonu -3.0‰. Následně trať cca 1.2 km stoupá v průměrném sklonu +3.0‰. Poté trať do konce úseku klesá, nejdříve strměji s průměrným sklonem -16.5 ‰ a pak volněji s průměrným sklonem -1.0‰. Maximální sklon v tomto úseku je 17.498 ‰. Minimální poloměr zakružovacího oblouku je navržen v hlavní traťové koleji $R_v=3\,000\text{ m}$.

V traťové koleji je navržen nový materiál žel. svršku tvaru 49E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích B03R, tloušťka kolejového lože 0,35 m. Kolejové lože je navrženo v mezistaničních úsecích otevřené.

Návrh konstrukčních vrstev pražcového podloží je součástí přílohy 1 „Návrh pražcového podloží“. V úseku Třešť – Kostelec u Jihlavy je navržen typ podloží 2.1 a 2.2 (viz níže).

Sanace pražcového podloží je navržena dle předpisu SŽDC S4 – v místech s neúnosným podložím s výskytem jílovitých zemin a v místech skalního podloží náchylného na zvětvárání a promrzání. V ostatních úsecích bude přehutněna pláň žel. spodku. Celková délka úseku se sanací/výměnou zemní pláně je 900 m.

Pod ložnou plochou betonových pražců železničního svršku bude dodrženo 350 mm kolejového lože. Pod kolejovým ložem je navržena konstrukční vrstva o tl. 300 - 400 mm, s návazností na další úsek. Takto navržená konstrukce vyhoví na účinky zatížení na pláni tělesa železničního spodku dle požadavků SŽDC S4. V místech, kde zemní pláň nevyhoví na únosnost je navrženo zhutnění nebo odtěžení zeminy v předepsané tloušťce a nahrazení za zeminu s požadovaným modulem přetvárnosti $E_0 = 15 \text{ MPa}$. V celém úseku konstrukce vyhoví na posouzení před nepříznivými účinky mrazu.

Typy konstrukcí pražcového podloží

konstrukční typ 2.1

- konstrukční vrstva – štěrkodrt', tř. A, fr. 0-32 mm
- zemní pláň

konstrukční typ 2.2

- konstrukční vrstva – štěrkodrt', tř. A, fr. 0-32 mm
- zemní pláň
- výměna materiálu zemní pláně

Součástí objektu žel. spodku je i zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) u mostních objektů a přejezdů.

SO 90-10-01 Slavonice - Kostelec u Jihlavy, výstroj trati

Obsahem stavebního objektu je demolice a instalace nových traťových značek v celém zrekonstruovaném úseku. Demontované traťové značky budou předány SDC Jihlava. Dále bude součástí tohoto stavebního objektu přestaničení trati v úseku Telč - Kostelec (osazení nových hektometrovníků). Instalace informačního systému a tabulí uvnitř stanic a zastávek je součástí samostatných stavebních objektů.

Umístění prvků výstroje trati bude provedeno dle předpisu SŽDC M21 Topologie sítě a staničení tratí železničních drah a dle předpisu SŽDC D1.

D.2.1.2 Nástupiště

SO 01-14-01 ŽST. Slavonice - úprava nástupiště

V rámci stavby je navržena úprava stávajícího mimoúrovňového nástupiště a to z důvodu zabezpečení přechodu pro cestující. Přístup na nástupiště bude zachován stávající bezbariérový přes přístupovou komunikaci a centrální přechod. Konstrukční uspořádání nástupiště odpovídá navazující konstrukci (úrovňové nástupiště typu SUDOP). Mimo konstrukci nástupištní hrany bude povrch nástupiště tvořen dlažbou a bude opatřen značením pro nevidomé a slabozraké. Dlažba bude osazena do pískového lože tl. 30 mm, pod kterým bude vrstva štěrkodrti tl. 150 mm a nenamrzavý zhutněný materiál tl. 260 mm. Nástupištní hrany budou 550 mm nad TK. Nástupištní hrana u koleje bude ve vzdálenosti od osy koleje podle požadavků ČSN. Na konci nástupiště bude opětovně zbudována monolitická zídka se zábradlím a schody.

SO 02-14-01 Zast. Slavonice - škola, nástupiště

V rámci stavby je navrženo vybudování nového mimoúrovňového vnějšího nástupiště typu L o délce nástupní hrany 80m v nově zřízené zastávce. Přístup na nástupiště bude bezbariérový přes přístupovou komunikaci pro cestující. Poloha nástupiště, přístupové komunikace vyplývá z požadavku zajistit bezpečný přístup cestujících na nástupiště. Nástupiště jsou navržena typu „L“ dle Vzorového listu Ž 8.42-N „Mimoúrovňová nástupiště typu L bez konzolových desek“. Nástupištní blok L bude položen na podkladní a vyrovnávací vrstvu z betonu C 12/15 tl. min. 100 mm. Povrch nástupiště bude tvořen zámkovou dlažbou a bude opatřen značením pro nevidomé a slabozraké. Zámková dlažba

bude osazena do pískového lože tl. 30 mm, pod kterým bude vrstva štěrkodrti tl. 150 mm a nenamrzavý zhutněný materiál tl. 260 mm. Nástupištní hrany budou 550 mm nad TK (měřeno ve vzdálenosti kolmé od spojnice temen kolejnic). Nástupištní hrana u koleje bude ve vzdálenosti 1680 mm od osy koleje (měřeno ve směru spojnice temen kolejnic).

SO 03-14-01 ŽST. Dačice - úprava nástupiště

V rámci stavby je navržena úprava stávajícího úrovňového nástupiště a to z důvodu zabezpečení přechodu pro cestující. Přístup na nástupiště bude zachován stávající bezbariérový přes přístupovou komunikaci a centrální přechod. Konstrukční uspořádání nástupiště odpovídá navazující konstrukci (úrovňové nástupiště typu SUDOP). Mimo konstrukci nástupištní hrany bude povrch nástupiště tvořen dlažbou a bude opatřen značením pro nevidomé a slabozraké. Dlažba bude osazena do pískového lože tl. 30 mm, pod kterým bude vrstva štěrkodrti tl. 150 mm a nenamrzavý zhutněný materiál tl. 260 mm. Nástupištní hrany budou 550 mm nad TK. Nástupištní hrana u koleje bude ve vzdálenosti od osy koleje podle požadavků ČSN. Na konci nástupiště bude opětovně zbudována monolitická zídka se zábradlím a schody.

SO 04-14-01 Zast. Malý Pěčín, úprava hrany nástupiště

V rámci stavby je navržena rektifikace nástupní hrany s ohledem na novou polohu koleje. Parametry a konstrukce nástupiště zůstávají zachovány. V rámci stavby je navržena oprava povrchu nástupiště v blízkosti styku s konstrukcí nástupní hrany. Nově navržené parametry trasy koleje zůstávají v blízkosti nástupiště shodné se stávajícím stavem.

SO 04-14-02 Zast. Velký Pěčín, úprava hrany nástupiště

V rámci stavby je navržena rektifikace nástupní hrany s ohledem na novou polohu koleje. Parametry a konstrukce nástupiště zůstávají zachovány. V rámci stavby je navržena oprava povrchu nástupiště v blízkosti styku s konstrukcí nástupní hrany. Nově navržená kolej se u nástupiště nachází částečně v přechodnici a částečně v oblouku a to o poloměru $R=248,50\text{m}$ s převýšením $D=110\text{mm}$.

SO 05-14-01 ŽST. Slaviboř, nástupiště

V rámci stavby je navrženo vybudování nového mimoúrovňového poloostrovního nástupiště typu L o délkách nástupní hrany 80m v nově zřízené žst. Přístup na nástupiště bude bezbariérový přes přístupovou komunikaci pro cestující. Poloha nástupiště, přístupové komunikace vyplývá z požadavku zajistit bezpečný přístup cestujících na nástupiště. Nástupiště jsou navržena typu „L“ dle Vzorového listu Ž 8.42-N „Mimoúrovňová nástupiště typu L bez konzolových desek“. Nástupištní blok L bude položen na podkladní a vyrovnávací vrstvu z betonu C 12/15 tl. min. 100 mm. Povrch nástupiště bude tvořen zámkovou dlažbou a bude opatřen značením pro nevidomé a slabozraké. Zámková dlažba bude osazena do pískového lože tl. 30 mm, pod kterým bude vrstva štěrkodrti tl. 150 mm a nenamrzavý zhutněný materiál tl. 260 mm. Nástupištní hrany budou 550 mm nad TK. Nástupištní hrana u koleje bude ve vzdálenosti 1680 mm od osy koleje.

Centrální přechod bude vybaven VZPK.

SO 06-14-01 Zast. Radkov, úprava hrany nástupiště

V rámci stavby je navržena rektifikace nástupní hrany s ohledem na novou polohu koleje. Parametry a konstrukce nástupiště zůstávají zachovány. V rámci stavby je navržena oprava povrchu nástupiště v blízkosti styku s konstrukcí nástupní hrany. Nově navržené parametry trasy koleje zůstávají v blízkosti nástupiště shodné se stávajícím stavem.

SO 06-14-02 Zast. Telč - Staré město, úprava hrany nástupiště

V rámci stavby je navržena rektifikace nástupní hrany s ohledem na novou polohu koleje. Parametry a konstrukce nástupiště zůstávají zachovány. V rámci stavby je navržena oprava povrchu nástupiště v blízkosti styku s konstrukcí nástupní hrany. V blízkosti nástupiště je kolej navržena v oblouku o poloměru $R=300\text{m}$ a převýšení $D=70\text{mm}$.

SO 07-14-01 ŽST. Telč, nástupiště

V rámci stavby je navržena rekonstrukce kolejí č. 1, 2 a 4 a úprava polohy nástupišť. Nově budou vybudována vnější nástupiště u kolejí č. 1, 1a a poloostrovní nástupiště u koleje č.4. Všechna nástupiště jsou navržena jako úrovňová typu L o výšce nástupní hrany 550mm, délce nástupní hrany 100m a šířce 3m. Přístup na nástupiště bude ze zpevněných ploch areálu autobusového nádraží a v blízkosti výpravní budovy. Přístup na poloostrovní nástupiště bude přes přístupovou komunikaci pro cestující. Poloha nástupiště, přístupové komunikace vyplývá z požadavku zajistit bezpečný přístup cestujících na nástupiště. Nástupiště jsou navržena typu „L“ dle Vzorového listu Ž 8.42-N „Mimoúrovňová nástupiště typu L bez konzolových desek“. Nástupištní blok L bude položen

na podkladní a vyrovnávací vrstvu z betonu C 12/15 tl. min. 100 mm. Povrch nástupiště bude tvořen zámkovou dlažbou a bude opatřen značením pro nevidomé a slabozraké. Zámková dlažba bude osazena do pískového lože tl. 30 mm, pod kterým bude vrstva štěrkodrti tl. 150 mm a nenamrzavý zhutněný materiál tl. 260 mm. Nástupištní hrany budou 550 mm nad TK. Nástupištní hrana u koleje bude ve vzdálenosti 1680 mm od osy koleje.

Centrální přechod bude vybaven VZPK.

SO 09-14-01 ŽST. Sedlejev, nástupiště

V rámci stavby je navrženo vybudování nových úrovňových vnějších nástupišť typu L o výšce 550mm nad TK a délkách nástupní hrany 100m. Přístup na nástupiště bude bezbariérový přes přístupové komunikace pro cestující. Poloha nástupiště, přístupové komunikace vyplývá z požadavku zajistit bezpečný přístup cestujících na nástupiště. Nástupiště jsou navržena typu „L“ dle Vzorového listu Ž 8.42-N „Mimoúrovňová nástupiště typu L bez konzolových desek“. Nástupištní blok L bude položen na podkladní a vyrovnávací vrstvu z betonu C 12/15 tl. min. 100 mm. Povrch nástupiště bude tvořen zámkovou dlažbou a bude opatřen značením pro nevidomé a slabozraké. Zámková dlažba bude osazena do pískového lože tl. 30 mm, pod kterým bude vrstva štěrkodrti tl. 150 mm a nenamrzavý zhutněný materiál tl. 260 mm. Nástupištní hrany budou 550 mm nad TK. Nástupištní hrana u koleje bude ve vzdálenosti 1670 mm od osy koleje.

SO 10-14-01 Zast. Hodice, úprava hrany nástupiště

V rámci stavby je navržena rektifikace nástupní hrany s ohledem na novou polohu koleje. Parametry a konstrukce nástupiště zůstávají zachovány. V rámci stavby je navržena oprava povrchu nástupiště v blízkosti styku s konstrukcí nástupní hrany. V blízkosti nástupiště je kolej navržena v přímé.

SO 11-14-01 ŽST. Třešť, nástupiště

Nově bude vybudováno poloostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2. Nástupiště je navrženo jako úrovňové typu L o výšce nástupní hrany 550mm a délce nástupní hrany 100m a proměn. šířce 7,195 – 6,836m. Přístup na nástupiště bude ze zpevněných ploch v blízkosti výpravní budovy. Přístup na poloostrovní nástupiště bude přes přístupovou komunikaci pro cestující. Poloha nástupiště, přístupové komunikace vyplývá z požadavku zajistit bezpečný přístup cestujících na nástupiště. Nástupiště jsou navržena typu „L“ dle Vzorového listu Ž 8.42-N „Mimoúrovňová nástupiště typu L bez konzolových desek“. Nástupištní blok L bude položen na podkladní a vyrovnávací vrstvu z betonu C 12/15 tl. min. 100 mm. Povrch nástupiště bude tvořen zámkovou dlažbou a bude opatřen značením pro nevidomé a slabozraké. Zámková dlažba bude osazena do pískového lože tl. 30 mm, pod kterým bude vrstva štěrkodrti tl. 150 mm a nenamrzavý zhutněný materiál tl. 260 mm. Nástupištní hrany budou 550 mm nad TK. Nástupištní hrana u koleje bude ve vzdálenosti 1680 mm od osy koleje.

Centrální přechod bude vybaven VZPK.

SO 12-14-01 Zast. Salavice, úprava hrany nástupiště

V rámci stavby je navržena rektifikace nástupní hrany s ohledem na novou polohu koleje. Parametry a konstrukce nástupiště zůstávají zachovány. V rámci stavby je navržena oprava povrchu nástupiště v blízkosti styku s konstrukcí nástupní hrany. Nově navržené parametry trasy koleje zůstávají v blízkosti nástupiště shodné se stávajícím stavem.

SO 12-14-02 Zast. Kostelec u Jihlavy - masna, úprava hrany nástupiště

V rámci stavby je navržena rektifikace nástupní hrany s ohledem na novou polohu koleje. Parametry a konstrukce nástupiště zůstávají zachovány. V rámci stavby je navržena oprava povrchu nástupiště v blízkosti styku s konstrukcí nástupní hrany. V blízkosti nástupiště je kolej navržena v přímé.

*D.2.1.3 Železniční přejezdy**SO 02-13-02 Železniční přejezd v ev. km 53,374 (P6458)*

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídkami. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 02-30-10 Úprava MK a UK v KÚ Dačice. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 04-13-01 Železniční přejezd v ev. km 55,222 (P6463)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídkami. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 02-30-10 Úprava MK a UK v KÚ Dačice. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným, podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku. Na straně lomu bude z důvodu podélného sklonu vozovky zachováno odvodnění příčným žlabem s napojením do stávající šachty

SO 04-13-02 Železniční přejezd v ev. km 55,457 (P6464)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídkami. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 04-30-10 Úprava sil. III/40623. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným, podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 04-13-03 Železniční přejezd v ev. km 56,103 (P6465)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídkami. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 04-30-11 Úprava MK a UK v KÚ Malý Pěčín. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 04-13-04 Železniční přejezd v ev. km 57,038 (P6466)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídkami. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 04-30-11 Úprava MK a UK v KÚ Malý Pěčín. Odvodnění

přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 04-13-05 Železniční přejezd v ev. km 58,476 (P6467)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídками. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 04-30-12 Úprava MK a UK v KÚ Velký Pěčín. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 04-13-06 Železniční přejezd v ev. km 58,673 (P6468)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídками. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy. Dle požadavku zástupců obce Velký Pěčín bude v rámci návrhu žel. přejezdu protažen chodník na straně žel. zastávky.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 04-30-12 Úprava MK a UK v KÚ Velký Pěčín. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 04-13-07 Železniční přejezd v ev. km 58,967 (P6469)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídками. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 04-30-12 Úprava MK a UK v KÚ Velký Pěčín. V rámci návrhu dojde k úpravě směrového vedení komunikace z důvodu úpravy úhlu křížení a tím zlepšení rozhledových poměrů. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 04-13-08 Železniční přejezd v ev. km 59,565 (P6470)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídками. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 04-30-14 Úprava MK a UK v KÚ Černíč. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

V rámci předjednání s obcemi bylo rozhodnuto o zrušení tohoto přejezdu a nahrazení souběžnou polní cestou. Souběžná polní cesta bude předmětem související investice a to s ohledem na majetkoprávní projednání.

SO 04-13-09 Železniční přejezd v ev. km 59,770 (P6471)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídками. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující komunikaci řeší SO 04-30-13 Úprava sil. III/40622. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu, odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku a příčným žlábkem se zaústěním do stávajícího propustku.

SO 04-13-10 Železniční přejezd v ev. km 60,092 (P6472)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídkami. Krajiní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 04-30-14 Úprava MK a UK v KÚ Černíč. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 05-13-01 ŽST Slaviboř, přechod pro cestující

V rámci stavby bude zřízena nová přejezdová konstrukce ze ŽB panelů se závěrnými zídkami. Krajiní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v rámci návrhu PS řešícího PZZ.

Navazující komunikaci pro pěší řeší SO 05-30-01 ŽST. Slaviboř, přístupový chodník. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

Přechod pro cestující bude vybaven VZPK.

SO 06-13-08 Železniční přejezd v ev. km 60,457 (P6473)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídkami. Krajiní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 06-30-10 Úprava MK a UK v KÚ Slaviboř. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 06-13-01 Železniční přejezd v ev. km 60,732 (P6474)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídkami. Krajiní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 06-30-10 Úprava MK a UK v KÚ Slaviboř. V rámci návrhu dojde k úpravě směrového vedení komunikace z důvodu úpravy úhlu křížení a tím zlepšení rozhledových poměrů. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 06-13-02 Železniční přejezd v ev. km 61,115 (P6475)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídkami. Krajiní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 06-30-10 Úprava MK a UK v KÚ Slaviboř. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

V rámci předjednání s obcemi bylo rozhodnuto o zrušení tohoto přejezdu a nahrazení souběžnou polní cestou. Souběžná polní cesta bude předmětem související investice a to s ohledem na majetkoprávní projednání.

SO 06-13-03 Železniční přejezd v ev. km 62,286 (P6476)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídkami. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující komunikaci řeší SO 06-30-11 Úprava sil. III/40619. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným, podélným sklonem na povrch terénu, odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku a příčným žlabem umístěním cca ve stávající poloze s napojením na odvodňovací zařízení žel. spodku.

SO 06-13-04 Železniční přejezd v ev. km 62,496 (P6477)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídkami. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující místní komunikaci řeší SO 06-30-12 Úprava MK a ÚK v KÚ Radkov. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným, podélným sklonem na povrch terénu, odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku a příčným žlabem umístěním cca ve stávající poloze s napojením na odvodňovací zařízení žel. spodku.

SO 06-13-05 Železniční přejezd v ev. km 62,814 (P6478)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídkami. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující komunikaci řeší SO 06-30-13 Úprava sil. III/40618. V rámci návrhu dojde k úpravě směrového vedení komunikace z důvodu úpravy úhlu křížení a tím zlepšení rozhledových poměrů. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 06-13-06 Železniční přejezd v ev. km 65,354 (P6480)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídkami. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 06-30-14 Úprava MK a UK v KÚ Telč. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 06-13-07 Železniční přejezd v ev. km 65,969 (P6481)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídkami. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující komunikaci řeší SO 06-30-14 Úprava MK a UK v KÚ Telč. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 07-13-01 ŽST Telč, přechod pro cestující

V rámci stavby bude zřízena nová přejezdová konstrukce ze ŽB panelů se závěrnými zídками. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v rámci návrhu PS řešícího PZZ.

Navazující komunikaci pro pěší řeší SO 07-30-01 ŽST. Telč, zpevněné plochy. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

Přechod pro cestující bude vybaven VZPK.

SO 08-13-01 Železniční přejezd v ev. km 67,284 (P6482)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídками. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující komunikaci řeší SO 08-30-10 Úprava sil. I/23. V rámci návrhu dojde k úpravě směrového vedení a šířkového uspořádání komunikace z důvodu úpravy úhlu křížení a tím zlepšení rozhledových poměrů. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 08-13-02 Železniční přejezd v ev. km 21,898 (P6437)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídками. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 06-30-14 Úprava MK a UK v KÚ Telč. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 08-13-03 Železniční přejezd v ev. km 19,845 (P6436)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídками. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 08-30-11 Úprava MK a UK v KÚ Myslboř. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu, odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku a příčným žlabem ve vozovce.

SO 10-13-11 Železniční přejezd v ev. km 16,581 (P6432)

V rámci stavby dojde k úpravě dispozice žst. Sedlejev a tím i k redukci počtu kolejí v oblasti přejezdu na jednu kolej. V oblasti přejezdu a v navazujících úsecích komunikace je navržen chodník pro převedení pěších. Do tohoto chodníku jsou zaústěny komunikace pro cestující umožňující přístup na nástupiště. V rámci nového stavu se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídками. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující komunikaci řeší SO 08-30-12 Úprava sil. III/02321. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu, odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku a příčným žlábkem ve vozovce.

SO 10-13-02 Železniční přejezd v ev. km 13,333 (P6428)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídkami. Krajiní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 10-30-11 Úprava MK a UK v KÚ Hodice. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu, odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 10-13-03 Železniční přejezd v ev. km 12,456 (P6427)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídkami. Krajiní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 10-30-11 Úprava MK a UK v KÚ Hodice. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu, odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 10-13-04 Železniční přejezd v ev. km 11,266 (P6426)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídkami. Krajiní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující komunikaci řeší SO 10-30-12 Úprava sil. III/4069. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 10-13-05 Železniční přejezd v ev. km 11,021 (P6425)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídkami. Krajiní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 10-30-11 Úprava MK a UK v KÚ Hodice. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu, odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 10-13-06 Železniční přejezd v ev. km 10,659 (P6424)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídkami. Krajiní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 10-30-11 Úprava MK a UK v KÚ Hodice. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu, odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 10-13-09 Železniční přejezd v ev. km 7,800 (P6417)

V rámci směrového a výškového vyrovnaní koleje dojde ke zřízení ŽB přejezdové konstrukce s krajiními panely se závěrnými zídkami tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující komunikaci řeší SO 10-30-15 Úprava sil. II/402. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 11-13-01 ŽST Třešť, přechod pro cestující

V rámci stavby bude zřízena nová přejezdová konstrukce ze ŽB panelů se závěrnými zídками. Krajiní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v rámci návrhu PS řešícího PZZ.

Navazující komunikaci pro pěší řeší SO 11-30-01 ŽST. Třešť, zpevněné plochy. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu a odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

Přechod pro cestující bude vybaven VZPK.

SO 12-13-01 Železniční přejezd v ev. km 4,929 (P6413)

V rámci zavedení V130 dojde ke zřízení ŽB přejezdové konstrukce s krajními ŽB panely se závěrnými zídками tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující komunikaci řeší SO 12-30-11 Úprava MK a UK v KÚ Jezdovice. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu, odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 12-13-07 Železniční přejezd v ev. km 4,531 (P6411)

V rámci zavedení V130 dojde ke zřízení ŽB přejezdové konstrukce s krajními ŽB panely se závěrnými zídками tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující komunikaci řeší SO 12-30-11 Úprava MK a UK v KÚ Jezdovice. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu, odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 12-13-02 Železniční přejezd v ev. km 3,717 (P6410)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídками. Krajiní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující komunikaci řeší SO 12-30-12 Úprava sil. III/4062. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu, odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 12-13-03 Železniční přejezd v ev. km 3,325 (P6409)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídками. Krajiní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující komunikaci řeší SO 12-30-13 Úprava sil. III/4061. S ohledem na nedostatečnou vzdálenost přejezdu od křiž. se sil. II/406 je nutný v rámci stavby zásah do sil. II/406. Chodník procházející přes přejezd řeší SO 12,30-15 Úprava MK a UK v KÚ Slavice. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu, odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 12-13-04 Železniční přejezd v ev. km 2,116 (P6408)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídками. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 12-30-14 Úprava MK a UK v KÚ Kostelec u Jihlavy. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu, odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 12-13-05 Železniční přejezd v ev. km 0,769 (P6407)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídками. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 12-30-14 Úprava MK a UK v KÚ Kostelec u Jihlavy. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu, odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

SO 12-13-06 Železniční přejezd v ev. km 0,670 (P6406)

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nová přejezdová konstrukce za konstrukci ze ŽB panelů se závěrnými zídками. Krajní panely přejezdové konstrukce budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy.

Rozhledové poměry na žel. přejezdu jsou uvedené v příloze příslušného evidenčního listu přejezdu.

Navazující účelovou komunikaci řeší SO 12-30-13 Úprava sil. II/406. Odvodnění přejezdu je zajištěno příčným a podélným sklonem na povrch terénu, odvodňovacím zařízením v rámci žel. spodku.

D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 06-21-01 – Rekonstrukce mostu v ev. km 60,892

Mostní objekt překračuje místní komunikaci. Mostní konstrukce vykazuje silné průsaky vody s výluhy pojiva v klenbě. Dále je na mostě nevyhovující prostorové uspořádání.

V rámci rekonstrukce mostu dojde k sanaci stávající kamenné klenby. Sanace bude zahrnovat výplňovou injektáž zdiva a přespárování v rozsahu přibližně 60% do hloubky 20 cm a přespárování v rozsahu přibližně 40 % do hloubky 50 cm.

Nová nosná konstrukce je tvořena žb vanou. Deska žb vany je navržena ve střechovitém podélném sklonu, s horním povrchem desky ve sklonu 5%, spodní povrch desky v podélném sklonu 2 %, tloušťka desky je navržena 295-455 mm, deska je lokálně zúžena nad klenbou na 205 mm. V příčném sklonu je žb deska navržena vodorovně, pouze žlab pod drenáží je navržen ve sklonu 3%. Na žb desku navazuje svislá část žb vany o tl. 200 mm. ŽB vana je uložena na stávající kamenné klenbě, zabezpečuje odvedení vody z železničního svršku od stávající klenbové konstrukce.

SO 06-21-02 – Rekonstrukce mostu v ev. km 61,201

Předmětem stavebního objektu je přestavba stávajícího železničního mostu z důvodu nevyhovujícího stavu nosné konstrukce a nevyhovujícího průjezdného profilu. Most bude nahrazen konstrukcí s kolejovým ložem.

Současný stav:

Stávající opěry jsou tvořeny kamenným zdivem spojeným maltou. V rámci rekonstrukce mostu, která proběhla v srpnu 2020, došlo k lokálnímu přezdění kamenných opěr, hloubkovému přespárování, výplňové injektáží a stažení opěr nerezovou ocelí. Únosnost rekonstruovaných opěr je pro návrhové zatížení dostatečná.

Nosná konstrukce je tvořena dvěma ukloněnými ocelovými nosníky výšky 1,9 m a ortotropní mostovkou tvořenou příčnými výztuhami proměnné výšky v údolnicovém sklonu (min výška je 0,45 m) a podélnými výztuhami výšky 0,22 m. Osová vzdálenost spodních pásnic hlavních nosníků je 3,86 m a horních pásnic hlavních nosníků 5,77, příčných výztuh 1,85 m a podélných výztuh 0,5 m. Podélný sklon nosné konstrukce je 1 %.

Navrhované řešení:

Nově je navrženo ubourání kamenných opěr až do úrovně uložení nových monolitických úložných prahů a závěrných zídek. V dalším stupni PD bude upřesněna výška ubourání stávajících opěr podle přesného doměření kamenných kvádrů. Úložné prahy budou ke stávajícím kamenným opěrám připevněny pomocí vleповaných kotevních trnů. Úložné prahy jsou navrženy žb monolitické, tloušťka úložných prahů v osách uložení je 1,0 m, horní povrch je v podélném sklonu 4 %, tl. závěrné zídky je navržena 0,5 m.

Na závěrnou zídku navazuje žb vana tvořená monolitickou deskou a prefabrikovanými svislými nosníky s římsami, v dalším stupni PD bude prověřeno využití stávajících přechodových zídek vybudovaných při rekonstrukci v srpnu 2020. Podélný sklon žb desek je navržen 3% směrem od opěr mostu, na konci přechodových zídek je na žb desce je uložena drenážní trubka v příčném sklonu 3%, která je vyústěna na terén.

Nosná konstrukce je uložena na každé opěře na dvojici kalotových ložisek (slavibořická opěra – pevná ložiska, telčská opěra – posuvná ložiska). Na obou stranách je nosná konstrukce ukončena těsněním dilatačním závěrem. Pro uložení nosné konstrukce budou vybudované nové úložné prahy tl. 1,0 m v ose uložení.

SO 06-21-04 – Rekonstrukce mostu v ev. km 65,904

Předmětem stavebního objektu je rekonstrukce klenbového železničního mostu z důvodu zamezení průsaku vody ke konstrukci mostu. V rámci rekonstrukce mostu dojde k sanaci stávajících kamenných opěr. Sanace bude zahrnovat výplňovou injektáž zdiva a přespárování v rozsahu přibližně 60% do hloubky 20 cm a přespárování v rozsahu přibližně 40 % do hloubky 50 cm.

Dále dojde k sanaci stávající kamenné klenby. Sanace bude zahrnovat výplňovou injektáž zdiva a přespárování v rozsahu přibližně 60% do hloubky 20 cm a přespárování v rozsahu přibližně 40 % do hloubky 50 cm. Na poprsní zídky klenby bude provedena žb římsa pomocí vleповané výztuže do poprsních zídek. Na římsách bude osazeno ocelové zábradlí.

SO 06-21-05 – Rekonstrukce mostu v ev. km 66,516

Mostní objekt překračuje komunikaci II/112. Stávající konstrukce mostu (ocelová NK a betonové opěry) bude kompletně odbourána z důvodu nevyhovujícího VMP a nutného většího přemostění konstrukce (možnost umístění chodníku a rozšíření komunikace pod mostem). Bude navržena nová nosná ocelová konstrukce s masivní deskou mostovky – varianta s komorovými nosníky bez úklonu s extrémně stlačenou stavební výškou. Opěry jsou monolitické, železobetonové z betonu C30/37. Délka přemostění je 10,0 m a délka nosné konstrukce je 12,3 m. Most má rovnoběžná monolitická vykonzolovaná křídla. Na mostě bude provedeno ZKPP.

SO 10-21-01 Rekonstrukce mostu v ev. km 11,117

Současný stav:

Objekt se nachází v obci Hodice. Most převádí jednokolejnou železniční trať přes Třeštský potok. Nosná konstrukce je tvořena kamennou klenbou. Na klenbě jsou po obou stranách kamenné zídky. Výška mostu 6,25m, šířka 6,72m. Prostorové uspořádání odpovídá VMP 2,5. Spárování je rozvolněné a popraskané, na zdivu roste vegetace.

Navrhované řešení:

Dojde k demontáži stávajícího zábradlí a ubourání stávajících říms. Kamenné zídky budou podle technického stavu ubourány a znovu vyzděny kamenným zdivem. V rámci rekonstrukce dojde k sanaci stávající kamenné klenby. Dojde k demontáži kolejí i pražců. Po odtěžení násypu bude

zhotovena plovoucí izolace v nulovém příčném sklonu. Budou doplněny zídky pro přechod z uzavřeného do otevřeného kolejového lože. Voda bude odvedena příčnou drenáží na svah zemního tělesa. V rámci rekonstrukce bude zhotoveno i hloubkové přespárování kamenného zdiva klenby včetně křídel.

Z důvodu migrace živočichů byla doplněna jednostranná lavice, která nebude při normálním průtoku zatápěná.

SO 12-21-01 – Rekonstrukce mostu v ev. km 3,057

Stávající mostní objekt překračuje účelovou komunikaci navazující na silnici II. třídy 406. Stávající konstrukce mostu (ocelová trámová NK s motnicemi a kamennými opěrami) je v současném stavu nevyhovující pro VMP 2,5 a její rozšíření není vzhledem k zvýšení traťové třídy zatížení možné. V rámci rekonstrukce je navrženo snesení stávající ocelové nosné konstrukce, odbourání části stávajících opěr a křídel. Stávající kamenné opěry budou hloubkově přespárovány a bude provedena injektáž zdiva. Na opěrách bude proveden nový vykonzolovaný betonový úložný práh z betonu C30/37. Nová nosná ocelová konstrukce bude vzhledem ke stávajícím stísněným podmínkám pod mostní konstrukcí navržena s masivní deskou mostovky – varianta s komorovými nosníky bez úklonu s extrémně stlačenou stavební výškou. Uložení konstrukce bude realizováno přes liniová tangenciální ložiska. Délka přemostění je 4,0 m a délka nosné konstrukce je 6,40 m. Přechod uzavřeného kolejového lože na mostní konstrukci do otevřeného kolejového lože na širé trati je řešen náběhovým klínem realizovaným mezi parapetními zídками. Před a za mostem bude provedeno ZKPP.

SO 12-21-02 – Rekonstrukce mostu v ev. km 0,379

Stávající mostní objekt překračuje bezejmennou vodoteč ústící do řeky Jihlavy. Stávající konstrukce mostu (ocelová trámová NK s motnicemi a kamennými opěrami) je v současném stavu nevyhovující pro VMP 3,0 a její rozšíření není vzhledem k zvýšení traťové třídy zatížení možné. V rámci rekonstrukce je navrženo snesení stávající ocelové nosné konstrukce, odbourání části stávajících opěr a křídel. Stávající kamenné opěry budou hloubkově přespárovány a jejich únosnost bude zvýšena maloprůměrovými mikropilotami. Na kamenných opěrách bude proveden nový betonový úložný práh z betonu C30/37. Nová nosná ocelová konstrukce je navržena typu ZBN (zabetonované nosníky) Uložení konstrukce na opěry je přes vrubový kloub. Délka přemostění je 8,95 m a délka nosné konstrukce je 10,0 m. Přechod uzavřeného kolejového lože na mostní konstrukci do otevřeného kolejového lože na širé trati je řešen náběhovým klínem realizovaným mezi parapetními zídками. Před a za mostem bude provedeno ZKPP.

SO 12-21-03 Rekonstrukce mostu v ev. km 0,239

Současný stav:

Objekt se nachází před stanicí Kostelec u Jihlavy. Most převádí jednokolejnou železniční trať přes řeku Jihlavu. Nosná konstrukce je tvořena ocelovou nýtovanou konstrukcí s prvkovou mostovkou a dřevěnými mostnicemi. Spodní stavba je kamenná ve špatném technickém stavu. Most je nevyhovující z hlediska nedodržení VMP na mostě a z hlediska absence kolejového lože.

Navrhované řešení:

V novém stavu bude stávající nosná konstrukce snesena a spodní stavba bude demolována. Bude vybudována nová železobetonová spodní stavba založená na plošných základech. Nosná konstrukce je z důvodu vysoké hladiny NP a KNP navržena se stlačenou stavební výškou. Nosná konstrukce bude ocelová s dolní mostovkou uloženou mezi svislé hlavní nosníky. Vzhledem k situování mostu ve staničním obvodu, je uvažován VMP 3,0 s ohledem na směrový oblouk o poloměru cca 300m.

Most bude kolmý o rozpětí 18,5m. Ocelová nosná konstrukce bude montována za slavonskou opěrou a následně vysunuta pomocí nadlehčení kolovým jeřábem situovaným za kosteleckou opěrou.

SO 04-21-11 Rekonstrukce propustku v ev. km 55,203

Současný stav:

Objekt se nachází v areálu kamenolomu u města Dačice. Propustek převádí jednokolejnou železniční

trať přes občasnou vodoteč z výroby, vnitřkem propustku je vedený dopravník. Nosná konstrukce propustku je tvořena deskou se zabetonovanými kolejnicemi uloženými na kamenných opěrách. Na vtokové straně propustku je postavená budova kamenolomu. Čela propustku jsou rovná s osazenou betonovou římsou. Světlost propustku je 1,6 x 1,5 m.

Navrhované řešení:

V novém stavu je navržena demolice betonové římsy na výtokové straně a uložení nové železobetonové římsy, na kterou bude osazeno nové ocelové zábradlí. Dále odstranění stávající vodotěsné izolace a položení nové izolace proti zemní vlhkosti. Nosná konstrukce bude lokálně sanována a budou opraveny trhliny. Dno propustku bude upraveno odlážděním s uloženým betonovým žlabem pro odvedení vody z objektu. Žlab na výtokové straně bude napojen na stávající kanalizaci.

SO 04-21-12 – Rekonstrukce propustku v ev. km 55,498

Kamenný propustek o délce přemostění 2m bude kompletně odbourán kvůli nevyhovujícímu VMP. Nový rámový prefabrikovaný propustek o délce přemostění 2m bude délky 6m s monolitickou ŽB římsou.

SO 04-21-13 Rekonstrukce propustku v ev. km 55,680

Současný stav:

Objekt se nachází v širé trati mezi žst. Malý Pěčín a žst. Dačice. Propustek převádí jednokolejnou železniční trať přes vodu tekoucí z Poddvoreckého rybníka do řeky Moravská Dyje. Nosná konstrukce propustku je tvořena betonovou deskou uloženou na kamenných opěrách. Čela propustku jsou rovná osazená betonovou římsou. Světlost propustku je 1,0 x 1,0 m.

Navrhované řešení:

V novém stavu je navržena demolice stávajícího propustku a výstavba nového. Nová nosná konstrukce je tvořena z prefabrikovaných železobetonových trub o průměru 1,0 m, vtoková a výtoková trouba je navržena se šikmým čelem. Celková délka propustku je 10,2 m, podélný sklon 1,8 %. Na vtokové i výtokové straně je navrženo zpevnění terénu kamennou dlažbou do betonu.

SO 04-21-24 Rekonstrukce propustku v ev. Km 58,441

Současný stav:

Propustek se nachází v širé trati v obci Velký Pěčín. Podél tratě v blízkosti propustku vede místní komunikace. Propustkem převádí jednokolejnou železniční trať přes vodu z příkopu do odvodňovacího potrubí za výtokem propustku. Nosná konstrukce propustku je tvořena tvořena betonovou deskou uloženou na kamenných opěrách na straně vtoku a kruhovou troubou na straně výtoku. Na straně vtoku je kolmé čelo, na straně výtoku je čelo šikmé.

Navrhované řešení:

V novém stavu je navržena kompletní přestavba stávajícího železničního propustku z důvodu nevyhovujícího stavu konstrukce. Nová konstrukce bude tvořena prefabrikovanými patními železobetonovými troubami průměru 0,8 m s kolmými čely, čelními zídkami a železobetonovými římsami na obou koncích. Celková délka propustku je 5,88 m, podélný sklon 2%. Na vtokové i výtokové straně je navrženo zpevnění terénu kamennou dlažbou do betonu.

SO 04-21-32 – Rekonstrukce propustku v ev. km 60,287

Stávající betonový trubní propustek v ev. km 60,287 polohově zasahuje do nově budovaného nástupiště v ŽST Slaviboř. Stávající propustek bude zcela nahrazen novým betonovým trubním propustkem z patkových prefabrikovaných trub DN 1000 v délce 16,7 m. Na vtoku i výtoku jsou navrženy jímky s kamennou dlažbou zakryté kompozitní mříží. Do vtokové jímky je zaústěna meliorační roura. Z výtokové jímky je zachováno původní navrhované zaústění přes dvě trouby DN 300 přes stávající nezpevněnou komunikace do příkopu.

SO 06-21-14 Rekonstrukce propustku v ev.km 62,312

Současný stav:

Propustek se nachází v širé trati v obci Radkov. Podél tratě v blízkosti propustku vede silnice III/40619. Propustkem převádí jednokolejnou železniční trať přes vodu z příkopu končícího před přejezdem na pravou stranu od odvodňovacího kanálu, který ústí do řeky Moravská Dyje. Nosná konstrukce propustku je tvořená betonovou deskou uloženou na kamenných opěrách. Čela propustku jsou kolmá osazená betonovou římsou. Světlost propustku je 1,0 x 0,7 m.

Navrhované řešení:

V novém stavu je navržena kompletní přestavba stávajícího železničního propustku z důvodu nevyhovujícího stavu konstrukce. Nová konstrukce bude tvořena prefabrikovanými patními železobetonovými troubami průměru 0,8 m s kolmými čely, čelními zídkami a železobetonovými římsami na obou koncích. Kolejové lože na mostním objektu bude částečně otevřené, jeho přechod bude proveden pomocí přechodových zídek. Celková délka propustku je 5,905 m, podélný sklon 0,5%. Na vtokové i výtokové straně je navrženo zpevnění terénu kamennou dlažbou do betonu.

SO 06-21-16 Rekonstrukce propustku v ev. km 62,733

Současný stav:

Objekt se nachází na širé trati za obcí Radkov směrem na Telč. Propustek převádí jednokolejnou železniční trať přes občasnou vodoteč. Nosná konstrukce propustku je tvořená betonovou deskou uloženou na betonových opěrách. Zakončení propustku je na obou stranách zakončeno čelními zídkami rovnoběžnými s železniční tratí. Na těchto zídkách je nadbetonovaná žb. římsa. Čela propustku jsou rovná s osazenou betonovou římsou. Světlost propustku je 1,9 x 1,65 m.

Navrhované řešení:

V novém stavu je navržena kompletní demolice propustku včetně spodní stavby a výstavba nového mostu o světlé šířce 6,0m. Přestavba propustku na most je navržena na základě hydrotechnického výpočtu, kdy bylo třeba zamezit přelivu vody při průtoku Q100 přes železniční trať. Konstrukce propustku je železobetonová, rámová, uložená na základové železobetonové desce. Na mostě je navržené polootevřené kolejové lože, přechod na otevřené lože v trati je zajištěn pomocí prefabrikovaných přechodových zídek. Koryto potoka je navrženo zpevnění z kamene do betonu s vloženou kynetou pro zajištění minimálního průtoku Q365.

SO 06-21-17 Rekonstrukce propustku v ev. km 62,936

Současný stav:

Objekt se nachází na širé trati za obcí Radkov směrem na Telč. Jedná se o inundační propustek situovaný v údolnicovém oblouku žel. trati. Propustek převádí vodu při přívalových deštích ze západní straně pod železniční tratí do koryta Moravské Dyje. Terén na výtoku je o cca 0,6m nad úrovní dna propustku, není tedy zajištěn plynulý odtok propustku. Nosná konstrukce propustku je tvořena betonovou deskou uloženými na betonových opěrách. Zakončení propustku je na obou stranách zakončeno čelními zídkami rovnoběžnými s železniční tratí. Na těchto zídkách je nadbetonovaná žb. římsa. Čela propustku jsou rovná s osazenou betonovou římsou. Světlost propustku je 1,9 x 1,65 m.

Navrhované řešení:

V novém stavu je navržena kompletní demolice propustku včetně spodní stavby a výstavba nového mostu o světlé šířce 6,0m. Přestavba propustku na most je navržena na základě hydrotechnického výpočtu, kdy bylo třeba zamezit přelivu vody při průtoku Q100 přes železniční trať. Konstrukce propustku je železobetonová, rámová, uložená na základové železobetonové desce. Na mostě je navržené polootevřené kolejové lože, přechod na otevřené lože v trati je zajištěn pomocí prefabrikovaných přechodových zídek. Koryto příležitostné vodoteče je navrženo zpevněné z kamene do betonu s vloženou kynetou pro zajištění minimálního průtoku Q365. Pro zajištění spolehlivého odtoku bude na výtokové straně vybudován nový příkop na patě žel. náspu směrem k propustku v km 63,000, kde bude napojen do stávajícího koryta směřujícího k řece Moravské Dyji.

SO 06-21-20 Rekonstrukce propustku v ev. km 63,549

Současný stav:

Propustek se nachází v širé trati u města Telče. Podél tratě v blízkosti propustku teče řeka Moravská Dyje. Propustkem převádí jednokolejnou železniční trať přes vodu z končícího příkopu na pravou stranu tratě do pole. Nosná konstrukce propustku je tvořena betonovou deskou uloženou na kamenných opěrách. Čela propustku jsou kolmá osazená betonovou římsou. Světlost propustku je 0,8 x 0,6 m.

Navrhované řešení:

V novém stavu je navržena kompletní přestavba stávajícího železničního propustku z důvodu nevyhovujícího stavu konstrukce. Nová konstrukce bude tvořena prefabrikovanými patními železobetonovými troubami průměru 1,0 m se šikmými čely z lomového kamene do betonu. Celková délka propustku je 11,2 m, podélný sklon 1%. Na vtokové i výtokové straně je navrženo zpevnění terénu kamennou dlažbou do betonu.

SO 09-21-12 Rekonstrukce propustku v ev. km 16,580

Současný stav:

Objekt se nachází před Žst. Sedlejev u přejezdu silnice III/02321. Na vtok propustku je vyústěná silniční prahová vpust' a železniční příkop. Betonový trubní propustek o průměru 0,7 m podchází 2 koleje a pak pravděpodobně vede šikmo pod silnicí až do silničního příkopu.

Navrhované řešení:

V novém stavu je navržena demolice stávajícího propustku a výstavba nového. Nová konstrukce propustku je navržena ze železobetonových patkových trub o průměru 0,8 m. Na vtokové straně je navržena betonová jímka zakrytá kompozitní mříží, do které je zaústěný stávající silniční prahová vpust' a železniční příkop. Po podejití nové jednokolejné tratě je propustek vyústěn do nové betonové spádové šachty, na kterou bude napojené stávající trubní vedení pod silnicí. Celková délka propustku spolu s jímkou a šachtou je 17,68 m, propustek je v podélném sklonu 2,0 %. V okolí vtokové jímky je navrženo odláždění okolního terénu.

SO 10-21-10 Zrušení propustku v ev. km 12,881

V ev. km 12,881 se nachází původní trubní propustek. Vtok je nedohledán, výtok dohledán a plně zanesen. Propustek je navržen na zrušení. V novém stavu bude v rámci úprav železničního spodku zajištěno odvedení vody trativody a žlaby ke stávajícímu deskovému propustku v ev. km 12,518.

SO 10-21-11 Zrušení propustku v ev. km 12,673

V ev. km 12,673 se nachází původní trubní propustek. Výtok ani vtok je nedohledán. Propustek je plně zanesen. Propustek je navržen na zrušení. V novém stavu bude v rámci úprav železničního spodku zajištěno odvedení vody trativody a žlaby ke stávajícímu deskovému propustku v ev. km 12,518.

SO 11-21-10 Rekonstrukce propustku v ev. km 7,329

Stávající betonový trubní propustek v ev. km 7,329 je v současné době plně zanesen a nefunkční. Při srážkách dochází k značnému zaplavování kolejiště. Nový trubní propustek je navržen cca 10 m od původního – ev. km 83,110 (nové staničení) z prefabrikovaných betonových patních trub DN 1200 mm v délce cca 30 m. Na vtok a výtok jsou navrženy jímky s kamenným odlážděním a zakryty kompozitním roštem. Pro zaústění pravého trativodu je navržena další monolitická jímka. Na výtokovou jímku bude navazovat souběžná investiční akce obce Třešť, která odvede vody z pozemků SŽ.

D.2.1.5 Ostatní inženýrské objektyD.2.1.5.1 Sdělovací sítě (mimodrážní)*SO 10-73-01 Úprava sdělovacího vedení CETIN u přejezdu P6432*

Zhotovitel musí zajistit při předání staveniště splnění podmínek správců podzemních i nadzemních

zařízení obsažených v jejich vyjádřeních a nesmí zahájit výkopové práce před vytýčením a ověřením stavu zařízení zástupci příslušných správců podzemních inženýrských sítí. Vytýčení sítí bude provedeno jednotlivými správci před vlastní realizací přeložek.

Na jihozápadní straně upravovaného přejezdu P6432 budou začínat dvě přeložky sdělovacího kabelového vedení CETIN, z důvodu, uložení kabelového vedení mimo komunikaci do chodníku a v místech křížení komunikace na kolmo s dostatečnou ochranou (v hloubce dle ČSN a uložené v obetonované chráničce). Dále budou kabely dostatečně ochráněny pod kolejemi v hloubce dle ČSN a uložené v obetonované chráničce).

Jedna přeložka bude končit ve stávajícím rozvaděči umístěném na torzu dřevěného sloupu společnosti CETIN na severovýchodní straně přejezdu.

Nové kabelové vedení vedené pod kolejemi bude ochráněno pomocí nové chráničky DN 160, která bude založena bez – výkopovou technologií, tedy pomocí protlaku. Kabelové vedení uložené pod kolejemi bude uloženo v minimální hloubce dle požadavku vlastníka kolejí společnosti SŽDC. Navržená celková délka protlaku pod kolejemi je 4,5 metrů.

Druhá přeložka kabelového vedení bude začínat na jihu v žkm 73,835 a končit bude na severozápadní straně přejezdu na hranici stavby, a na severovýchodní straně přejezdu na hranici stavby.

Nové kabely vedené pod koleji budou ochráněny pomocí nové chráničky DN 160.

Nové kabelové vedení vedené pod kolejemi bude ochráněno pomocí nové chráničky DN 160, která bude založena bez – výkopovou technologií, tedy pomocí protlaku. Kabelové vedení uložené pod kolejemi bude uloženo v minimální hloubce dle požadavku vlastníka kolejí společnosti SŽDC. Navržená celková délka protlaku pod kolejemi je 4,5 metrů.

Nové kabelové vedení vedené pod vozovkou bude ochráněno pomocí nové chráničky DN 160. Kabely uložené pod vozovkou budou uloženy v minimální hloubce 0,9 metrů, navržený celkový překop pod vozovkou je délky 7,5 metrů.

D.2.1.5.2 Elektrorozvodné sítě (mimodrážní)

SO 05-73-11 Úprava VO Černíč

Stávající stav:

V blízkosti žel. přejezdu P6471 na p.č.3129, k.ú. Černíč (620131) se nachází sloup veřejného osvětlení obce Černíč.

Navrhovaný stav:

V souvislosti s plánovanou rekonstrukcí přejezdové konstrukce a doplnění závor PZZ bude stožár VO přeložen do nové polohy mimo kolizi s výstražníkem a připojen na stávající kabelizaci.

SO 08-73-11 Úprava VO u přejezdu P6482

Stávající stav:

V blízkosti žel. přejezdu P6482 v ulici Třebíčská na p.č.7459/5, 7449/7, k.ú. Telč (765546) se nachází stožáry veřejného osvětlení obce Telč.

Navrhovaný stav:

V souvislosti s plánovanou rekonstrukcí přejezdové konstrukce a úpravou komunikace bude provedena přeložka dvou stožárů VO na protější stranu komunikace v ulici Třebíčská na p.č.7459/7, 7599/1, k.ú. Telč (765546). Dle nové polohy stožáru budou v nutném rozsahu upraveny kabelové trasy VO.

Uložení kabelů bude provedeno v souladu s požadavky a zásadami vlastníka zařízení, dle příslušných ČSN, TNŽ a předpisu SŽDC SŽDC S4 při křížení žel. spodku.

SO 12-73-12 Přeložka vedení NN v obci Salavice, silnice II/406

Stávající stav:

Podél komunikace II/406 se na p.č.843/1, 857, 116/5, 114/2 a 115/4 se nachází stávající nadzemní vedení NN v majetku E.ON distribuce. Na sloupech vedení NN je také VO obce.

Navrhovaný stav:

V souvislosti se směrovou úpravou komunikace II/406 bude vedení NN přeloženo mimo příkop upravené komunikace. Dotčené parcely budou zachovány dle stávajícího stavu. VO na překládaných sloupech bude sneseno viz SO 12-73-11.

SO 12-73-13 Úprava vedení VN u přejezdu P6409

Stávající stav:

Stávající nadzemní vedení VN v majetku E.ON Distribuce šikmo kříží trať v blízkosti žel. přejezdu P6409.

Navrhovaný stav:

V souvislosti s plánovanou úpravou komunikace, rekonstrukcí přejezdu a doplnění PZS se závorymi bude trasa vedení VN, včetně stožárů přeložena do nové polohy mimo oblast přejezdu. Vodorovná vzdálenost nejbližšího vodiče od výstražníku přejezdu za bezvětrí musí být větší než 5 m.

*D.2.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)**D.2.1.6.1 Kanalizace**SO 07-70-01 ŽST Telč odvodnění*

Srážkové a drenážní vody z trativodů v ŽST Telč budou svedeny do nové dešťové kanalizace v km 66,780 a 66,995. Trasa dešťové kanalizace je vedena přes nově navržené revizní šachty na trativodech (součást stavebního objektu železničního spodku) kolmo přes železniční trať. Nová dešťová kanalizace je ukončena ve vsakovacích galeriích. Před vyústěním je vždy na dešťové kanalizaci osazena revizní šachta s filtrací. Dešťová kanalizace je navržena v profilu DN 300 z plastových trub SN 16 v jednotném spádu 7 ‰. V km 66,780 je délka dešťové kanalizace 48 m a v km 66,995 pak 19 m. Dešťové vody budou v souladu s vyhláškou č. 501/2006 Sb. ve znění vyhlášky č. 269/2009 Sb. vsakovány. Na koncích obou dešťových kanalizací jsou navrženy vsakovací objekty. Dle vsakovací zkoušky (GeoTec-GS, a.s z roku 2020) jsou podmínky pro zasakování v řešeném prostoru vhodné. Koeficient vsaku se zde pohybuje okolo $7,28 \cdot 10^{-6}$ m/s. Hladina podzemní vody nebyla zastižena do hloubky 5 m. U vsakovacích objektů je navržen součinitel bezpečnosti vsaku $f = 3$. Jako vsakovací objekty jsou navrženy dvě samostatné vsakovací galerie o ploše 46 m², hloubce 2,1 m a maximálním objemu 96 m³. V km 66,780 je požadován min. objem 86 m³ a v km 66,995 pak 75 m³. Vsakovací objekty jsou složeny z jednotlivých vsakovacích bloků standardních velikostí 1,2*0,6*0,3 m nebo jejich násobků dle vybraného výrobce. Bloky jsou navrženy na zatížení D400. Na rovné dno vyhloubené jámy se položí geotextilie s požadovaným přesahem, na kterou se umístí jednotlivé řady plastových modulů a tyto se spojí spojovacími prvky dle pokynů výrobce. Po sestavení vsakovací galerie bude připojeno nátokové potrubí a větrací hlavice do předformátovaných otvorů v modulech. Větrací hlavice bude vyvedena do přilehlé zeleně. Návrh a osazení vsakovacích galerií je navrženo v souladu s ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod.

SO 08-70-01 Úprava odvodnění sil. I/23

Stávající systém odvádění srážkových vod z komunikace I/23 v ulicích Třebíčská a Staňkova v Telči je v prostoru stávajícího železničního přejezdu řešena pomocí uličních vpustí, které jsou zaústěny do stávající jednotné kanalizace z trub PP DN 400 a DN 500. Nově řešená úprava odvodnění zachovává stávající systém, tj. dochází zde pouze k posunu dvou stávajících uličních vpustí. Množství odváděných srážkových vod se nemění. Dotčené stávající uliční vpusti budou včetně přípojek DN 150 zrušeny a nahrazeny novými vpustmi, a to včetně nových kanalizačních přípojek DN 150. Délka

přípojky UV1 je 8 m a UV2 pak 4 m. Obě přípojky jsou navrženy z plastového potrubí DN 150 v souladu se stávajícím stavem. Stávající odbočky na jednotné kanalizaci PP DN 400 budou zachovány a případně u UV1 doplněny kolenem 45°. Vlastní uliční vpusti UV1 a UV2 jsou součástí stavebního objektu komunikace SO 083010. Součástí tohoto stavebního objektu je také rektifikace dvou stávajících poklopů na revizních šachtách na jednotné kanalizaci. Jedná se o stávající revizní šachty Š 1406 a Š1410. Dále bude upravena a rektifikována jedna stávající uliční vpust' u vlastního železničního přejezdu.

D.2.1.6.2 Vodovody

SO 02-71-01 Přeložka vodovodu u přejezdu P6441

Tento stavební objekt řeší přeložku stávající vodovodní přípojky ve správě ČEVAK a.s.. Stávající vodovodní přípojka pro zahrádkářský svaz Slavonice je vedena od stávajícího vodovodního řadu z litinových trub DN 80 v ulici J.Fučíka. Zde je osazen podzemní hydrant a odbočka vodovodní přípojky v předpokládaném profilu PE d.63. Vodovodní přípojka je pod stávající železniční tratí vedena ve stávajícím propustku DN 400. V rámci výstavby nového přejezdu P6441 je nutno tuto vodovodní přípojku přeložit. Přeložka je navržena z potrubí PE100 SDR11 PE d.63,5,7 mm v souladu se stávajícím stavem. Křížení s železniční tratí je navrženo řízeným podvrtem PE d.160 délky 10 m. Celková délka přeložky je 28 m. Napojení na stávající vodovodní přípojku bude za novým železničním přejezdem. Stávající potrubí vodovodní přípojky bude při výkopových pracích odstraněno, případně jinak zajištěno, a to v celkové délce 21 m. Napojení na stávající vodovodní řad z litinových trub DN 80 bude na stávající odbočku / navrtávací pas. Zde bude osazeno nové uzavírací šoupátko se zemní souprouhou a poklopem.

D.2.1.6.3 Plynovody

SO 08-72-01 Přeložka STL plynovodu u přejezdu P6482

Připravovanou úpravou silnice I/23 v Telči (ulice Třebíčská) bude dotčen stávající STL plynovod DN 80 a bude třeba provést jeho přeložku do prostoru mimo vozovku. Přeložka bude zhotovena z potrubí PE ø90 mm. Napojení přeložky na stávající plynovod bude provedeno v ulici Třebíčské před vjezdem na pozemek p.č. 6040/6. Od místa napojení bude plynovod veden v travnaté ploše před domem č.p. 296 k místní komunikaci vedoucí do areálu Zemědělských staveb Jihlava a.s. Vzhledem k tomu, že tato komunikace je jediným přístupem do areálu Zemědělských staveb Jihlava a.s., je její přechod navržen protlakem chráničky PE ø160 mm. Délka chráničky bude 10,0 m. Za přechodem této místní komunikace bude přeložka ukončena napojením na stávající STL plynovod DN 80 na začátku ulice Za Stínadly u domu č.p. 290. Délka přeložky je 32,40 m, délka nahrazovaného úseku stávajícího plynovodu je 32,23 m.

Přeložka bude uložena v zemi s krytím min. 80 cm v nezpevněném terénu. Přechod místní komunikace bude proveden s krytím min. 1,0 m na vrch chráničky. Potrubí plynovodu bude podsypáno (vrstva 10 cm) a obsypáno (vrstva 20 cm) kopaným pískem, na potrubí se připevní signalizační vodič, který se na obou koncích propojí na stávající ocelový plynovod DN 80. Ve výšce cca 40 cm nad potrubí se do rýhy umístí výstražná fólie. Potrubí plynovodní přeložky i by-pasu budou před uvedením do provozu podrobena tlakové zkoušce vzduchem o tlaku 0,6 MPa. Potrubí přeložky se potom zasype vytěženou zeminou a povrch terénu se upraví do původní podoby.

Napojení na stávající plynovod je navrženo bez přerušení jeho provozu pomocí by-pasu PE ø63 mm. Délka by-pasu bude 40,0 m. Stávající plynovod pro napojení by-pasu bude navrtán a odstavovaný úsek bude uzavřen zdvojeným balónováním v místech napojení přeložky.

Součástí stavby bude i odstranění odstaveného úseku plynovodu DN 80 v celé délce nahrazovaného potrubí stávajícího plynovodu i v celé délce by-pasu PE ø63 mm.

Ochranné pásmo STL plynovodu v zastavěné části obce je 1 m od půdorysu potrubí na obě strany, bezpečnostní pásmo pro STL plynovody stanoveno není. Vlastníkem plynovodu je společnost GASNET s.r.o., jeho provozovatelem je GridServices, s.r.o.

D.2.1.8 Pozemní komunikace

SO 02-30-01 Zast. Slavonice - škola, přístupový chodník

Jedná se o nově navržený chodník umožňující přístup na nově zřízenou zastávku Slavonice škola.

Trasa chodníku je navržena s ohledem na polohu oplocení dopravního hřiště na pozemku parc. č. 1273/3 s navázáním na místní komunikaci umožňující přístup na dopravní hřiště.

Výškové řešení je přizpůsobeno potřebám navázání na nástupiště nově zřízené zastávky a max. respektování stávajícího stavu.

SO 02-30-10 Úprava MK a UK v KÚ Dačice

Tento objekt zahrnuje úpravu místních a účelových komunikací v katastrálním území Dačice vyvolanou stavební úpravou navazujících železničních přejezdů ev. č. P6458 a P6463.

SO 02-30-11 Úprava MK u přejezdu P6442

Tento objekt zahrnuje úpravu nároží křižovatky ul. Rudolecká a bezejmenné u žel. přejezdu ev. č. P6442 z důvodu osazení PZZ se závorami.

SO 04-30-10 Úprava sil III/40623

Tento objekt zahrnuje úpravu sil. III/40623 vyvolanou stavební úpravou navazujícího železničního přejezdu ev. č. P6464.

SO 04-30-11 Úprava MK a UK v KÚ Malý Pěčín

Tento objekt zahrnuje úpravu místních a účelových komunikací v katastrálním území Malý Pěčín vyvolanou stavební úpravou navazujících železničních přejezdů ev. č. P6465 a P6466.

SO 04-30-12 Úprava MK a UK v KÚ Velký Pěčín

Tento objekt zahrnuje úpravu místních a účelových komunikací v katastrálním území Velký Pěčín vyvolanou stavební úpravou navazujících železničních přejezdů ev. č. P6467, P6468 a P6469.

SO 04-30-13 Úprava sil III/40622

Tento objekt zahrnuje úpravu sil. III/40622 vyvolanou stavební úpravou navazujícího železničního přejezdu ev. č. P6471.

SO 04-30-14 Úprava MK a UK v KÚ Černíč

Tento objekt zahrnuje úpravu místních a účelových komunikací v katastrálním území Černíč vyvolanou stavební úpravou navazujících železničních přejezdů ev. č. P6472.

SO 05-30-01 ŽST Slaviboř, přístupový chodník

Jedná se o nově navržený chodník umožňující přístup na nově zřízenou železniční stanici Slaviboř.

SO 05-30-10 ŽST Slaviboř, zpevněná plocha u technologického objektu

Jedná se o nově navržený plochu umožňující přístup k technologickému objektu železniční stanice Slaviboř.

SO 06-30-10 Úprava MK a UK v KÚ Slaviboř

Tento objekt zahrnuje úpravu místních a účelových komunikací v katastrálním území Dačice vyvolanou stavební úpravou navazujících železničních přejezdů ev. č. P6473 a P6474.

SO 06-30-11 Úprava sil III/40619

Tento objekt zahrnuje úpravu sil. III/40619 vyvolanou stavební úpravou navazujícího železničního přejezdu ev. č. P6476.

SO 06-30-12 Úprava MK a ÚK v KÚ Radkov

Tento objekt zahrnuje úpravu místních a účelových komunikací v katastrálním území Radkov vyvolanou stavební úpravou navazujících železničního přejezdu ev. č. P6477.

SO 06-30-13 Úprava sil III/40618

Tento objekt zahrnuje úpravu sil. III/40618 vyvolanou stavební úpravou navazujícího železničního přejezdu ev. č. P6478.

SO 06-30-14 Úprava MK a ÚK v KÚ Telč

Tento objekt zahrnuje úpravu místních a účelových komunikací v katastrálním území Telč vyvolanou stavební úpravou navazujících železničních přejezdů ev. č. P6480, P6481, P6482 (chodník a navazující MK) a P6437.

SO 06-30-15 Úprava sil. II/112

Tento objekt zahrnuje úpravu sil. II/112 vyvolanou rekonstrukcí žel. mostu v ev. km 66,516, který řeší SO 06-21-05.

SO 07-30-01 ŽST Telč, zpevněné plochy

Tento objekt zahrnuje úpravu zpevněných ploch v obvodu žst. Telč vyvolanou změnou konfigurace kolejíště.

SO 08-30-10 Úprava sil. I/23

Tento objekt zahrnuje úpravu sil. I/123 vyvolanou rekonstrukcí žel. přejezdu ev. č. P6482.

SO 08-30-11 Úprava MK a ÚK v KÚ Mysliboř

Tento objekt zahrnuje úpravu místních a účelových komunikací v katastrálním území Mysliboř vyvolanou stavební úpravou navazujících železničního přejezdu ev. č. P6436.

SO 08-30-12 Úprava sil III/02321

Tento objekt zahrnuje úpravu sil. III/02321 vyvolanou stavební úpravou navazujícího železničního přejezdu ev. č. P6432 a P6433.

SO 09-30-01 ŽST Sedlejev, přístupový chodník

Jedná se o nově navržený chodník umožňující přístup do žst. Sedlejev.

SO 10-30-01 Souběžná komunikace u žel. přejezdu v ev. č. P6429

Jedná se o souběžnou polní cestu umožňující obsluhu dotčeného území i po zrušení žel. přejezdu ev. č. P6429.

SO 10-30-10 Úprava MK a ÚK v KÚ Sedlejev

Tento objekt zahrnuje úpravu místních a účelových komunikací v katastrálním území Sedlejev vyvolanou stavební úpravou navazujícího železničního přejezdu ev. č. P6432 (chodník a navazující MK).

SO 10-30-11 Úprava MK a ÚK v KÚ Hodice

Tento objekt zahrnuje úpravu místních a účelových komunikací v katastrálním území Hodice vyvolanou stavební úpravou navazujících železničních přejezdů ev. č. P6428, P6427, P6425 a P6424.

SO 10-30-12 Úprava sil III/4069

Tento objekt zahrnuje úpravu sil. III/4069 vyvolanou stavební úpravou navazujícího železničního přejezdu ev. č. P6426.

SO 10-30-13 Úprava sil II/406

Tento objekt zahrnuje úpravu sil. II/406 vyvolanou stavební úpravou navazujícího železničního přejezdu ev. č. P6421 a P6409.

SO 10-30-15 Úprava sil II/402

Tento objekt zahrnuje úpravu sil. II/402 Třešť – Batelov vyvolanou stavební úpravou navazujícího železničního přejezdu ev. č. P6417.

SO 11-30-01 ŽST Třešť, zpevněné plochy

Tento objekt zahrnuje úpravu zpevněných ploch v obvodu žst. Třešť vyvolanou změnou konfigurace kolejíště.

SO 12-30-10 Úprava MK a ÚK v KÚ Třešť

Tento objekt zahrnuje úpravu místních a účelových komunikací v katastrálním území Třešť vyvolanou stavební úpravou navazujícího železničního přejezdu ev. č. P6422.

SO 12-30-11 Úprava MK a ÚK v KÚ Jezdovice

Tento objekt zahrnuje úpravu místních a účelových komunikací v katastrálním území Jezdovice vyvolanou stavební úpravou navazujících železničních přejezdů ev. č. P6411 a P6413.

SO 12-30-12 Úprava sil III/4062

Tento objekt zahrnuje úpravu sil. III/4062 Třešť - Salavice vyvolanou stavební úpravou navazujícího železničního přejezdu ev. č. P6410.

SO 12-30-13 Úprava sil III/4061

Tento objekt zahrnuje úpravu sil. III/4061 Třešť - Salavice vyvolanou stavební úpravou navazujícího železničního přejezdu ev. č. P6409.

SO 12-30-15 Úprava MK a ÚK v KÚ Salavice

Tento objekt zahrnuje úpravu místních a účelových komunikací v katastrálním území Salavice vyvolanou stavební úpravou navazujícího železničního přejezdu ev. č. P6409 (chodník a navazující MK).

SO 12-30-14 Úprava MK a ÚK v KÚ Kostelec u Jihlavy

Tento objekt zahrnuje úpravu místních a účelových komunikací v katastrálním území Kostelec u Jihlavy vyvolanou stavební úpravou navazujících železničních přejezdů ev. č. P6407 a P6408.

SO 90-30-02 Dopravně inženýrská opatření

Předmětem objektu je dočasná úprava dopravního režimu v síti veřejně přístupných komunikací vyvolanou realizací stavby.

SO 90-43-03 Opravy objízdných komunikací

Předmětem objektu je oprava veřejně přístupných komunikací určený pro trasování objízdné trasy vyvolanou realizací stavby.

*D.2.1.11 Objekty pro zajištění veřejného zájmu**SO 90-33-01 Slavonice – Kostelec u Jihlavy, vegetační úpravy*

Obsahem stavebního objektu je návrh vegetačních úprav v rámci realizace záměru „Revitalizace trati Kostelec - Telč - Slavonice“.

Vegetační úpravy dále řeší založení trávniku na plochách k tomu určených.

SO 90-33-02 Slavonice – Kostelec u Jihlavy, rekultivace

Obsahem stavebního objektu je rekultivace úseku opuštěných částí komunikací vlivem úpravy úhlu křížení v blízkosti žel. přejezdů. Způsob rekultivace je řešen v souladu se zákonem č. 334/1992Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu a souvisejících právních předpisů.

D.2.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

D.2.2.1 Pozemní objekty

- SO 01-40-01 ŽST Slavonice, stavební úpravy ve VB
SO 03-40-01 ŽST Dačice, stavební úpravy ve VB
SO 03-40-02 ŽST Dačice, technologický objekt
SO 05-40-01 ŽST Slaviboř, technologický objekt
SO 07-40-01 ŽST Telč, stavební úpravy ve VB
SO 07-40-02 ŽST Telč, technologický objekt
SO 09-40-01 ŽST Sedlejev, stavební úpravy ve VB
SO 11-40-01 ŽST Třešť, stavební úpravy ve VB
SO 13-40-01 ŽST Kostelec u Jihlavy, technologický objekt
SO 90-40-01 RDP Jihlava

Ve stávajících výpravních budovách jsou navrhovány změny dispozice a využití místností v přízemních prostorech vždy jen v takovém rozsahu, aby bylo možné zde umístit potřebné technologie (zabezpečovací a sdělovací zařízení). Jedná se o 5 jednotlivých SO (SO 01-40-01 – ŽST Slavonice, stavební úpravy ve VB, SO 03-40-01 – ŽST Dačice, stavební úpravy ve VB, SO 07-40-01 – ŽST Telč, stavební úpravy ve VB, SO 09-40-01 – ŽST Sedlejev, stavební úpravy ve VB a SO 11-40-01 – ŽST Třešť, stavební úpravy ve VB). Ve Výpravních budovách Slavonice, Dačice a Třešť se jedná pouze o drobné úpravy – vybourání, případně dozdění příček a zazdění, případně vybourání průchodů a následná výměna náslapné vrstvy podlah. Ve výpravní budově v Telči se jedná také o úpravy příček ale hlavně vybourání a snížení podlahy. Ve výpravní budově Sedlejev je nutné kromě úprav příček a zazdění otvorů odstranit komín a vybourat nosnou stěnu, která bude nahrazena sloupem a průvlak. Z hlediska napojení inženýrských sítí budou všechny výpravní budovy nově napojeny na zabezpečovací a sdělovací kabely, stávající sítě jako elektro, vodovod a kanalizace budou dále využívány.

Jsou navrhovány 4 nové technologické objekty (SO 03-40-02 – ŽST Dačice, technologický objekt, SO 05-40-01 – ŽST Slaviboř, technologický objekt, SO 07-40-02 – ŽST Telč, technologický objekt a SO 13-40-01 – ŽST Kostelec u Jihlavy, technologický objekt). Všechny objekty jsou určeny pro uložení potřebné technologie a jsou navrhovány jako skládané z železobetonových prefabrikovaných prostorových buněk a zateplené kontaktním zateplovacím systémem ETICS. Objekty jsou plně podřízeny potřebné technologii a jsou zastřešeny sedlovou střechou s nosnou konstrukcí ze sbíjených vazníků. Pod celým objektem je vždy kabelový prostor, a budova je založena na základové desce. U hlediska napojení na inženýrské sítě jsou objekty napojeny vždy na elektro rozvod a budova v ŽST Slaviboř je ještě napojena na zabezpečovací a sdělovací kabely.

V rámci stavby vznikne regionální dispečerské pracoviště Jihlava (SO 90-40-01 – RDP Jihlava). Pracoviště bude umístěno v Jihlavě ve výpravní budově na hlavním nádraží. Vytipovaná lokalita je stávající dopravní kancelář v 1NP s přístupem z nástupiště, která je využívána zhruba z poloviny a druhá polovina by se mohla uvolnit a využít pro stanoviště RDP.

D.2.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

- SO 02-41-01 Zast. Slavonice – škola, přístřešek
SO 05-41-01 ŽST Slaviboř, přístřešek
SO 09-41-01 ŽST Sedlejev – přístřešek

Jedná se vždy o jednoduché ze třech stran uzavřené přístřešky s nosnou ocelovou konstrukcí. Bočnice a zadní stěna jsou navrženy z bezpečnostního skla a střecha je tvořena sendvičovým panelem. Založeny budou na základových patkách. Přístřešky jsou umístěny vždy na nástupišti. Z hlediska inženýrských sítí budou napojeny jen na rozvody osvětlení.

D.2.2.4 Orientační systém

SO 01-43-01 ŽST Slavonice, orientační systém

SO 02-43-01.1 Slavonice - Dačice, orientační systém - zast. Slavonice škola

SO 02-43-01.2 Slavonice - Dačice, orientační systém - zast. Mutišov

SO 02-43-01.3 Slavonice - Dačice, orientační systém - zast. Dolní Bolíkov

SO 02-43-01.4 Slavonice - Dačice, orientační systém - zast. Peč

SO 02-43-01.5 Slavonice - Dačice, orientační systém - zast. Urbaneč

SO 02-43-01.6 Slavonice - Dačice, orientační systém - zast. Dačice město

SO 03-43-01 ŽST Dačice, orientační systém

SO 04-43-01.1 Dačice - Slaviboř, orientační systém - zast. Malý Pěčín

SO 04-43-01.2 Dačice - Slaviboř, orientační systém - zast. Velký Pěčín

SO 05-43-01 ŽST Slaviboř, orientační systém

SO 06-43-01.1 Slaviboř - Telč, orientační systém - zast. Radkov

SO 06-43-01.2 Slaviboř - Telč, orientační systém - zast. Telč-Staré město

SO 07-43-01 ŽST Telč, orientační systém

SO 08-43-01.1 Telč - Sedlejev, orientační systém - zast. Myliboř

SO 09-43-01 ŽST Sedlejev, orientační systém

SO 10-43-01.1 Sedlejev - Třešť, orientační systém - zast. Hodice

SO 10-43-01.2 Sedlejev - Třešť, orientační systém - zast. Třešť město

SO 11-43-01 ŽST Třešť, orientační systém

SO 12-43-01.1 Třešť - Kostelec u Jihlavy, orientační systém - zast. Jezdovice

SO 12-43-01.2 Třešť - Kostelec u Jihlavy, orientační systém - zast. Salavice

SO 12-43-01.3 Třešť - Kostelec u Jihlavy, orientační systém - zast. Kostelec u Jihlavy masna

Veškeré prvky orientačního systému budou odstraněny a nahrazeny prvky novými. Tabule budou v zastávkách plechové. V prostorách žel. stanic a zastávek budou oproti současnému stavu doplněny prvky pro orientaci osob se zrakovým postižením.

Orientační systém pro cestující navržen dle Směrnice SŽDC č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách. Navržený orientační systém se graficky i rozměrově řídí TNŽ 73 6390 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ a „Grafickým manuálem jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“.

Bude zahrnovat tabule s názvem žst. a žel. zastávek, označení jednotlivých nástupišť, směry jízdy, směry východu a označení přístupu k nástupišťům. V rámci orientačního systému budou, podle §16 novely vyhlášky č. 177/1995 Sb., na nástupišťích vyznačeny sektory. Pro usnadnění orientace slabozrakých a nevidomých budou sloužit orientační hlasové majáčky (OHM) a hmatné štítky.

Podrobně viz část dokumentace D.2.2.4 Orientační systém.

D.2.2.5 Demolice

SO 03-45-01 ŽST Dačice, demolice

SO 05-45-01 ŽST Slaviboř, demolice

K demolícím jsou navrženy objekty, které jsou v kolizi s navrhovaným kolejovým řešením a s ní související infrastrukturou (tzn. objekty, které je třeba odstranit za účelem uvolnění plochy pro výstavbu nových objektů). Řešeny jsou jen ty budovy, které jsou uvedeny v KN.

Celkem jsou navrženy k demolici 2 objekty. První z nich je zděný objekt v km 54,480 u výpravní budovy. Demolován bude z důvodu potřeby umístění nového TO. Druhým demolovaným objektem je přístřešek na současné zastávce Slaviboř. Demolovaný přístřešek je v kolizi s nově navrhovanou trasou koleje.

Podrobně viz část dokumentace D.2.2.5 Demolice.

D.2.2.6 Vnější vybavení budov (drobná architektura + oplocení)

SO 02-42-01.1 Slavonice - Dačice, drobná architektura - zast. Slavonice škola

SO 02-42-01.2 Slavonice - Dačice, drobná architektura - zast. Dačice město

SO 03-42-01 ŽST Dačice, drobná architektura

SO 05-42-01 ŽST Slaviboř, drobná architektura

SO 07-42-01 ŽST Telč, drobná architektura

SO 09-42-01 ŽST Sedlejev, drobná architektura

SO 10-42-01.1 Sedlejev - Třešť, drobná architektura - zast. Třešť město

SO 11-42-01 ŽST Třešť, drobná architektura

Předmětem návrhu je rozmístění prvků městského mobiliáře v jednotlivých zastávkách a stanicích. Navrhujeme kompletní vybavení nástupišť novým mobiliářem. V návrhu se uplatní následující typy městského mobiliáře:

- Jednostranná lavička
- Koš na tříděný odpad
- Koš na směsný odpad
- Infopanel (oboustranný / jednostranný)
- Stojany na kola
- Nádobu na posypový materiál 420l

Výběr konkrétních výrobků bude proveden v následujícím stupni projektové dokumentace. Výběr podléhá celkovému novému architektonickému řešení stavby. Doporučujeme, aby design konkrétních výrobků zhotovitel konzultoval s architektem stavby. Součástí dodávky mobiliáře jsou také základové patky a kotvení mobiliáře.

Z hlediska investic je veškerý navržený mobiliář v rámci této stavby financovaný SŽ. Z hlediska budoucí správy mobiliáře předpokládáme následující rozdělení:

- mobiliář na železničních nástupištích převezme SŽ.

Veškerý mobiliář je navrhnout dle pokynu SŽDC PO-20/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Mobiliář.

Mobiliář bude řešen ve vybraných zastávkách a stanicích a na základě požadavků vyplývajících ze vstupní porady za pozemní objekty ze dne 14.7.2020.

Seznam vybraných stanic a zastávek:

- zast. Slavonice škola (1 nástupiště)
- zast. Dačice město (1 nástupiště)
- ŽST Dačice (1 nástupiště)
- ŽST Slaviboř (1 nástupiště)
- ŽST Telč (3 nástupiště)
- ŽST Sedlejev (2 nástupiště)

- zast. Třešť město (1 nástupiště)
- ŽST Třešť (1 nástupiště)

SO 11-42-02 ŽST Třešť, oplocení

Z důvodu zajištění bezpečnosti a zabránění vstupu do kolejiště bude v km 81,812 – km 82,058 provedeno nové pletivové oplocení.

Nové oplocení bude provedeno v celkové délce 453m. Přičemž délka oplocení vpravo je 205,5 a délka oplocení vlevo je 247,5m. Oplocení bude tvořeno ocelovými pozinkovanými a poplastovanými sloupky $d=48\text{mm}$, délky 2500mm. Sloupky budou umístěny po vzdálenosti 2,5m. Pletivo bude použito ocelové pozinkované a poplastované $v=1800\text{mm}$, oka 50/50mm.

Podrobně viz část dokumentace D.2.2.14 Vnější vybavení budov (drobná architektura + oplocení).

D.2.3 Trakční a energetická zařízení**D.2.3.1 Trakční vedení****SO 13-73-01 ŽST. Kostelec u Jihlavy, úprava TV*****Stávající stav trakčního vedení***

Železniční stanice Kostelec u Jihlavy (km 78,0) je uzlovou stanicí jednokolejných tratí ve směru Veselí nad Lužnicí - Jihlava a Kostelec - Slavonice. Elektrifikována je pouze jednokolejná trať Veselí nad Lužnicí - Jihlava.

Žst. Kostelec u Jihlavy a navazující traťové úseky je elektrifikována jednofázovou proudovou soustavou „S“ se jmenovitým napětím 25 kV, 50Hz AC, označené 1 PEN AC 25 kV 50 Hz / TN-C

Montáž TV je provedena podle předchozích typových sestav.

V železniční stanici je v souladu se zásadami na jednokolejně trati obcházecí vedení průřezu 1x240 AlFe. Pro zvýšení průřezu je v traťových úsecích zesilovací vedení 1x240 AlFe.

Rozhodujícím napájecím bodem je TNS Horní Cerekev (km 62,750), která je situována na trati ve směru Veselí n. Lužnicí.

Původní materiály se vyskytují v celém úseku. Trolejový drát je použit na hlavní koleji č. 1 průřezu 100 mm² Cu, na vedlejších kolejích ve stanici 80 mm² Cu.

Trolejové vedení je zavěšeno převážně na rámových nosných branách, v menší míře na individuálních závěsech pomocí šikmých trubkových izolovaných konzol. Stožáry jsou použity příhradové a trubkové s ochranou povrchu metalizací.

Ochrana proti nebezpečnému dotyku neživých částí TV je řešena individuálním ukolejňením.

Stávající dopravní koleje v žst. Kostelec u Jihlavy jsou koleje č. 1, 2, 3, 4, 5 a kolej č. 6 ve směru na Jihlavu a Slavonice.

Napájecí vedení - stávající stav:

Dopravní koleje jsou napájeny podélně přes odpojovače č. 401 a 411, příčně přes odpojovače č. 4, 5 a 21, který je připojen do obcházecího vedení.

Obcházecí vedení 1x240 AlFe je podélně napájeno přes odpojovače č. 1 - 11.

1.sekce

- Kolej č. 1 hlavní systém TR 100 mm² Cu+ NL 50 mm² Bz

2.sekce

- Kolej č. 3 - 5 vedlejší systém TR 80 mm² Cu + NL 50 mm² Fe

3.sekce

- Koleje č. 2 - 4 - 6 vedlejší systém TR 80 mm² Cu + NL 50 mm² Fe

Ovládání odpojovačů je dálkové s motorovým pohonem

Zpětné trakční vedení

Pro vedení zpětného proudu slouží kolejnicové pasy a zem. Kolejnicové propojky a lanová propojení k zajištění funkce kolejových obvodů jsou součástí stavebních objektů rekonstrukce železničního svršku.

Z důvodů omezení bludných proudů a zmenšení úbytků trakčního napětí budou kolejnice svařeny, na výhybkách vybaveny propojkami a lanovým propojením v souladu s požadavky ČSN 34 2613 a předpisu SŽDC S3. Pro výlukové stavy související s demontáží kolejí musí být zajištěno náhradní propojení zpětné cesty podle ČSN 34 1509.

Nové izolované styky koleje, které budou nově situovány v kolejišti z důvodů zabránění šíření zpětných a bludných proudů jsou součástí stavebního objektu rekonstrukce železničního svršku.

Rozsah provedené úpravy trakčního vedení

Pro umožnění výstavby nového mostu – SO 12-21-03 Rekonstrukce mostu v ev. km 0,239 – který je v přímé kolizi se stávajícími podpěrami č. 54 a 55 je navržena demontáž těchto podpěr.

Za stávajícího stavu je zatrolejován výběh koleje ve směru Slavonice. Jedná se o sestavu č. 2, je navrženo zkrácení této sestavy. Za současného stavu kotví sestava č. 2 mezi podpěrami č. 18 a 58, je plně kompenzována, délka sestavy je 834,25m. Zkrácením sestavy, s novým pevným kotvením na st.č. 48 (stožár AP 7a, 600x800, 90x10, 11m, základ 140-55) vznikne plně kompenzovaný půl-úsek v délce 684m. Trakční podpěry č. 53, 54, 55, 56, 57 a 58 budou demontovány bez náhrady – viz příloha č.3 Polohový plán. Práce na úpravě TV proběhnou v rámci napěťových výluk před začátkem rekonstrukce mostu.

Pro práce na železničním svršku a spodku bude vložena do TV kol. 2 v konci výhybky č. 11A provizorní izolace tak aby stavební práce mohli probíhat bez vlivu na elektrický provoz zbývajících částí kolejiště, pro práce v blízkosti TV pod napětím je nutné uvažovat s napěťovými výlukami. Přesný rozsah výluk bude upřesněn v dalším stupni dokumentace.

Zkrácení rozsahu zatrolejování bylo projednáno se Správou železnic, OŘ Brno, PO Jihlava.

D.2 3.4 Ohřev výměn (EOV)

SO 03-64-01 ŽST Dačice,EOV

Stávající stav

Ve stanici není EOV vybudován.

Nový stav

Elektrický ohřev výměn bude osazen na výhybkách 1 a 6. EOV bude napájen z rozvaděče REOV umístěného v rozvodně NN v technologickém objektu.

Rozvaděč bude napájen z rozvaděče RH umístěného rozvodně NN. V rozvaděči RH bude umístěno podružné měření technologie.

SO 05-64-01 ŽST Slaviboř, EOV

Stávající stav

V místě budoucí stanice je zastávka, EOV zde není vybudován.

Nový stav

Elektrický ohřev výměn bude osazen na obou dvou výhybkách ve stanici. EOV bude napájen z rozvaděče REOV umístěného v rozvodně NN v technologickém objektu.

Rozvaděč bude napájen z rozvaděče RH umístěného rozvodně NN. V rozvaděči RH bude umístěno podružné měření technologie.

*SO 07-64-01 ŽST Telč, EOV**Stávající stav*

Ve stanici není EOV vybudován.

Nový stav

Elektrický ohřev výměn bude osazen na deseti výhybkách číslo 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 11 a 12. EOV bude napájen z rozvaděče REOV umístěného v rozvodně NN v rozvodně NN trafostanice.

Rozvaděč bude napájen z rozvaděče RH umístěného rozvodně NN. V rozvaděči RH bude umístěno podružné měření technologie.

*SO 09-64-01 ŽST Sedlejš, EOV**Stávající stav*

Ve stanici není EOV vybudován.

Nový stav

Elektrický ohřev výměn bude osazen na dvou výhybkách ve stanici. EOV bude napájen z rozvaděče REOV umístěného u přední stěny výpravní budovy.

Rozvaděč bude napájen z rozvaděče RH umístěného u přední stěny výpravní budovy. V rozvaděči RH bude umístěno podružné měření technologie.

*SO 11-64-01 ŽST Třešť, EOV**Stávající stav*

Ve stanici není EOV vybudován.

Nový stav

Elektrický ohřev výměn bude osazen na výhybkách 1 a 3. EOV bude napájen z rozvaděče REOV umístěného u přední stěny výpravní budovy.

Rozvaděč bude napájen z rozvaděče RH umístěného u přední stěny výpravní budovy. V rozvaděči RH bude umístěno podružné měření technologie.

D.2 3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů*SO 02-61-01 Napájení BTS Slavonice**Stávající stav*

Rozvody NN ve stanici jsou relativně nové, systém GSM-R není na trati zaveden.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude z hlavního rozvaděče ve výpravní budově napojen rozvaděč RBTS umístěný u vysílače GSM-R s příkonem 5kW, který bude z tohoto rozvaděče napojen.

*SO 02-61-02 Rozvody NN pro PZS km 37,646; 38,025; 38,472; 38,772 a zast. Slavonice škola**Stávající stav*

Zastávka dnes neexistuje, přejezdy jsou zabezpečeny výstražnými kříži, které nevyžadují napájení.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudováno nové hlavní domovní vedení z hlavní domovní skříně určené distributorem elektrické energie ukončené v elektroměrovém rozvaděči RE, ze kterého bude napojen rozvaděč RVO budovaný v rámci souvisejícího SO osvětlení zastávky. Z rozvaděče RVO bude napojen z měřeného vývodu rozvaděč RP3, ze kterého budou vyvedeny dva napájecí kabely pro ostatní rozvaděče RP1, RP2 a RP4. Z jednotlivých rozvaděčů RP budou napojeny příslušné přejezdy.

Příkon energetická bilance a důležitost dodávky – nové technologie:

objekty a technologie	Nový instalovaný příkon [kW]	soudobost b	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
zabezpečovací zařízení	12	0,8	9,6	1
sdělovací zařízení	0,5	0,8	0,4	1
Osvětlení	0,5	1	0,5	3
celkem	13		10,5	

Z výše uvedené hodnoty nového příkonu zastávky 10,5kW (3x16A) vyplývá potřebný rezervovaný příkon odpovídající sazbovému jističi 3x25A.

SO 02-61-04 Rozvody NN pro PZS km 40,385; 41,013; 41,358; 41,600 a zast. Mutišov

Stávající stav

Zastávka není elektrifikována, přejezdy jsou zabezpečeny výstražnými kříži, které nevyžadují napájení.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudováno nové hlavní domovní vedení z hlavní domovní skříně určené distributorem elektrické energie ukončené v elektroměrovém rozvaděči RE, ze kterého bude napojen rozvaděč RVO budovaný v rámci souvisejícího SO osvětlení zastávky. Z rozvaděče RVO bude napojen z měřeného vývodu rozvaděč RP4, ze kterého bude vyveden napájecí kabel pro ostatní rozvaděče RP1, RP2 a RP3. Z jednotlivých rozvaděčů RP budou napojeny příslušné přejezdy.

Příkon energetická bilance a důležitost dodávky – nové technologie:

objekty a technologie	Nový instalovaný příkon [kW]	soudobost b	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
zabezpečovací zařízení	12	0,8	9,6	1
sdělovací zařízení	5,5	0,8	4,4	1
Osvětlení	0,5	1	0,5	3
celkem	18		14,5	

Z výše uvedené hodnoty nového příkonu zastávky 14,5kW (3x22A) vyplývá potřebný rezervovaný příkon odpovídající sazbovému jističi 3x25A.

SO 02-61-06 Rozvody NN pro PZS km 43,726; 44,182; 46,146 a pro zast. Dolní Bolíkov, zast. Peč

Stávající stav

Zastávky nejsou elektrifikovány, přejezdy jsou zabezpečeny výstražnými kříži, které nevyžadují napájení.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudováno nové hlavní domovní vedení z hlavní domovní skříně určené distributorem elektrické energie ukončené v elektroměrovém rozvaděči RE, ze kterého bude napojen rozvaděč RVO budovaný v rámci souvisejícího SO osvětlení zastávky. Z rozvaděče RVO budou napojeny z měřených vývodů rozvaděče RP1 a RBTS. Z rozvaděče RP1 bude vyveden napájecí kabel pro ostatní rozvaděče RP2, RP3, RP4 a rozvaděč RVO pro osvětlení zast. Peč s vlastním měřením spotřeby. Z jednotlivých rozvaděčů RP budou napojeny příslušné přejezdy.

Příkon energetická bilance a důležitost dodávky – nové technologie:

objekty a technologie	Nový instalovaný příkon [kW]	soudobost Σ	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
zabezpečovací zařízení	9	0,8	7,2	1
sdělovací zařízení	6	0,8	4,8	1
Osvětlení	1	1	1	3
celkem	16		13	

Z výše uvedených hodnot nového příkonu zastávky 13kW (3x20A) vyplývá potřebný rezervovaný příkon odpovídající sazbovému jističi 3x25A.

SO 02-61-08 Rozvody NN pro PZS km 47,310; 49,065 a zast. Urbaneč

Stávající stav

Zastávka není elektrifikována, přejezdy jsou zabezpečeny výstražnými kříži, které nevyžadují napájení.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudováno nové hlavní domovní vedení z hlavní domovní skříně určené distributorem elektrické energie ukončené v elektroměrovém rozvaděči RE, ze kterého bude napojen rozvaděč RVO budovaný v rámci souvisejícího SO osvětlení zastávky. Z rozvaděče RVO budou napojeny z měřených vývodů rozvaděče RP2 a RBTS. Z rozvaděče RP2 bude vyveden napájecí kabel pro rozvaděč RP1. Z jednotlivých rozvaděčů RP budou napojeny příslušné přejezdy.

Příkon energetická bilance a důležitost dodávky – nové technologie:

objekty a technologie	Nový instalovaný příkon [kW]	soudobost b	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
zabezpečovací zařízení	6	0,8	4,8	1
sdělovací zařízení	5,5	0,8	4,4	1
Osvětlení	0,5	1	0,5	3
celkem	12		9,7	

Z výše uvedených hodnot nového příkonu zastávky 9,7kW (3x15A) vyplývá potřebný rezervovaný příkon odpovídající sazbovému jističi 3x25A.

SO 02-61-09 Rozvody NN pro PZS km 52,242 a 52,571

Stávající stav

Přejezdy jsou zabezpečeny výstražnými kříži, které nevyžadují napájení.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudováno nové hlavní domovní vedení z hlavní domovní skříně určené distributorem elektrické energie ukončené v elektroměrovém rozvaděči RE, ze kterého bude napojen rozvaděč RP2, ze kterého bude vyveden napájecí kabel pro rozvaděč RP1. Z jednotlivých rozvaděčů RP budou napojeny příslušné přejezdy.

Příkon energetická bilance a důležitost dodávky – nové technologie:

Z výše uvedených hodnot nového příkonu přejezdů 6kW (3x9A) vyplývá potřebný rezervovaný příkon odpovídající sazbovému jističi 3x20A.

SO 02-61-10 Rozvody NN pro PZS km 53,734; 53,948 a zast. Dačice město

Stávající stav

Na zastávce je stávající odběrné místo 3x25A, ze kterého je napájeno osvětlení zastávky a stávající PZS na zastávce. Rozvody NN a osvětlení na zastávce je v zachovalém stavu, ale z důvodu navázání na nové technologie je nutná jeho rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudováno nové hlavní domovní vedení ze stávající hlavní domovní skříň ukončené v elektroměrovém rozvaděči RE, ze kterého bude napojen rozvaděč RVO budovaný v rámci souvisejícího SO osvětlení zastávky. Z rozvaděče RVO budou napojeny z měřených vývodů rozvaděče RP1 a RBTS. Z rozvaděče RP1 bude vyveden napájecí kabel pro rozvaděče RP1 a RP2. Z jednotlivých rozvaděčů RP budou napojeny příslušné přejezdy.

Příkon energetická bilance a důležitost dodávky – nové technologie:

objekty a technologie	Nový instalovaný příkon [kW]	soudobost b	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
zabezpečovací zařízení	9	0,8	7,2	1
sdělovací zařízení	5,5	0,8	4,4	1
Osvětlení	0,5	1	0,5	3
celkem	15		12,1	

Z výše uvedené hodnoty nového příkonu zastávky 12,1kW (3x19A) vyplývá potřebný rezervovaný příkon odpovídající sazbovému jističi 3x25A.

SO 02-61-11 Osvětlení zast. Mutišov

Stávající stav

Zastávka není elektrifikována, přejezdy jsou zabezpečeny výstražnými kříži, které nevyžadují napájení.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO, ve kterém budou osazeny měřené vývody pro PZS, sdělovací zařízení a BTS, dále budou z rozvaděče RVO přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení.

Pro osvětlení nástupišť a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru.

SO 02-61-12 Osvětlení zast. Dolní Bolíkov

Stávající stav

Zastávka není elektrifikována, přejezdy jsou zabezpečeny výstražnými kříži, které nevyžadují napájení.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO, ve kterém budou osazeny měřené vývody pro PZS, sdělovací zařízení a BTS, dále budou z rozvaděče RVO přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení.

Pro osvětlení nástupišť a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru.

*SO 02-61-13 Osvětlení zast. Peč**Stávající stav*

Zastávka není elektrifikována, přejezdy jsou zabezpečeny výstražnými kříži, které nevyžadují napájení.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO, napojený z rozvaděče RP4 u PZS v km 46,146, ve kterém budou osazeny měřené vývody pro sdělovací zařízení na zastávce a osvětlení, dále budou z rozvaděče RVO přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení.

Pro osvětlení nástupišť a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru.

*SO 02-61-14 Osvětlení zast. Urbaneč**Stávající stav*

Zastávka není elektrifikována, přejezdy jsou zabezpečeny výstražnými kříži, které nevyžadují napájení.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO, ve kterém budou osazeny měřené vývody pro PZS, sdělovací zařízení a BTS, dále budou z rozvaděče RVO přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení.

Pro osvětlení nástupišť a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru.

*SO 02-61-15 Osvětlení zast. Slavonice - škola**Stávající stav*

Zastávka dnes neexistuje, přejezdy jsou zabezpečeny výstražnými kříži, které nevyžadují napájení.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO, ve kterém budou osazeny měřené vývody pro PZS, sdělovací zařízení a BTS, dále budou z rozvaděče RVO přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení.

Pro osvětlení nástupišť a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru.

*SO 02-61-16 Osvětlení zast. Dačice - město**Stávající stav*

Na zastávce je stávající odběrné místo 3x25A, ze kterého je napájeno osvětlení zastávky a stávající PZS na zastávce. Rozvody NN a osvětlení na zastávce je v zachovalém stavu, ale z důvodu navázání na nové technologie je nutná jeho rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO, ve kterém budou osazeny měřené vývody pro PZS, sdělovací zařízení a BTS, dále budou z rozvaděče RVO přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení.

Pro osvětlení nástupišť a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru.

SO 03-61-01 ŽST Dačice, rekonstrukce přípojky NN

Stávající stav

V současné době probíhá ve stanici rekonstrukce výpravní budovy včetně vnitřních rozvodů elektro. V rámci této související stavby bylo požádáno o navýšení odběrného místa na 3x50A pro standardní odběry, 3x63A pro tepelné čerpadlo. Stávající odběry pro byty (2x 3x20A) byly zachovány. V rámci současné rekonstrukce byly z rozvaděče RH ve stávající dopravní kanceláři napojeny stávající vývody pro venkovní rozvody a osvětlení, které byly napojeny v kabelové skříni KS8 nebo naspojkovány ve venkovním prostoru. Venkovní rozvody a osvětlení jsou v nevyhovujícím stavu a je nutná jejich rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudováno nové hlavní domovní vedení ze stávající hlavní domovní skříně ukončené v elektroměrovém rozvaděči RE, ze kterého budou napojeny stávající odběry (byty a tepelné čerpadlo) a nový technologický objekt, ze kterého budou napojeny stávající objekty ve stanici a nové technologie.

Stávající nespínané odběrné místo bude navýšeno na hodnotu 3x160A.

SO 03-61-02 ŽST Dačice, napájení NN

Stávající stav

V současné době probíhá ve stanici rekonstrukce výpravní budovy včetně vnitřních rozvodů elektro. V rámci této související stavby bylo požádáno o navýšení odběrného místa na 3x50A pro standardní odběry, 3x63A pro tepelné čerpadlo. Stávající odběry pro byty (2x 3x20A) byly zachovány. V rámci současné rekonstrukce byly z rozvaděče RH ve stávající dopravní kanceláři napojeny stávající vývody pro venkovní rozvody a osvětlení, které byly napojeny v kabelové skříni KS8 nebo naspojkovány ve venkovním prostoru. Venkovní rozvody a osvětlení jsou v nevyhovujícím stavu a je nutná jejich rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO budou z nového technologického objektu napojeny nové technologie zabezpečovacího a sdělovacího zařízení umístěné ve výpravní budově a nových PZS (tyto technologie budou napojeny z rozvaděče zálohované sítě). Z nezálohované sítě bude napojena stávající garáž (kabelová skříň KS11), Rozvaděč RH umístěný ve výpravní budově a zásuvkový stojan ZS1 umístěný na konci nástupiště. V rámci tohoto SO bude přesunut rozvaděč RH ve výpravní budově ze stávající dopravní kanceláře (budoucí stavební ústředny) do nové nouzové dopravní kanceláře.

Příkon energetická bilance a důležitost dodávky – nové technologie:

objekty a technologie	Nový instalovaný příkon [kW]	soudobost b	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
Vlastní spotřeba	17	0,6	10,2	3
zabezpečovací zařízení	25	0,8	20	1
sdělovací zařízení	3	0,8	2,4	1
EOV	12,3	1	12,3	1
Osvětlení	5	1	5	3
stávající odběry	74	0,7	51,8	3
celkem	136,3		101,7	

Z výše uvedené hodnoty nového příkonu stanice 101,7kW (3x155A) vyplývá potřebný rezervovaný příkon odpovídající sazbovému jističi 3x160A. Stávající odběrné místo pro tepelné čerpadlo, 3x63A, bude zachováno.

*SO 03-61-03 ŽST Dačice, úprava a dálkové ovládání osvětlení**Stávající stav*

V současné době probíhá ve stanici rekonstrukce výpravní budovy včetně vnitřních rozvodů elektro. V rámci této související stavby bylo požádáno o navýšení odběrného místa na 3x50A pro standardní odběry, 3x63A pro tepelné čerpadlo. Stávající odběry pro byty (2x 3x20A) byly zachovány. V rámci současné rekonstrukce byly z rozvaděče RH ve stávající dopravní kanceláři napojeny stávající vývody pro venkovní rozvody a osvětlení, které byly napojeny v kabelové skříni KS8 nebo naspojovány ve venkovním prostoru. Venkovní rozvody a osvětlení jsou v nevyhovujícím stavu a je nutná jejich rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO umístěný v novém technologickém objektu, ze kterého budou přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení. Pro osvětlení nástupišť a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru, pro osvětlení kolejiště pak 12m sklopné stožáry.

*SO 04-61-02 Osvětlení zast. Malý Pěčín**Stávající stav*

Zastávka není elektrifikována, přejezdy jsou zabezpečeny výstražnými kříži, které nevyžadují napájení.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO, napojený z rozvaděče RP1 u PZS na zastávce, ve kterém budou osazeny měřené vývody pro sdělovací zařízení na zastávce a osvětlení, dále budou z rozvaděče RVO přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení. Pro osvětlení nástupišť a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru.

*SO 04-61-04 Rozvody NN pro PZS km 57,038; 58,476; 58,673; 58,967 a zast. Velký Pěčín a Malý Pěčín**Stávající stav*

Zastávky nejsou elektrifikovány, přejezdy jsou zabezpečeny výstražnými kříži, které nevyžadují napájení.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudováno nové hlavní domovní vedení z hlavní domovní skříň určené distributorem elektrické energie ukončené v elektroměrovém rozvaděči RE, ze kterého bude napojen rozvaděč RVO budovaný v rámci souvisejícího SO osvětlení zastávky. Z rozvaděče RVO budou napojeny z měřených vývodů rozvaděče RP3 a RBTS. Z rozvaděče RP3 budou vyvedeny napájecí kabely pro ostatní rozvaděče RP1, RP2, RP4 a rozvaděč RVO pro osvětlení zast. Malý Pěčín s vlastním měřením spotřeby. Z jednotlivých rozvaděčů RP budou napojeny příslušné přejezdy.

Příkon energetická bilance a důležitost dodávky – nové technologie:

objekty a technologie	Nový instalovaný příkon [kW]	soudobost β	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
zabezpečovací zařízení	12	0,8	9,6	1
sdělovací zařízení	6	0,8	4,8	1
Osvětlení	1	1	1	3
celkem	19		15,4	

Z výše uvedené hodnoty nového příkonu zastávky 15,4kW (3x23A) vyplývá potřebný rezervovaný příkon odpovídající sazbovému jističi 3x25A.

SO 04-61-05 Osvětlení zast. Velký Pěčín

Stávající stav

Zastávka není elektrifikována, přejezdy jsou zabezpečeny výstražnými kříži, které nevyžadují napájení.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO, ve kterém budou osazeny měřené vývody pro PZS, sdělovací zařízení a BTS, dále budou z rozvaděče RVO přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení.

Pro osvětlení nástupišť a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru.

SO 05-61-01 Napájení NN pro PZS km 59,77059,770; 60,092; 60,732 a ŽST Slavibor

Stávající stav

V místě budoucí stanice je dnes neelektrifikovaná zastávka, přejezdy jsou zabezpečeny výstražnými kříži, které nevyžadují napájení.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudováno nové hlavní domovní vedení z nové hlavní domovní skříně v blízkosti trafostanice u Černíčského rybníku ukončené v elektroměrovém rozvaděči RE, ze kterého bude napojen nový technologický objekt ve stanici, ze kterého budou napojeny nové technologie. Bude vybudováno nové odběrné místo 3x80A.

SO 05-61-02 Rozvody NN pro PZS km 59,77059,770; 60,092; 60,732 a ŽST Slavibor

Stávající stav

V místě budoucí stanice je dnes neelektrifikovaná zastávka, přejezdy jsou zabezpečeny výstražnými kříži, které nevyžadují napájení.

Nový stav

V rámci tohoto SO budou z nového technologického objektu napojeny nové technologie zabezpečovacího a sdělovacího zařízení umístěné v témže technologickém objektu a rozvaděče RP pro jednotlivé reléové domky přejezdů v km 59,77059,770; 60,092; 60,732. (tyto technologie budou napojeny z rozvaděče zálohované sítě).

Příkon energetická bilance a důležitost dodávky – nové technologie:

objekty a technologie	Nový instalovaný příkon [kW]	soudobost α	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
Vlastní spotřeba	17	0,6	10,2	3
zabezpečovací zařízení	24	0,8	19,2	1
sdělovací zařízení	3	0,8	2,4	1
EOV	12,3	1	12,3	1
Osvětlení	2	1	2	3
stávající odběry	0	0,6	0	3
celkem	58,3		46,1	

Z výše uvedené hodnoty nového příkonu stanice 46,1kW (3x70A) vyplývá potřebný rezervovaný příkon odpovídající sazbovému jističi 3x80A.

SO 05-61-03 ŽST Slaviboř, osvětlení a dálkové ovládání

Stávající stav

V místě budoucí stanice je dnes neelektrifikovaná zastávka, přejezdy jsou zabezpečeny výstražnými kříži, které nevyžadují napájení.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO umístěný v novém technologickém objektu, ze kterého budou přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení.

Pro osvětlení nástupišť a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru, pro osvětlení kolejiště pak 12m sklopné stožáry.

SO 06-61-01 Rozvody NN pro PZS km 2,286;62,496;62,814 a zast. Radkov

Stávající stav

Na zastávce je stávající odběrné místo 3x25A, ze kterého je napájeno osvětlení zastávky. Rozvody NN a osvětlení na zastávce je zastaralé, je nutná jeho rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudováno nové hlavní domovní vedení ze stávající hlavní domovní skříně ukončené v elektroměrovém rozvaděči RE, ze kterého bude napojen rozvaděč RVO budovaný v rámci souvisejícího SO osvětlení zastávky. Z rozvaděče RVO budou napojeny z měřeného vývodu dva samostatně jištěné kabely pro napájení jednotlivých rozvaděčů RP. Z jednotlivých rozvaděčů RP budou napojeny příslušné přejezdy.

Příkon energetická bilance a důležitost dodávky – nové technologie:

objekty a technologie	Nový instalovaný příkon [kW]	soudobost b	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
zabezpečovací zařízení	9	0,8	7,2	1
sdělovací zařízení	0,5	0,8	0,4	1
Osvětlení	0,5	1	0,5	3
celkem	10		8,1	

Z výše uvedené hodnoty nového příkonu zastávky 8,1kW (3x13A) vyplývá potřebný rezervovaný příkon odpovídající stávajícímu sazbovému jističi 3x25A.

SO 06-61-02 Osvětlení zast. Radkov

Stávající stav

Na zastávce je stávající odběrné místo 3x25A, ze kterého je napájeno osvětlení zastávky. Rozvody NN a osvětlení na zastávce je zastaralé, je nutná jeho rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO, ve kterém budou osazeny měřené vývody pro PZS a sdělovací zařízení, dále budou z rozvaděče RVO přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení.

Pro osvětlení nástupišť a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru.

SO 06-61-03 Rozvody NN pro PZS km 65,969

Stávající stav

Zastávka Telč – Staré Město je napojena venkovním vedením ve vlastnictví investora z města Telč. Rozvody NN a osvětlení na zastávce je v zachovalém stavu, ale z důvodu navázání na nové technologie a rekonstrukce nástupiště je nutná jeho rekonstrukce, přejezd je zabezpečen výstražnými kříži, které nevyžadují napájení.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude položen nový zemní kabel z trafostanice ve stanici Telč ukončený v rozvaděči RVO budovaného v rámci souvisejícího SO osvětlení zastávky. Z rozvaděče RVO budou napojeny z měřených vývodů rozvaděče RP1 a RBTS. Z jednotlivých rozvaděčů RP budou napojeny příslušné přejezdy.

V rámci tohoto SO bude demontováno stávající venkovní vedení, bude demontován celý samonosný vodič správce a tři betonové stožáry. Ostatní stožáry budou zachovány pro stávající veřejné osvětlení města.

SO 06-61-04 Osvětlení zast. Telč-Staré Město

Stávající stav

Zastávka Telč – Staré Město je napojena venkovním vedením ve vlastnictví investora z města Telč. Rozvody NN a osvětlení na zastávce je v zachovalém stavu, ale z důvodu navázání na nové technologie a rekonstrukce nástupiště je nutná jeho rekonstrukce, přejezd je zabezpečen výstražnými kříži, které nevyžadují napájení.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO, ve kterém budou osazeny měřené vývody pro PZS, sdělovací zařízení a BTS, dále budou z rozvaděče RVO přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení.

Pro osvětlení nástupiště a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru.

SO 07-61-01 ŽST Telč, úpravy rozvodů NN

Stávající stav

Dnes je stanice napájena z dvousloupové trafostanice 100kVA ve vlastnictví investora umístěné na hranici drážního pozemku. Z této trafostanice jsou napojeny objekty DKV a hlavní rozvaděč ve výpravní budově, ze kterého je napájeno a ovládáno osvětlení stanice a jsou odtud napájeny ostatní venkovní rozvody stanice.

Osvětlení je řešeno soustavou stožárů JŽ14. Venkovní rozvody a osvětlení jsou ve špatném stavu a je nutná jejich rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO budou z nové trafostanice 22/0,4kV napojeny nové technologie zabezpečovacího a sdělovacího zařízení umístěné ve výpravní budově a nových PZS (tyto technologie budou napojeny z rozvaděče zálohované sítě). Z nezálohované sítě bude napojena stávající výpravní budova vč. bytů, stávající obytný dům, stávající objekty DKV a tři nové zásuvkové stojany umístěné naproti středům nástupiště.

Příkon energetická bilance a důležitost dodávky – nové technologie:

objekty a technologie	Nový instalovaný příkon [kW]	soudobost b	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
Vlastní spotřeba	17	0,6	10,2	3
zabezpečovací zařízení	20	0,8	16	1

sdělovací zařízení	3	0,8	2,4	1
EOV	59,5	1	59,5	1
zásuvkové stojany	40	0,5	20	3
Osvětlení	5	1	5	3
stávající odběry	100	0,6	60	3
celkem	244,5		173,1	

Z výše uvedené hodnoty nového příkonu stanice 173,1kW (3x263A) vyplývá potřebný rezervovaný příkon odpovídající nové trafostanici 22/0,4kV, 250kVA. Stávající trafostanice bude demontována.

SO 07-61-02 ŽST Telč, úprava a dálkové ovládání osvětlení

Stávající stav

Dnes je stanice napájena z dvousloupové trafostanice 100kVA ve vlastnictví investora umístěné na hranici drážního pozemku. Z této trafostanice jsou napojeny objekty DKV a hlavní rozvaděč ve výpravní budově, ze kterého je napájeno a ovládáno osvětlení stanice a jsou odtud napájeny ostatní venkovní rozvody stanice.

Osvětlení je řešeno soustavou stožárů JŽ14. Venkovní rozvody a osvětlení jsou ve špatném stavu a je nutná jejich rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO umístěný v nové trafostanici, ze kterého budou přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení. Vzhledem k možné budoucí elektrifikaci trati bude osvětlení napájeno v soustavě TT.

Pro osvětlení nástupišť a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru, pro osvětlení kolejiště pak 12m sklopné stožáry.

SO 08-61-02 Rozvody NN pro PZS km 19,026; 18,477 a zastávku Mysliboř

Stávající stav

Na zastávce je stávající odběrné místo 1x15A, ze kterého je napájeno osvětlení zastávky. Rozvody NN a osvětlení na zastávce je zastaralé, je nutná jeho rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudováno nové hlavní domovní vedení ze stávající hlavní domovní skříňě ukončené v elektroměrovém rozvaděči RE, ze kterého bude napojen rozvaděč RVO budovaný v rámci souvisejícího SO osvětlení zastávky. Z rozvaděče RVO bude napojen z měřeného vývodu kabel pro napájení jednotlivých rozvaděčů RP. Z jednotlivých rozvaděčů RP budou napojeny příslušné přejezdy.

Příkon energetická bilance a důležitost dodávky – nové technologie:

objekty a technologie	Nový instalovaný příkon [kW]	soudobost b	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
zabezpečovací zařízení	9	0,8	7,2	1
sdělovací zařízení	0,5	0,8	0,4	1
osvětlení	0,5	1	0,5	3
stávající odběry	3	0,6	1,8	3
celkem	13		9,9	

Z výše uvedené hodnoty nového příkonu zastávky 9,9kW (3x16A) vyplývá potřebný rezervovaný příkon odpovídající stávajícímu sazbovému jističi 3x25A.

SO 08-61-03 Osvětlení zast. Mysliboř

Stávající stav

Na zastávce je stávající odběrné místo 1x15A, ze kterého je napájeno osvětlení zastávky. Rozvody NN a osvětlení na zastávce je zastaralé, je nutná jeho rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO, ve kterém budou osazeny měřené vývody pro PZS a sdělovací zařízení, dále budou z rozvaděče RVO přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení. Vzhledem k možné budoucí elektrifikaci trati bude osvětlení napájeno v soustavě TT.

Pro osvětlení nástupišť a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru.

SO 09-61-01 ŽST Sedlejev, napájení NN

Stávající stav

Pro ŽST Sedlejev je přípojka přivedena zemním kabelem. V elektroměrovém rozvaděči RE01, který je osazen na vnější straně v budovy za oplocením nájemníka části objektu – omezený přístup, jsou osazeny 2 elektroměry E.ON Distribuce, a.s. 1x byt (3x25A+HDO), 1x měření ČD dvousazbové s předřazeným jističem 3x24,7A. Rozvody NN jsou vedeny pouze ve stávající budově. Stávající osvětlení stanice je tvořeno soustavou stožárů typu JŽ 14. Napájení osvětlení je provedeno zemním kabelem. Stávající rozvody NN a osvětlení jsou technicky nevyhovující a je nutná jejich rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudováno nové hlavní domovní vedení ze stávající hlavní domovní skříně ukončené v elektroměrovém rozvaděči RE, ze kterého bude napojen stávající byt a nový rozvaděč RH umístěný u stěny budovy vedle rozvaděče RE, ze kterého budou napojeny stávající objekty ve stanici a nové technologie.

Stávající nespínané odběrné místo bude navýšeno na hodnotu 3x100A.

SO 09-61-02 ŽST Sedlejev, úpravy rozvodů NN

Stávající stav

Pro ŽST Sedlejev je přípojka přivedena zemním kabelem. V elektroměrovém rozvaděči RE01, který je osazen na vnější straně v budovy za oplocením nájemníka části objektu – omezený přístup, jsou osazeny 2 elektroměry E.ON Distribuce, a.s. 1x byt (3x25A+HDO), 1x měření ČD dvousazbové s předřazeným jističem 3x24,7A. Rozvody NN jsou vedeny pouze ve stávající budově. Stávající osvětlení stanice je tvořeno soustavou stožárů typu JŽ 14. Napájení osvětlení je provedeno zemním kabelem. Stávající rozvody NN a osvětlení jsou technicky nevyhovující a je nutná jejich rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RH v pilířovém provedení, ze kterého budou napojeny nové technologie zabezpečovacího a sdělovacího zařízení umístěné ve výpravní budově a nových PZS (tyto technologie budou napojeny za přívodkou). Za posledním přejezdem bude napojen nový rozvaděč RBTS pro napájení BTS Sedlejev, v tomto rozvaděči bude umístěno měření spotřeby. Z rozvaděče RH bude napojen i rozvaděč R1 určený pro napájení vnitřní elektroinstalace. Stávající rozvaděč pro vnitřní elektroinstalaci je umístěn v budoucí stavědlové ústředně. Vzhledem k ekonomické neefektivnosti přeložení rozvaděče bude vnitřní elektroinstalace části budovy pro dopravu kompletně obnovena.

Příkon energetická bilance a důležitost dodávky – nové technologie:

objekty a technologie	Nový instalovaný příkon [kW]	soudobost b	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
Vlastní spotřeba	17	0,6	10,2	3

objekty a technologie	Nový instalovaný příkon [kW]	soudobost b	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
zabezpečovací zařízení	24	0,8	19,2	1
sdělovací zařízení	3	0,8	2,4	1
EOV	12,3	1	12,3	1
Osvětlení	2	1	2	3
stávající odběry	17	0,6	10,2	3
celkem	75,3		56,3	

Z výše uvedené hodnoty nového příkonu stanice 56,3kW (3x86A) vyplývá potřebný rezervovaný příkon odpovídající sazbovému jističi 3x100A. Stávající odběrné místo pro byt, 3x25A, bude zachováno.

SO 09-61-03 ŽST Sedlejev, úprava a dálkové ovládání osvětlení

Stávající stav

Pro ŽST Sedlejev je přípojka přivedena zemním kabelem. V elektroměrovém rozvaděči RE01, který je osazen na vnější straně v budovy za oplocením nájemníka části objektu – omezený přístup, jsou osazeny 2 elektroměry E.ON Distribuce, a.s. 1x byt (3x25A+HDO), 1x měření ČD dvousazbové s předřazeným jističem 3x24,7A. Rozvody NN jsou vedeny pouze ve stávající budově. Stávající osvětlení stanice je tvořeno soustavou stožárů typu JŽ 14. Napájení osvětlení je provedeno zemním kabelem. Stávající rozvody NN a osvětlení jsou technicky nevyhovující a je nutná jejich rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO umístěný vedle rozvaděče RH a RE, ze kterého budou přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení. Vzhledem k možné budoucí elektrifikaci trati bude osvětlení napájeno v soustavě TT.

Pro osvětlení nástupišť a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru, pro osvětlení kolejiště pak 12m sklopné stožáry.

SO 10-61-02 Rozvody NN pro PZS km 77,079; 79,141; 79,384;79,732 a zast. Hodice

Stávající stav

Na zastávce je stávající odběrné místo 1x15A, ze kterého je napájeno osvětlení zastávky a 3x32A pro byt a muzeum. Rozvody NN a osvětlení na zastávce je zastaralé, je nutná jeho rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudováno nové hlavní domovní vedení ze nové hlavní domovní skříně určené distributorem elektrické energie, ukončené v elektroměrovém rozvaděči RE, ze kterého bude napojen stávající rozvaděč na konci budovy zastávky a nový rozvaděč RVO budovaný v rámci souvisejícího SO osvětlení zastávky. Z rozvaděče RVO budou napojeny z měřeného vývodu dva samostatně jištěné kabely pro napájení jednotlivých rozvaděčů RP. Z jednotlivých rozvaděčů RP budou napojeny příslušné přejezdy.

Příkon energetická bilance a důležitost dodávky – nové technologie:

objekty a technologie	Nový instalovaný příkon [kW]	soudobost b	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
zabezpečovací zařízení	12	0,8	9,6	1
sdělovací zařízení	0,5	0,8	0,4	1
Osvětlení	0,5	1	0,5	3

stávající odběry	3	0,6	1,8	3
celkem	16		12,3	

Z výše uvedené hodnoty nového příkonu zastávky 12,3kW (3x19A) vyplývá potřebný rezervovaný příkon odpovídající stávajícímu sazbovému jističi 3x25A.

SO 10-61-03 Osvětlení zast. Hodice

Stávající stav

Na zastávce je stávající odběrné místo 1x15A, ze kterého je napájeno osvětlení zastávky a 3x32A pro byt a muzeum. Rozvody NN a osvětlení na zastávce je zastaralé, je nutná jeho rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO, ve kterém budou osazeny měřené vývody pro PZS a sdělovací zařízení, dále budou z rozvaděče RVO přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení. Vzhledem k možné budoucí elektrifikaci trati bude osvětlení napájeno v soustavě TT.

Pro osvětlení nástupišť a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru.

SO 10-61-04 Napájení NN pro PZS km 80,650; 80,970; 82,302

Stávající stav

Na zastávce Třešť Město je stávající odběrné místo 3x32A, ze kterého je napájeno osvětlení zastávky a přejezdy na zastávce a směrem na stanici Třešť. Rozvody NN a osvětlení na zastávce je zastaralé, je nutná jejich rekonstrukce. Napájení přejezdů je relativně nové. Objekt na zastávce je odpojen od elektřiny.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudováno nové hlavní domovní vedení ze nové hlavní domovní skříně určené distributorem elektrické energie v místě přístupu na zastávku, ukončené v elektroměrovém rozvaděči RE, ze kterého bude napojen nový rozvaděč RVO budovaný v rámci souvisejícího SO osvětlení zastávky. Z rozvaděče RVO budou napojeny z měřených vývodů stávající rozvaděč RP1 a nový rozvaděč RBTS. Z rozvaděče RP1 bude vyveden nový kabel pro napájení přejezdů směrem na Sedlejev pro napájení jednotlivých rozvaděčů RP. Pro napájení rozvaděčů RP směrem na stanici Třešť bude využit stávající kabel, v rámci tohoto SO bude položen nový kabel z rozvaděče RP3 k rozvaděči RP4. Z jednotlivých rozvaděčů RP budou napojeny příslušné přejezdy.

Příkon energetická bilance a důležitost dodávky – nové technologie:

objekty a technologie	Nový instalovaný příkon [kW]	soudobost b	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
zabezpečovací zařízení	18	0,8	14,4	1
sdělovací zařízení	5,5	0,8	4,4	1
Osvětlení	0,5	1	0,5	3
celkem	24		19,3	

Z výše uvedené hodnoty nového příkonu zastávky 19,3kW (3x30A) vyplývá potřebný rezervovaný příkon odpovídající stávajícímu sazbovému jističi 3x40A.

SO 10-61-05 Osvětlení zast. Třešť Město

Stávající stav

Na zastávce Třešť Město je stávající odběrné místo 3x32A, ze kterého je napájeno osvětlení zastávky a přejezdy na zastávce a směrem na stanici Třešť. Rozvody NN a osvětlení na zastávce je zastaralé,

je nutná jejich rekonstrukce. Napájení přejezdů je relativně nové. Objekt na zastávce je odpojen od elektrifikace.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO, ve kterém budou osazeny měřené vývody pro PZS, sdělovací zařízení a BTS, dále budou z rozvaděče RVO přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení. Vzhledem k možné budoucí elektrifikaci trati bude osvětlení napájeno v soustavě TT.

Pro osvětlení nástupišť a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru.

SO 11-61-01 ŽST Třešť, napájení NN

Stávající stav

Pro ŽST Třešť je přípojka přivedena do rozpojovací skříně na budově stanice. V elektroměrovém rozvaděči jsou osazeny 4 elektroměry E.ON Distribuce, a.s. 3x byty (3x24,7A-2 sazby; 3x24,7A-2 sazby; 3x24,7A-2 sazby), 1x měření ČD dvousazbové s předřazeným jističem 3x40A. Rozvody NN ve stanici zahrnují především napájení PZS v km 7,800. Napájecí kabel byl rekonstruován v roce 2016, bude pouze přepojen do nového rozvaděče.

Stávající osvětlení stanice je tvořeno soustavou stožárů typu JŽ 14 a jedné osvětlovací věže. Napájení osvětlení je provedeno zemním kabelem. Stávající osvětlení je technicky nevyhovující a je nutná jeho rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudováno nové hlavní domovní vedení ze stávající hlavní domovní skříně ukončené v elektroměrovém rozvaděči RE, ze kterého budou napojeny stávající byty a nový rozvaděč RH umístěný u stěny budovy vedle rozvaděče RE, ze kterého budou napojeny stávající objekty ve stanici a nové technologie.

Stávající odběrné místo bude navýšeno na hodnotu 3x100A.

SO 11-61-02 ŽST Třešť, úpravy rozvodů NN

Stávající stav

Pro ŽST Třešť je přípojka přivedena do rozpojovací skříně na budově stanice. V elektroměrovém rozvaděči jsou osazeny 4 elektroměry E.ON Distribuce, a.s. 3x byty (3x24,7A-2 sazby; 3x24,7A-2 sazby; 3x24,7A-2 sazby), 1x měření ČD dvousazbové s předřazeným jističem 3x40A. Rozvody NN ve stanici zahrnují především napájení PZS v km 7,800. Napájecí kabel byl rekonstruován v roce 2016, bude pouze přepojen do nového rozvaděče.

Stávající osvětlení stanice je tvořeno soustavou stožárů typu JŽ 14 a jedné osvětlovací věže. Napájení osvětlení je provedeno zemním kabelem. Stávající osvětlení je technicky nevyhovující a je nutná jeho rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RH v pilířovém provedení, ze kterého budou napojeny nové technologie zabezpečovacího a sdělovacího zařízení umístěné ve výpravní budově a stávajícího PZS (tyto technologie budou napojeny za přívadkou).

Z rozvaděče RH bude napojen i rozvaděč R01 určený pro napájení vnitřní elektroinstalace a nový zásuvkový stojan ZS1 umístěný na konci nástupiště.

Příkon energetická bilance a důležitost dodávky – nové technologie:

objekty a technologie	Nový instalovaný příkon [kW]	soudobost b	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
zabezpečovací zařízení	26	0,8	20,8	1
sdělovací zařízení	3	0,8	2,4	1

EOV	12,3	1	12,3	1
Osvětlení	2	1	2	3
stávající odběry	27	0,6	16,2	3
celkem	70,3		53,7	

Z výše uvedené hodnoty nového příkonu stanice 53,7kW (3x82A) vyplývá potřebný rezervovaný příkon odpovídající sazbovému jističi 3x100A. Stávající odběrná místa pro byty, 3x 3x25A, budou zachována.

SO 11-61-03 ŽST Třešť, úprava a dálkové ovládání osvětlení

Stávající stav

Pro ŽST Třešť je přípojka přivedena do rozpojovací skříně na budově stanice. V elektroměrovém rozvaděči jsou osazeny 4 elektroměry E.ON Distribuce, a.s. 3x byty (3x24,7A-2 sazby; 3x24,7A-2 sazby; 3x24,7A-2 sazby), 1x měření ČD dvousazbové s předřazeným jističem 3x40A. Rozvody NN ve stanici zahrnují především napájení PZS v km 7,800. Napájecí kabel byl rekonstruován v roce 2016, bude pouze přepojen do nového rozvaděče.

Stávající osvětlení stanice je tvořeno soustavou stožárů typu JŽ 14 a jedné osvětlovací věže. Napájení osvětlení je provedeno zemním kabelem. Stávající osvětlení je technicky nevyhovující a je nutná jeho rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO umístěný vedle rozvaděče RH a RE, ze kterého budou přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení. Vzhledem k možné budoucí elektrifikaci trati bude osvětlení napájeno v soustavě TT.

Pro osvětlení nástupišť a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru, pro osvětlení kolejiště pak 12m sklopné stožáry.

SO 12-61-03 Rozvody NN pro PZS km 84,419; 85,462; 85,638; 85,617 a zas. Jezdovice

Stávající stav

Osvětlení zastávky je napájeno z veřejného osvětlení. Rozvody NN a osvětlení na zastávce je zastaralé, je nutná jeho rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudováno nové hlavní domovní vedení ze hlavní domovní skříně určené distributorem elektrické energie, ukončené v elektroměrovém rozvaděči RE, ze kterého bude napojen rozvaděč RVO budovaný v rámci souvisejícího SO osvětlení zastávky. Z rozvaděče RVO budou napojeny z měřeného vývodu dva samostatně jištěné kabely pro napájení jednotlivých rozvaděčů RP. Z jednotlivých rozvaděčů RP budou napojeny příslušné přejezdy.

Příkon energetická bilance a důležitost dodávky – nové technologie:

objekty a technologie	Nový instalovaný příkon [kW]	soudobost b	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
zabezpečovací zařízení	12	0,8	9,6	1
sdělovací zařízení	0,5	0,8	0,4	1
Osvětlení	0,5	1	0,5	3
celkem	13		10,5	

Z výše uvedené hodnoty nového příkonu zastávky 10,5kW (3x16A) vyplývá potřebný rezervovaný příkon odpovídající stávajícímu sazbovému jističi 3x25A.

SO 12-61-04 Rozvody NN pro PZS km 87,066 a zast. Salavice**Stávající stav**

Na zastávce jsou stávající odběrná místa 3x25A, ze kterého je napájen stávající PZS u zastávky a 1x15A, ze kterého je napájeno osvětlení zastávky. Rozvody NN a osvětlení na zastávce je zastaralé, je nutná jejich rekonstrukce. Napájení přejezdu je relativně nové.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudováno nové hlavní domovní vedení ze hlavní domovní skříně určené distributorem elektrické energie, ukončené v elektroměrovém rozvaděči RE, ze kterého bude napojen rozvaděč RVO budovaný v rámci souvisejícího SO osvětlení zastávky. Z rozvaděče RVO budou napojeny z měřeného vývodu dva samostatně jištěné kabely pro napájení stávajícího a nového rozvaděče RP. Z jednotlivých rozvaděčů RP budou napojeny příslušné přejezdy. Z rozvaděče RVO bude napojen i stávající rozvaděč R01 určený pro napájení stávající elektroinstalace budovy.

Příkon energetická bilance a důležitost dodávky – nové technologie:

objekty a technologie	Nový instalovaný příkon [kW]	soudobost b	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
zabezpečovací zařízení	6	0,8	4,8	6
sdělovací zařízení	0,5	0,8	0,4	0,5
Osvětlení	0,5	1	0,5	3
celkem	8		6,3	

Z výše uvedené hodnoty nového příkonu zastávky 6,3kW (3x10A) vyplývá potřebný rezervovaný příkon odpovídající stávajícímu sazbovému jističi 3x25A. Odběrné místo pro osvětlení bude po stavbě zrušeno.

SO 12-61-05 Rozvody NN pro PZS km 89,622**Stávající stav**

Na zastávce Kostelec u Jihlavy Masna je relativně nové osvětlení a rozvody NN. Z důvodu nutné výměny technologie a úprav nástupiště je nutná rekonstrukce osvětlení a rozvodů NN.

Nový stav

V rámci souvisejícího SO osvětlení zastávky bude vyměněn rozvaděč RVO ve stávajícím umístění napojený na stávající přívodní kabel. Z rozvaděče RVO bude napojen z měřeného vývodu kabel pro napájení nového rozvaděče RP1. Z jednotlivých rozvaděčů RP budou napojeny příslušné přejezdy.

Příkon energetická bilance a důležitost dodávky – nové technologie:

objekty a technologie	Nový instalovaný příkon [kW]	soudobost b	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
zabezpečovací zařízení	3	0,8	2,4	6
sdělovací zařízení	0,5	0,8	0,4	0,5
Osvětlení	0,5	1	0,5	3
celkem	4		3,3	

Z výše uvedené hodnoty nového příkonu zastávky 3,3kW (3x5A) vyplývá potřebný rezervovaný příkon odpovídající stávajícímu.

SO 12-61-06 Osvětlení zast. Jezdovice

Stávající stav

Osvětlení zastávky je napájeno z veřejného osvětlení. Rozvody NN a osvětlení na zastávce je zastaralé, je nutná jeho rekonstrukce.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO, ve kterém budou osazeny měřené vývody pro PZS a sdělovací zařízení, dále budou z rozvaděče RVO přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení.

Pro osvětlení nástupišť a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru.

SO 12-61-07 Osvětlení zast. Salavice

Stávající stav

Na zastávce jsou stávající odběrná místa 3x25A, ze kterého je napájen stávající PZS u zastávky a 1x15A, ze kterého je napájeno osvětlení zastávky. Rozvody NN a osvětlení na zastávce je zastaralé, je nutná jejich rekonstrukce. Napájení přejezdu je relativně nové.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO, ve kterém budou osazeny měřené vývody pro PZS, sdělovací zařízení a stávající rozvaděč R01, dále budou z rozvaděče RVO přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení.

Pro osvětlení nástupišť a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru.

SO 12-61-08 Osvětlení zast. Kostelec u Jihlavy Masna

Stávající stav

Na zastávce Kostelec u Jihlavy Masna je relativně nové osvětlení a rozvody NN. Z důvodu nutné výměny technologie a úprav nástupiště je nutná rekonstrukce osvětlení a rozvodů NN.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude vybudován nový rozvaděč RVO v místě stávajícího napojený na stávající přívodní kabel, ve kterém budou osazeny měřené vývody pro PZS a sdělovací zařízení, dále budou z rozvaděče RVO přes spínací prvky napojeny jednotlivé stožáry osvětlení.

Pro osvětlení nástupišť a přístupových chodníků budou využity 6m sklopné stožáry se svorkovnicí přístupnou až po sklopení stožáru.

SO 12-61-09 Napájení BTS Kostelec u Jihlavy

Stávající stav

Rozvody NN ve stanici jsou relativně nové, systém GSM-R není na trati zaveden.

Nový stav

V rámci tohoto SO bude z rozvaděče RZS ve stávající trafostanici napojen rozvaděč RBTS umístěný u vysílače GSM-R s příkonem 5kW, který bude z tohoto rozvaděče napojen.

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

V rámci stavby bude zvýšena spotřeba elektrické energie pro nové a rekonstruované technologie. Nové bilance a spotřeba jsou dány následující tabulkou:

přípojný bod	Nový instalovaný příkon [kW]	max. soudobý příkon [kW]	spotřeba elektrické energie [MWh]
--------------	------------------------------	--------------------------	-----------------------------------

ŽST Dačice	136,3	101,7	406,8
ŽST Slaviboř	58,3	46,1	184,4
ŽST Telč	244,5	173,6	694,4
ŽST Sedlejev	75,3	56,3	225,2
ŽST Třešť	70,3	53,7	214,8
zast. Slavonice - škola	13	10,5	42
zast. Mutišov	18	14,5	58
zast. Dolní Bolíkov	16	13	52
zast. Urbaneč	12	9,7	38,8
PZS P6456	6	4,8	19,2
zast. Dačice město	15	12,1	48,4
zast. Velký Pečín	19	15,4	61,6
zast. Radkov	10	8,1	32,4
zast. Mysliboř	13	9,9	39,6
zast. Hodice	16	12,3	49,2
zast. Třešť Město	24	19,3	77,2
zast. Jezdovice	13	10,5	42
zast. Salavice	8	6,3	25,2
celkem	767,7		2311,2

Ostatní druhy energie, teplo a teplou užitkovou vodu si stavba nenárokuje.

c) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Pro určení množství jednotlivých druhů odpadů byl zpracován seznam odpadů ze stavby, vycházející z plánovaných prací a vztahující se k jednotlivým provozním souborům a stavebním objektům.

Vybouraný beton

(kód odpadu 17 01 01 – Beton, kategorie O)

Vybouraný beton bude přednostně zpracován v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů, případně využit na povrchu terénu k terénním úpravám nebo na rekultivaci lidskou činností postižených pozemků a k rekultivaci vytěžených povrchových důlních děl. Beton určený k recyklaci, rekultivaci nebo k terénním úpravám, musí splňovat podmínky stanovené vyhláškou č. 294/2005 Sb. V případě, že výše uvedené využití nebude možné, bude beton z demolic uložen na příslušné skládce odpadů.

Celkové množství betonu ze stavby činí cca 17944,59 t.

Stavební suť

(kód 17 01 02 – Cihly, kategorie O)

Stavební suť bude přednostně zpracována v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů případně využita na povrchu terénu k terénním úpravám nebo na rekultivaci lidskou činností postižených pozemků a k rekultivaci vytěžených povrchových důlních děl. Stavební suť určená k recyklaci, rekultivaci nebo k terénním úpravám, musí splňovat podmínky stanovené vyhláškou č. 294/2005 Sb. V případě, že výše uvedené využití nebude možné, bude stavební suť uložena na příslušné skládce odpadů.

Celkové množství stavební suti činí cca 9442,99 t.

Živičný kryt

(kód odpadu 17 03 02 - Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01, kategorie odpadu O)

Vybouraný živičný kryt (asfaltový beton) bude recyklován v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů, popřípadě vybourané kry živice lze nabídnout nejbližší obalovně živičných směsí na předrcení a následné využití.

Celkové množství asfaltového betonu činí cca 18492,71 t.

Železniční pražce

Nakládání s železničními pražci je v kompetenci SŽDC s.o. Pražce, které svou kvalitou již nevyhovují konstrukci železničního svršku, je nutné odstranit na základě požadavků SŽDC, s.o. Pražce

s odpovídající kvalitou mohou být znovu využity na údržbu a opravy železničního svršku. Nakládání s vyzískaným materiálem se řídí interním předpisem SŽDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem. Veškerý takovýto materiál je odpovědnými pracovníky SŽDC ještě před vyjmutím z trati nejprve podroben předkategorizaci. V rámci ní je materiál podle svých technických vlastností a parametrů zatřídován do příslušných kategorií. Definitivní zatřídění, a tedy i upřesnění počtu prážců, které budou nadále využitelné např. na vedlejších tratích, je provedeno až v rámci kategorizace, následující po vyjmutí materiálu z trati. V následujících kapitolách je popsán způsob nakládání s vyřazenými prážci, které bude možno využívat nebo odstraňovat teprve na základě rozhodnutí SŽDC s.o.

Betonové prážce

(kód odpadu 17 01 01 - Beton, kategorie O)

Nepoužitelné a vyřazené betonové prážce budou přednostně recyklovány na drticím zařízení.

Celkový počet betonových prážců činí cca 82892 ks.

Dřevěné prážce

(kód odpadu 17 02 04* – Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné, kategorie N)

Dřevěné prážce nesmí být v žádném případě odstraňovány volným pálením. Nepoužitelné a vyřazené dřevěné prážce budou předány k využití nebo k odstranění pouze oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využití nebo k odstranění (např. skládka skupiny S – nebezpečný odpad nebo spalovna nebezpečného odpadu) nebo ke sběru nebo k výkupu určeného druhu odpadu.

pozn. Použité dřevěné prážce, pokud neslouží jako vyzískaný materiál k opětovnému použití na železnici, jsou vždy nebezpečným odpadem a nelze je poskytovat fyzickým osobám, které nejsou ve smyslu zákona o odpadech osobami oprávněnými (§ 12 odst. 3a). Zákaz se nevztahuje na prodej právnickým osobám (např. zhotovitelům), kteří je opětovně využijí k jejich původnímu účelu.

Celkový počet dřevěných prážců činí 4.121 ks a 627 ks mostnic.

Kovový odpad

(kód odpadu 17 04 05 - Železo a ocel (cca 7318,64 t), 17 04 01 - Měď, bronz, mosaz (-), 17 04 02 – Hliník (cca 1,7 t), 17 04 07 - Směsné kovy (cca 122,7 t), 17 04 11 - Kabely neuvedené pod 17 04 10 (cca 9900,93 t), vše kategorie odpadu O)

Odpad zahrnující veškeré kovové konstrukce, kolejnice, drobné kolejivo, části výhybkových konstrukcí vyjma nebezpečných, spojovací materiál, je majetkem SŽDC s.o./ČD a.s. Materiál, který se již nehodí pro potřeby SŽDC s.o./ČD a.s. (např. znovupoužití na provozně méně zatížených tratích) nebo pro své opotřebení, stárí, nevyhovující technické vlastnosti, je využitelný jako druhotná surovina (lze jej odprodat oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení ke sběru nebo výkupu určeného druhu odpadu).

Celkové množství kovových odpadů činí cca 7400,79 t.

Kamenná suť

(kód odpadu 17 05 04 - Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, kategorie odpadu O)

Kamenná suť bude přednostně recyklována v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů.

Celkové množství kamenné suti činí cca 7400,79 t.

Výkopová zemina

(kód odpadu 17 05 04 - Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, kategorie odpadu O)

Výkopová zemina v souvislosti s realizací stavby vznikne zejména z úprav a obnovy železničního spodku, z výstavby a úprav mostních a silničních objektů, z výkopů kabelových tras apod.

Celkové množství přebytečné zeminy, zařazené do I. až III. třídy těžitelnosti, činí cca 402787,12 t.

Štěrkové lože ze železničního svršku

V rámci projektové dokumentace byl zpracován průzkum kontaminace štěrkového lože – viz. kap. 5 a část PD „E.6.5 Kontaminace štěrkového lože“

Štěrkové lože nekontaminované

(kód odpadu 17 05 08 - Štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O)

Jedná se o odpad štěrkového lože, u něhož nebyla prokázána laboratorními zkouškami kontaminace a které nebude použito do zpětných zásypů v rámci stavby. V projektové dokumentaci je uvažováno s uložením na skládce skupiny S – inertní odpad.

Celkové množství nekontaminovaného štěrkového lože ze stavby činí cca 14351,98 t.

Štěrkové lože kontaminované

(kód odpadu 17 05 07* - Štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky, kategorie odpadu N)

Kontaminace se předpokládá ve výhybkách – odtěžení kontaminovaného materiálu z výhybek je doporučeno pouze pod výměnovou částí, kde je patrná kontaminace na povrchu. Z praktických zkušeností (zejména z již realizovaných staveb modernizací a optimalizací železničních koridorů) je průměrné množství kontaminovaného materiálu na výhybku 15 m³. Štěrk z výhybek bude odtěžen přednostně.

Štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky (zejména ropné uhlovodíky) je možné dekontaminovat na dekontaminační ploše, případně odstranit (v závislosti na míře znečištění) na příslušné skládce odpadů.

Celkové množství kontaminovaného štěrkového lože ze stavby činí cca 15314,83 t.

Dřevní hmota smýcená

(kód odpadu 02 01 03 – Odpad rostlinných pletiv, kategorie O)

Jedná se o pokácené stromy, smýcené keře a pařezy, které budou odstraněny z prostoru staveniště. Kvalitní vzrostlé stromy lze využít jako řezivo (doporučení – kmeny stromů a silnější větve budou nařezány a nabídnuty k prodeji právnickým nebo fyzickým osobám k využití jako palivové dřevo vhodné na otop do kamen, kotlů na dřevo, krbů a krbových kamen).

Celkové množství smýcené dřevní hmoty ze stavby činí cca 6374,88 t.

Ostatní odpady

Jedná se o:

- Pryžové podložky (kód odpadu 07 02 99 – Odpady blíže neurčené, kategorie O) - cca 0,3 t;
- Omezovače přepětí (kód odpadu 16 02 14 - Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13, kategorie O) - 667 ks;
- Výkonové transformátory a tlumivky bez olejové náplně (kód odpadu 16 02 14 - Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13, kategorie odpadu O) - 2 ks
- Přístrojové transformátory bez olejové náplně (kód odpadu 16 02 14 - Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13, kategorie O) – 39 ks;
- Trafo bez náplně PCB a škodlivin (kód odpadu 16 02 14 - Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13, kategorie O) – 1 ks;
- Výkonové vypínače bez olejové náplně (kód odpadu 16 02 14 - Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13, kategorie O) – 15 ks;
- Odpínače, zkratovače s porcelánovými izolátory (kód odpadu 16 02 14 - Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13, kategorie O) – 23 ks;
- Průchodky, pojistky (kód odpadu 16 02 14 - Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13, kategorie O) – 36 ks;
- Vyřazená elektronická zařízení a přístroje (kód odpadu 16 02 14 - Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13, kategorie odpadu O) – 38,56 t
- Odpojovače (kód odpadu 17 01 03 - Tašky a keramické výrobky, kategorie odpadu O) - 3 ks
- Porcelánové izolátory (kód odpadu 17 01 03 - Tašky a keramické výrobky, kategorie O) - 88 ks;
- Porcelánové podpěrky (kód odpadu 17 01 03 - Tašky a keramické výrobky, kategorie O) – 6,65 t.

Nebezpečný odpad

Nebezpečný odpad je určen zákonem o odpadech (§ 4 písm. a) a jeho nebezpečné vlastnosti jsou dány přílohou č. 2 výše uvedeného zákona. Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů se provádí v souladu s § 7 až § 9 zákona o odpadech.

Na základě § 16 odst. 3 zákona o odpadech může s nebezpečnými odpady nakládat původce (dodavatel stavby) pouze se souhlasem věcně a místně příslušného orgánu státní správy. V případě, že v rámci stavby přesáhne produkce nebezpečných odpadů 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady Krajský úřad Středočeského kraje. Pokud produkce nebezpečných odpadů nepřesáhne 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady obecní úřad obce s rozšířenou působností (Černošice, Beroun). Náležitosti žádosti o souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady jsou stanoveny v § 2 vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozměňujících předpisů (zákon č. 169/2013 Sb.).

Při realizaci předmětné stavby vzniknou následující nebezpečné odpady:

- Olověné akumulátory (celkem 48 ks, kód odpadu 16 06 01* - Olověné akumulátory, kategorie N).

V případě, že olověné akumulátory nebudou nadále využitelné pro potřeby SŽDC s.o./ČD a.s., stanou se odpadem a bude s nimi nakládáno v souladu s právní legislativou, platnou na úseku odpadového hospodářství.

- Nikl - kadmiové akumulátory (celkem 22 ks, kód odpadu 16 06 02* - Nikl - kadmiové baterie a akumulátory, kategorie N).

V případě, že nikl - kadmiové akumulátory nebudou nadále využitelné pro potřeby SŽDC s.o./ČD a.s., stanou se odpadem a bude s nimi nakládáno v souladu s právní legislativou, platnou na úseku odpadového hospodářství.

- Demontované transformátory a kondenzátory s obsahem PCB (celkem 72 ks, kód odpadu 16 02 09* - Transformátory a kondenzátory obsahující PCB, kategorie N).

- Výkonové transformátory a tlumivky s olejovou náplní (celkem 7 ks, kód odpadu 16 02 13* - Vyřazená zařízení obsahující nebezpečné složky neuvedené pod čísly 16 02 09 až 16 02 12, kategorie N).

- Přístrojové transformátory s olejovou náplní (celkem 24 ks, kód odpadu 16 02 13* - Vyřazená zařízení obsahující nebezpečné složky neuvedené pod čísly 16 02 09 až 16 02 12, kategorie N).

- Výkonové vypínače vvn, vn s olejovou náplní (celkem 12 ks, kód odpadu 16 02 13* - Vyřazená zařízení obsahující nebezpečné složky neuvedené pod čísly 16 02 09 až 16 02 12, kategorie N).

V případě, že výše uvedená zařízení nebudou nadále využitelná pro potřeby SŽDC s.o./ČD a.s., stanou se odpadem a budou předána oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využití nebo k odstranění nebo ke sběru nebo k výkupu uvedeného druhu odpadu.

- Dřevěné železniční pražce (4122 ks + 627 ks mostnice, kód odpadu 17 02 04*, Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné, kategorie N).

Nakládání s tímto odpadem je popsáno v kapitole 6.4.2 - Dřevěné pražce.

- Impregnované dřevěné sloupy (celkem 35 ks, kód odpadu 17 02 04* - Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné, kategorie N).

Dřevěné sloupy obsahující nebezpečné látky nesmí být v žádném případě odstraňovány volným pálením. Nepoužitelné a vyřazené impregnované dřevěné sloupy budou předány k využití nebo k odstranění pouze oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využití nebo k odstranění (např. skládka skupiny S - nebezpečný odpad nebo spalovna nebezpečného odpadu) nebo ke sběru nebo k výkupu určeného druhu odpadu.

- Výhybky znečištěné mazadly (celkem 63 ks, kód odpadu 17 04 09* - Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami, kategorie N).

- Štěrkové lože kontaminované (cca 15314,83 t, kód odpadu 17 05 07* - Štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky, kategorie N).

Jedná se převážně o štěrkové lože znečištěné ropnými látkami pod výhybkovými výměnami. Nakládání s tímto odpadem je popsáno v kapitole 6.9.2.

- Kontaminovaná stavební suť a betony z demolic (cca 139,7 t, kód odpadu 17 01 06* - Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky, kategorie N).

S tímto odpadem bude naloženo v souladu s platnou legislativou, budou předány oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využití nebo k odstranění uvedeného druhu odpadu.

- Stavební materiály obsahující azbest (cca 1,8 t, kód odpadu 17 06 05* - stavební materiály obsahující azbest, kategorie N).

- Izolační materiály s obsahem azbestu (cca 16,6 t, kód odpadu 17 06 01* - Izolační materiál s obsahem azbestu, kategorie N).
- Asfaltové směsi obsahující dehet (cca 1424 t, kód odpadu 17 03 01* - Asfaltové směsi obsahující dehet, kategorie N).
- Asfaltové stavební nátěry (cca 1,31 t, kód odpadu 17 03 03* - Uhelný dehet a výrobky z dehtu, kategorie N).
- Odpadní ředidla (cca 0,31 t, kód odpadu 17 03 04* - Jiná organická rozpouštědla, promývací kapaliny a matečné louhy, kategorie N).
- Odpadní nátěrové hmoty (cca 101 kg, kód odpadu 08 01 11* - Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky, kategorie N).
- Staré nátěrové hmoty (cca 437 kg, kód odpadu 08 01 17* - Odpady z odstraňování barev nebo laků obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky, kategorie N).
- Kabely s izolací papír – olej (cca 21,6 t, kód odpadu 17 04 10* - Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky, kategorie N).
- Izolační materiály obsahující nebezpečné látky (cca 2,33 t, kód odpadu 17 06 03* - Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky, kategorie N).
- Kontaminovaná zemina (cca 212,46 t, kód odpadu 17 05 03* - Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky, kategorie N).

Materiál železničního svršku bude na základě rozvahy a dle předkategorizace, která zjistí jeho stav, určen k dalšímu případnému využití. Bude přitom respektována Směrnice SŽDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem.

Materiál šterkového lože bude dle zjištěné využitelnosti recyklován a použit do podkladních vrstev pražcového podloží, resp. ke zlepšení základových poměrů.

d) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Stavba bude napojena na komunikační vedení ve správě a vlastnictví příslušných organizací SŽDC. Do veřejných komunikačních sítí bude zasahováno pouze v případě jejich doprovodných přeložek, popř. úprav vyvolaných nově navrženými GPK koleje, popř. novým návrhem doprovodných SO (mosty, propustky, zdi, pozemní komunikace, ...).

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

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

Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena:

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

Bezbariérová přístupnost cestujících pohybově postižených

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

Bezbariérová přístupnost cestujících s omezenou schopností orientace

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

Stavba je navržena tak, aby splňovala Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, vztahující se dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., § 1, odst. 3, na stavbu dráhy.

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

Požadavky na technické parametry staveb a zařízení

Nástupiště

Nástupiště bude splňovat následující parametry:

- max. hodnota příčného sklonu dlažby bude 2%,
- součinitel smykového tření povrchu nástupiště, souvisejících nástupištních ploch a přístupových chodníků a zjišťovaný ve smyslu ČSN 74 4130 musí mít hodnotu min. $\mu = 0,5 \tan(\alpha)$ (α ...úhel sklonu),
- min. šířka veřejnosti přístupné části nástupiště je závislá na délce překážky,
- min. 2 000 mm od nástupní hrany při délce překážky do 10 m,
- min. 2 400 mm od nástupní hrany při délce překážky přes 10 m,
- poloha všech nově navržených konstrukcí, vybavení nástupiště je navržena tak, aby mezi hranou nástupiště a danými zmiňovanými objekty byla zachována vzdálenost 2 000 mm,
- min. vzdálenost mobiliáře od okraje signálního pásu činí 1 000 mm, nejlépe 1 500 mm,
- veškeré překážky (sloupy osvětlení, rozhlasu atd) jsou umístěny ve vzdálenosti min. 1 000 mm od okraje signálního pásu nebo doprostřed signálního pásu.
- Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišti
- Při situování bezpečnostních a orientačních pásů bylo použito:
- Vzorové listy SŽDC Ž8.7 – Změna č. 2,
- Bezbariérové užívání staveb – Renata Zdařilová, metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb,
- Technická specifikace pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace,
- Doporučený standard technický – Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob – Ing. Petr Lněnička, Viktor Dudr,
- Vyhláška č. 398/2009 Sb Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace z roku 2009,
- Materiály, z nichž budou vytvořené bezbariérové úpravy musí splňovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a Technické návody TZÚS 12.03.04.

Schodiště

Schodiště budou splňovat následující parametry:

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

Zábradlí

Zábradlí byla zřizována v následujících případech (dle TNŽ 73 6334 – Oplocení a zábradlí na drahách regionálních a regionálních; ČSN 74 3305 – Ochranná zábradlí, Pokyn SŽ PO-25/2020 - GŘ):

- všude tam, kde je potřeba zabránit uživatelům drážních zařízení (cestujícím, přepravním apod.) použít jiných než vyhrazených cest,
- u východů z budov, tam kde je nebezpečí přímého vstupu do koleje nebo na provozovanou komunikaci, na kterou není dostatečný rozhled,
- v případech, kdy výškový rozdíl mezi pochozí plochou a upraveným terénem, plochou je 500 mm a větší,
- zábradlí při výstupu z podchodu na železniční nástupiště bude mít na pravém madle umístěn hmatový štítek.

Komunikace

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

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

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

Volně stojící nábytek a zařízení

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

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Izolační a ochranné hladiny

Jsou navrženy podle ČSN 34 1500 ed. 2. Izolační vzdálenosti a koordinace izolace podle ČSN EN 50 124-1 a ČSN EN 50119 ed. 2. Izolační vzdálenosti jsou navrženy již s ohledem na budoucí konverzi na napájecí soustavu střídavou 25kV 50Hz.

Ochrana před úrazem elektrickým proudem

Podle ČSN 34 1500 ed. 2 a ČSN EN 50122-1 ed. 2 se provádí ochrana ukolejněním neživých částí trakčního vedení a ostatních vodivých konstrukcí. Vzhledem na trakční proudovou soustavu DC se provede ukolejnění přes průrazku s opakovatelnou funkcí.

Zpětné vedení

Zpětné vedení tvoří kolejnicové pasy kolejí v soustavě DC 3kV izolovaně od země podle ČSN EN 50 122-2 ed. 2. Kolejnicová propojení musí být řešena v železničním svršku s ohledem na trakční proudové zatížení a typ zabezpečovacího zařízení.

Ochrana proti nebezpečnému dotyku částí TV

Ochrana živých a neživých částí TV proti nebezpečnému dotyku je navržena podle ČSN 34 1500 ed. 2 a ČSN EN 50 122-1 (34 1520) ed. 2. Ve stísněných poměrech, kde nelze realizovat vzdálenosti živých částí TV od přístupných míst podle uvedené normy, je zvolena ochrana před nebezpečným dotykem pomocí zábran.

Ochrana proti atmosférickému přepětí trolejových a ostatních vedení

je navržena různými bleskojistkami do míst podle ČSN 34 1500 ed. 2.

Ochrana proti atmosférickému přepětí vývodů napájecích a spínacích stanic

je navržena svodiči přepětí do míst podle ČSN 34 1500 ed. 2. Umístění svodičů je obsaženo v objektu silnoproudé technologie.

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

Korozní průzkum inženýrských objektů, který byl proveden v srpnu 2020, prokázal přítomnost střídavých elektrických polí vlivem stávající elektrizované trati. Proudová hustota bludných proudů vykazovala první stupeň agresivity půdního a horninového prostředí.

Agresivita prostředí je hodnocena podle ČSN 03 8375 „Ochrana kovových potrubí uložených v půdě nebo ve vodě proti korozi“. Stručně můžeme charakterizovat oblast z jednotlivých hledisek takto:

Hustota střídavého proudu v půdě – u kovových konstrukcí uložených v zemi může dlouhodobé působení střídavých bludných proudů procházejících mezi holým kovem a půdou (betonem), způsobit korozi. Měřením střídavého proudového pole byly zjištěny hustoty střídavého proudu v půdě v rozmezí 39 až 245 $\mu\text{A}/\text{m}^2$, což znamená, že naměřené hodnoty nepřekročily mezní kritéria udávaná normou zabývající se hodnocením pravděpodobnosti koroze střídavými proudy.

Rezistivita půdy – Z hlediska rezistivity půdy se agresivita prostředí v měřených místech pohybuje na stupni I. velmi nízká.

Obecně platí, že střídavé bludné proudy mají menší devastální účinky než stejnosměrné bludné proudy, a to nejen vlivem vyššího napětí / menšího proudu (trakce 25 kV 50Hz). Problematika koroze střídavým proudem dosud není uspokojivě vyřešena a nejsou k dispozici jednoznačná kritéria ochrany. Odborná literatura označuje korozi střídavými bludnými proudy možnou při proudových hustotách od 20 do 30 A/m². Poškození střídavými bludnými proudy není tak rychlé, ale přesto existující a někdy pomalé neviditelné poškozování snadno unikne pozornosti.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

a) Popis stávajícího stavu

Zabezpečovací zařízení

ŽST Slavonice

ŽST Slavonice je vybavena SZZ 3. kategorie typu ESA 11 z roku 2009, které je obsluhováno z dopravní kanceláře ŽST Slavonice prostřednictvím JOP. V dopravně jsou světelná vjezdová, odjezdová, cestová a seřaďovací návěstidla včetně příslušných předvěstí. Výhybky číslo 1, 2, 5, 6, 7, 8 jsou osazeny elektrické přestavníky, výhybky číslo 3, 4 a výkolejky Vk1, Vk2, Vk3 a Vk4 jsou přestavovány ručně a jsou osazeny příslušnými zámkami. Výsledné klíče jsou drženy v EZ, umístěných v kolonkách pomocných stavědel PSt.1, PSt.2 a PSt.3. V kolejišti dopravní jsou osazeny počítačové body počítačů náprav AzF. Vnitřní výstroj SZZ a PZS je umístěna v SÚ ve výpravní budově.

V obvodu dopravní se nacházejí přejezdy v km 37,078 a 37,256. Oba přejezdy jsou zabezpečeny přejezdovým zařízením kategorie PZS 3ZBI, typu PZZ-AC z roku 2009.

ŽST Dačice

ŽST Dačice je vybavena mechanickým SZZ 2. kategorie s ústředním zámkem v dopravní kanceláři, s mechanickými vjezdovými návěstidly bez přivolávacích návěstí, závislými na výměnách. Dopravná nemá odjezdová návěstidla. Dopravními kolejemi jsou koleje 1 a 2. Výhybky 1, 2, 3, 4, 5, 6, Z1, G1 a výkolejky ZVk1, TVk1, AVk1 a Vk1 jsou přestavovány ručně. Klíče od výměnových zámků výhybek a výkolejek jsou drženy v ústředním zámku, klíče od výkolejek ZVk1 a TVk1 jsou v úschově dle ZDD. Výslednými klíči z ústředního zámku jsou uvolňovány závislosti návěstních pák vjezdových návěstidel v pákovém kozlíku.

V dopravní kanceláři je zřízeno kontrolní stanoviště PZS 3 ZNI km 53,533 typu AŽD 71. V obvodu dopravní se nachází přejezd zabezpečený pouze výstražnými kříži v km 54,303.

ŽST Telč

ŽST Telč je vybavena SZZ 2. kategorie a světelnými návěstidly. Závislost ručně stavěných výhybek na návěstidlech je zprostředkována pomocí EZ. Dopravními kolejemi jsou koleje 1, 2 a 4 (odjezd pouze ve směru do Sedlejova). Předvěsti, vjezdová a odjezdová návěstidla ve směru do Dačic a společné odjezdové návěstidlo do Sedlejova jsou světelná. Za krajními výhybkami jsou odjezdové izolované kolejnice s kolejnicovými doteky WSSB. Výhybky 1, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11ab, 12, 13, 15ab a H1 jsou přestavovány ručně, výhybky 16 a A1 (na vlečku Agropodnik a.s. Jihlava) elektrickými přestavníky (ovládání z pomocného stavědla). Výměnové klíče jsou drženy v EZ.

V obvodu dopravní se nachází přejezd v km 67,264. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zařízením kategorie PZS 3SNI, typu AŽD 71 z roku 1977.

ŽST Sedlejev

ŽST Sedlejev je vybavena mechanickým SZZ 2. kategorie s ústředním zámkem v dopravní kanceláři s mechanickými vjezdovými návěstidly bez přivolávacích návěstí, závislými na výměnách. ŽST nemá odjezdová návěstidla. Dopravními kolejemi jsou koleje 1 a 3. Výhybky 1 a 4 jsou přestavovány ručně. Klíče od výměnových zámků výhybek 1 a 4 jsou drženy v ústředním zámku a vjezdová návěstidla jsou stavěna z mechanického přístroje.

V obvodu dopravní se nacházejí přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži v km 16,581 a 16,281.

ŽST Třešť

ŽST Třešť je vybavena mechanickým SZZ 2. kategorie s ústředním zámkem v dopravní kanceláři a světelnými návěstidly. Dopravními kolejemi jsou koleje 1 a 2. Výhybky 1, 3 a 4 jsou přestavovány ručně. Klíče od výměnových zámků výměn 1, 4 a od výkolejky Vk2 a výměny výhybky číslo 3 jsou drženy v ústředním zámku. Výsledný klíč PVk1/P1t/P1 z vlečky „Podzimek a synové“ je držěn v EZ. Za krajními výhybkami jsou odjezdové izolované kolejnice s kolejnicovými doteky WSSB.

V obvodu dopravní se nachází přejezd v km 7,800. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zařízením kategorie PZS 3SNI, typu AŽD 71 z roku 1972.

V dopravní kanceláři ŽST Třešť je dále zřízeno kontrolní stanoviště přejezdů z traťového úseku Třešť – Kostelec u Jihlavy a z traťového úseku Sedlejev – Třešť.

ŽST Kostelec u Jihlavy

ŽST Kostelec u Jihlavy je vybavena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie AŽD 71 s KO 25 Hz. Dopravními kolejemi jsou koleje 5, 3, 1, 2, 4 a 6 (pouze odjezdy ve směru Jihlava a Třešť). Výhybky 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10, 11ab, 12, 13, 14 a výkolejky Vk1 a Vk2 jsou osazeny elektrické přestavníky, výměny č. 7, 8, 9, M1 a výkolejky Vk3 a MVk1 jsou přestavovány ručně. Výsledné klíče jsou drženy v EZ, výsledný klíč od MVk1 je uzamčen v EMZ v ovládacím stole SZZ v dopravní kanceláři.

V obvodu dopravní se nacházejí přejezdy v km 0,670 a 78,486. Přejezd v km 0,670 je zabezpečen přejezdovým zařízením kategorie PZS 3SBI, typu PZZ-RE z roku 2004. Přejezd v km 78,486 je zabezpečen přejezdovým zařízením kategorie PZS 3ZNI, typu SSSR z roku 1975.

Mezistaniční úsek Slavonice - Dačice

V traťovém úseku mezi dopravami Slavonice a Dačice není traťové zabezpečovací zařízení. Jízdy vlaků mezi železničními stanicemi jsou zabezpečeny telefonickým dorozumíváním dle předpisu SŽDC D1.

V mezistaničním úseku se nacházejí přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži v km 37,646; 38,025; 38,472; 38,772; 40,358; 41,013; 41,358; 41,600; 43,726; 44,182; 44,792; 46,146; 47,310; 48,202; 49,065; 52,242; 52,571; 53,150; 53,374; 53,734; 53,948.

V mezistaničním úseku se nachází přejezd zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením v km 53,533

Mezistaniční úsek Dačice - Telč

V traťovém úseku mezi dopravnami Dačice a Telč není traťové zabezpečovací zařízení. Jízdy vlaků mezi železničními stanicemi jsou zabezpečeny telefonickým dorozumíváním dle předpisu SŽDC D1.

V mezistaničním úseku se nacházejí přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži v km 55,222; 55,457; 56,103; 57,083; 58,476; 58,673; 58,967; 59,565; 59,770; 60,092; 60,457; 60,732; 61,115; 62,286; 62,496; 62,814; 64,195; 65,354; 65,969.

Mezistaniční úsek Telč - Sedlejev

V traťovém úseku mezi dopravnami Telč a Sedlejev není traťové zabezpečovací zařízení. Jízdy vlaků mezi železničními stanicemi jsou zabezpečeny telefonickým dorozumíváním dle předpisu SŽDC D1.

V mezistaničním úseku se nacházejí přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži v km 21,898; 19,845; 19,450; 19,026; 18,477.

Mezistaniční úsek Sedlejev - Třešť

V traťovém úseku mezi dopravnami Sedlejev a Třešť není traťové zabezpečovací zařízení. Jízdy vlaků mezi železničními stanicemi jsou zabezpečeny telefonickým dorozumíváním dle předpisu SŽDC D1.

V mezistaničním úseku se nacházejí přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži v km 8,116; 16,018; 14,134; 13,333; 12,456; 11,268; 11,021; 10,659; 9,741; 9,421.

V mezistaničním úseku se nachází přejezd zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením v km 8,354; 8,834; 8,617.

Třešť – Kostelec u Jihlavy

V traťovém úseku mezi dopravnami Třešť a Kostelec u Jihlavy je traťové zabezpečovací zařízení RPB. Jízdy vlaků mezi železničními stanicemi jsou řízeny obsluhou uvedeného zařízení dle místního předpisu pro obsluhu traťového reléového poloautomatického zabezpečovacího zařízení.

V mezistaničním úseku se nacházejí přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži v km 6,713; 5,972; 4,929; 4,531; 3,325; 2,116.

V mezistaničním úseku se nachází přejezd zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením v km 3,717; 6,175.

Sdělovací zařízení

Od Kostelce u Jihlavy začíná ochranný kabel, pak následuje střídavě zemní kabel 5XN a „pohoz“ dle investičních akcí při rekonstrukci přejezdů. V úseku Třešť – Slavonice je v provozu pouze traťový telefon na různém vedení (PK, vzdušné vedení, závěsný kabel). V související stavbě „Znovu zprovoznění železničního přechodu Slavonice – st. hranice“ byl položen TK 10XN0,8 a HDPE od Slavonic km 36,923 po km 37,430 (VTO „S“).

V ŽST Slavonice je malý telefonní zapojovač SMZ firmy AŽD, v Kostelci u Jihlavy Mikro NZ-10 firmy INOMA. V ostatních ŽST jsou telefonní zapojovače typu MTZ. V ŽST Telč je telefonní ústředna typu USHD 2/10, není zapojena do drážní sítě.

V ŽST Slavonice je rozhlasová ústředna RU06 firmy AŽD, v Kostelci u Jihlavy je rozhlasová ústředna RU85 firmy AŽD, v ostatních ŽST v daném úseku trati není zřízeno rozhlasové zařízení pro informování cestujících.

V současné době není na trati Slavonice - Kostelec u Jihlavy provozováno žádné zařízení traťového rádiového systému. V železniční stanici Kostelec u Jihlavy a na navazující trati Jihlava - Horní Cerekev je v provozu systém TRS - zařízení T-CZ Pardubice.

Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

Osvětlení v jednotlivých dopravních a zastávkách včetně rozvodů odpovídá jejich stáří. Většina zastávek je neosvětlena, osvětlena nedostatečným způsobem nebo stávající osvětlení neodpovídá platným normám.

V současné době není v dotčených ŽST (Dačice, Telč, Sedlejšov, Třešť) ohřev výměn nainstalován.

b) Popis navrženého řešení

Je již uvedeno v předcházejícím odstavci B.2.3 a)

B.2.7 Základní technický popis stavebních objektů**a) Popis stávajícího stavu**Železniční svršek a spodek*Mezistaniční úsek Slavonice - Dačice*

Traťová rychlost 50 km/h s místními omezeními, kolejnice tvaru A, T a 49E1 na dřevěných a betonových pražcích, kolej je částečně bezstyková a částečně stykovaná.

V mezistaničním úseku se nacházejí zastávky Mutišov, Dolním Bolíkov, Peč, Urbaneč a Dačice město.

Mezistaniční úsek Dačice - Telč

Traťová rychlost 50 km/h s místními omezeními, kolejnice tvaru A, T a 49E1 na dřevěných a betonových pražcích, kolej je částečně bezstyková a částečně stykovaná.

V mezistaničním úseku se nacházejí zastávky Malý Pěčín, Velký Pěčín, Slaviboř, Radkov a Telč – Staré Město.

Mezistaniční úsek Telč - Sedlejšov

Traťová rychlost 50 km/h s místními omezeními, kolejnice tvaru A a 49E1 na dřevěných a betonových pražcích, kolej je částečně bezstyková a částečně stykovaná.

V mezistaničním úseku se nachází zastávka Mysliboř.

Mezistaniční úsek Sedlejšov - Třešť

Traťová rychlost 60 km/h s místními omezeními, kolejnice tvaru A a 49E1 na dřevěných a betonových pražcích, kolej je částečně bezstyková a částečně stykovaná.

V mezistaničním úseku se nacházejí zastávky Hodice a Třešť město.

Třešť – Kostelec u Jihlavy

Traťová rychlost 50 km/h s místními omezeními, kolejnice tvaru A a 49E1 na dřevěných a betonových pražcích, kolej je částečně bezstyková a částečně stykovaná.

V mezistaničním úseku se nacházejí zastávky Jezdovice, Salavice a Kostelec u Jihlavy masna.

Nástupiště

Zastávky jsou vybavené nástupištěmi s úroňovým přístupem, konstrukčně převážně typu SUDOP a TISCHER s výškou od 250 mm do 500 mm nad temenem kolejnice, převážně bez nástupištích desek. Nástupiště jsou různých délek.

Železniční stanice Slavonice a Dačice jsou vybaveny poloostrovními nástupištěmi s úroňovým přístupem přes centrální přechod výšky 550 mm nad temenem kolejnice délky 80 m.

Železniční stanice Třešť a Sedlejšov jsou vybaveny dvěma úroňovými nástupištěmi délky 80 m.

v ŽST Telč jsou tři úroňová jednostranná nástupiště typu TISCHER. U koleje č. 1 je stávající nástupiště dl. 80 m s povrchem ze zámkové dlažby, u koleje č. 2 je nástupiště dl. 90 m a u koleje č. 4

nástupiště dl. 40 m. Povrchová úprava nástupiště u koleje č. 2 a 4 je tvořena ztuhnutým materiálem

Železniční přejezdy

Na železniční trati se nachází celkem 74 železničních přejezdů, z toho je 10 přejezdů vybaveno PZZ světelným, 1 přejezd vybaven PZZ mechanickým a 63 přejezdů je vybaveno dopravní značkou A32a „výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“.

Přejezdové konstrukce jsou tvořeny celopryžovými panely, železobetonovými panely, živičným krytem, případně u místních a účelových komunikací výdřevou nebo nepevněným štěrkovým povrchem.

Mosty, propustky, zdi

V úseku Dačice – Kostelec u Jihlavy se nachází celkem 112 mostních objektů. Z toho je 14 mostů a 98 propustků. V záměru projektu je uvažováno se stavebními pracemi na 9 mostech, 13 propustcích, 1 opěrné a 1 zárubní zdi.

Mostní konstrukce a propustky odpovídají stáří dotčené tratě. Kompletní seznam mostů a propustků včetně pasportů, případně archivních dokumentací je k dispozici u zástupců správce příslušných TU.

Pozemní stavební objekty

Ve stávajícím stavu se na zastávkách nachází stavební objekty, ve kterých jsou umístěné čekárny a pracoviště drážních zaměstnanců. Dále se na traťovém úseku nachází technologické objekty např. reléové a strážní domky, stavědla a výpravní budovy. Orientační systém je sporadický, zcela nedostačující a odpovídá době vzniku.

Popis navrženého řešení

Je již uvedeno v předcházejícím odstavci B.2.3 a)

B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení stavby

Posuzovaná stavba a úpravy objektů navržené v rámci této stavby, splňují požadavky požární bezpečnosti ve smyslu platných norem a předpisů požární ochrany. Stavbou není ohrožena požární bezpečnost stávajících objektů a technologických zařízení a nevznikají nároky na vybavení zasahujících hasičských jednotek jinými druhy hasiv, než která jsou běžně používána ani nároky na vybavení těchto jednotek speciální mobilní technikou.

Hasební zásah bude provádět Hasičský záchranný sbor – HZS Správy železnic, případně příslušný veřejný útvar Hasičského záchranného sboru kraje, případně další přizvané jednotky v souladu se stupněm poplachu. Hasičský záchranný sbor – HZS Správy železnic je oprávněn na základě TNŽ 34 3109 provádět vypnutí trolejového vedení (krytí nesjízdného místa).

Při realizaci stavby musí být dodrženy veškeré technologické postupy předepsané výrobcí, příslušné normy a vyhlášky související se stavbou, bezpečnost práce a vyjádření orgánů státní správy v rámci stavebního řízení. Každý aplikovaný výrobek musí mít základní deklarované vlastnosti, a to podle protokolu, který je přílohou ke každému certifikátu vztahujícímu se na konkrétní materiál a konkrétní výrobu. Každý materiál bude již od výrobce vybaven technickou dokumentací, která bude jasně určovat nejen technické parametry, ale též technologii zpracování. Materiály technologie uvedené v projektové dokumentaci jsou uvedeny pro určení technického standardu stavby.

U všech materiálů a výrobků použitých k realizaci stavby a sloužící požární bezpečnosti stavby musí být doloženo vyjádření o shodě vydané příslušnou státní autorizovanou zkušebnou ČR. Vzhledem ke skončení platnosti stávajících certifikátů je třeba dbát na skutečnost, že výrobky musí vyhovovat zavedeným evropským normám – ČSN EN 1363-1 s klasifikací podle ČSN EN 13501-2.

Technologické postupy při demoličních pracích a sváření

Pro zajištění požární bezpečnosti a eliminaci rizika požáru při demoličních a rekonstrukčních pracích za použití řezání plamenem, rozbrušovacími nástroji apod. a při svářecích pracích je nutno, aby byla navržena dodavatelem prací příslušná opatření (požární dozor při práci a následná dohlídka na pracovišti

po skončení prací v souladu s požadavky vyhlášky 87/2000 Sb., vybavení pracoviště prostředky požární ochrany - PHP, pokrývka v nehořlavé úpravě) a vhodný technologický postup s ohledem na druh prostředí a hořlavost konstrukcí a materiálů v dané lokalitě.

Před, v době a po ukončení svařování či prací s využitím otevřeného ohně musí být dodrženy podmínky stanovené Směrnicí SŽDC SM56 o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizaci Správa železniční dopravní cesty."

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Předmětem stavby je revitalizace regionální žel. trati č. 227 (dle JŘ) Kostelec u Jihlavy - Slavonice. V rámci návrhu technologických zařízení jsou uvažována zařízení s max. úsporou energie a tepelnou ochranou.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Jedná se o dopravní stavbu, jejímž předmětem je revitalizace regionální žel. trati č. 227 (dle JŘ) Kostelec u Jihlavy - Slavonice. Stavba je navržena tak, aby splnila požadavky na hygienické řešení stavby a na pracovní a komunální prostředí dle příslušných norem a platných předpisů.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikání radonu z podloží

Z hlediska radonového indexu se zájmové území nachází převážně v zóně středního radonového rizika, v k. ú. Telč, Slavibof, Černíč, Pěčín, Malý Pěčín, Dačice, Urbaneč, Peč, Dolní Bolíkov, Mutišov a Slavonice se pak záměr lokálně pohybuje v zónách vysokého radonového rizika.

V rámci návrhu zpevněných ploch na styku pozemních objektů je navrženo vložit protiradonovou izolaci s ventilační vrstvou.

b) Ochrana před bludnými proudy

Korozní průzkum inženýrských objektů, který byl proveden v srpnu 2020, prokázal přítomnost střídavých elektrických polí vlivem stávající elektrizované trati. Proudová hustota bludných proudů vykazovala první stupeň agresivity půdního a horninového prostředí.

Agresivita prostředí je hodnocena podle ČSN 03 8375 „Ochrana kovových potrubí uložených v půdě nebo ve vodě proti korozi“. Stručně můžeme charakterizovat oblast z jednotlivých hledisek takto:

Hustota střídavého proudu v půdě – u kovových konstrukcí uložených v zemi může dlouhodobé působení střídavých bludných proudů procházejících mezi holým kovem a půdou (betonem), způsobit korozi. Měřením střídavého proudového pole byly zjištěny hustoty střídavého proudu v půdě v rozmezí 39 až 245 $\mu\text{A}/\text{m}^2$, což znamená, že naměřené hodnoty nepřekročily mezní kritéria udávaná normou zabývající se hodnocením pravděpodobnosti koroze střídavými proudy.

Rezistivita půdy – Z hlediska rezistivity půdy se agresivita prostředí v měřených místech pohybuje na stupni I. velmi nízká.

Obecně platí, že střídavé bludné proudy mají menší devastáční účinky než stejnosměrné bludné proudy, a to nejen vlivem vyššího napětí / menšího proudu (trakce 25 kV 50Hz). Problematika koroze střídavým proudem dosud není uspokojivě vyřešena a nejsou k dispozici jednoznačná kritéria ochrany. Odborná literatura označuje korozi střídavými bludnými proudy možnou při proudových hustotách od 20 do 30 A/m^2 . Poškození střídavými bludnými proudy není tak rychlé, ale přesto existující a někdy pomalé neviditelné poškozování snadno unikne pozornosti.

c) Ochrana před technickou seizmicitou

V rámci návrhu železničního spodku nejsou navržena antivibrační opatření, a to s ohledem na dostatečnou vzdálenost zástavby od žel. trati.

d) Ochrana před hlukem

Vzhledem k tomu, že ve výhledovém stavu nedochází k překročení hygienických limitů hluku, nejsou navržena žádná protihluková opatření.

e) Protipovodňová opatření

Jedná se o dopravní stavbu, jejímž předmětem je revitalizace žel. trati na stávajícím drážním tělese, která tvoří protipovodňovou ochranu. V rámci návrhu rekonstrukce mostů a propustků v tomto úseku jsou navrhována protipovodňová opatření.

f) Ochrana před ostatními účinky – vlivem poddolování, výskytem metanu apod.

Jedná se o dopravní stavbu, která prochází poddolovaným územím Jezdovice – Filip (Filipova štola orientovanou ve směru od trati), mimo území s výskytem metanu. Předmětem stavby je rekonstrukce trati na stávajícím drážním tělese bez známek deformací z důvodu poddolování, a tudíž i bez nutnosti řešení ochrany účinků poddolování.

B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu

a) Napojovací místa technické infrastruktury

V rámci stavby bude zvýšena spotřeba elektrické energie pro nové a rekonstruované technologie, z tohoto důvodu budou vybudována podél trati nová odběrná místa pro neelektrifikované zastávky, ŽST Slaviboř a některé přejezdy, které není vhodné napájet ze zastávek z důvodu velké vzdálenosti. V elektrifikovaných stanicích a na některých zastávkách bude navýšen rezervovaný příkon.

b) Připojovací rozměry. Výkonové kapacity a délky

Viz. předchozí odstavec B.3 a)

B.4 Dopravní řešení a základní údaje o provozu a dopravní technologie

a) Popis dopravního řešení včetně traťové a staniční dopravní technologie počátečního a cílového stavu

Současný stav

Od začátku jízdního řádu 2019/2020 byl zaveden v okolí Jihlavy nový koncept dopravy, spočívající ve vytvoření nových přímých ramen vlaků osobní dopravy, kdy jsou přímými vlaky obsluhovány více osídlené oblasti, resp. větší sídla. Další charakteristikou těchto změn je přechod na celodenně provozované taktové linky.

Na trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice probíhá pravidelné křížování vlaků osobní dopravy vedených v základním dvouhodinovém intervalu ve stanicích Třešť a Dačice, posilové vlaky vedené ve špičkách pracovních dní křížují navíc ve stanici Telč. Cestovní doby jsou negativně ovlivňovány dlouhými intervaly křížování ve stanicích Třešť, Telč a Dačice, což je dáno způsobem zabezpečení těchto stanic. V úseku Dačice – Slavonice dochází u vlaků vedených do Dačic na 6, 14 a 22 h k vychylování polohy tak, aby bylo možno tyto vlaky využít k návozu zaměstnanců na směny začínající v 6 a 14 h a stejně tak k odvozu ze směn končících v 6, 14 a 22 h. Tyto vlaky mají delší pobyt v Dačicích a také zde v těchto případech dochází ke změně čísla a kategorie vlaku (Os v úseku Slavonice – Dačice, dále Sp).

Kromě běžných vlaků osobní dopravy jsou na trati č. 227 o vybraných víkendech v červenci a srpnu provozovány také historické parní vlaky, a to Společností telčské místní dráhy, z. s. Historické jízdy jsou pořádány na celé trati, jednotlivé vlaky pak většinou v dílčích úsecích jako např. Kostelec – Telč, Třešť – Telč, Telč – Slavonice apod.

Popis infrastruktury v současném stavu

Trať č. 227 je regionální jednokolejná dráha, provozovaná v nezávislé trakci. Nejdůležitější parametry trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice uvádí následující tabulka.

Parametry traťového úseku Kostelec u Jihlavy – Slavonice

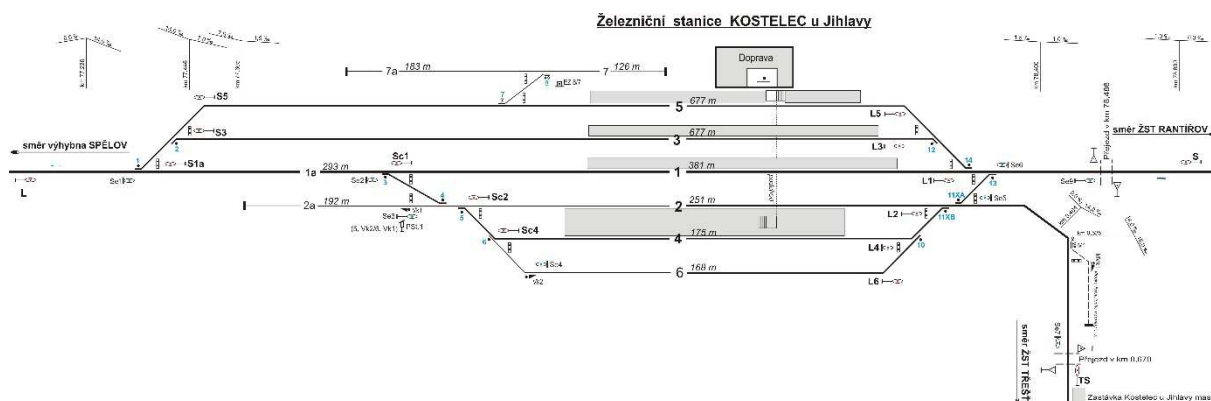
Označení trati dle nákrešných jízdních řádů		701a
Označení trati dle knižního jízdního řádu		227
Označení trati dle Prohlášení o dráze		641
Zařazení v síti SŽDC		Regionální dráha
Evropský nákladní koridor		-
Délka traťového úseku		cca 53 km
Počet stanic v úseku		6
Počet zastávek v úseku		16
Počet traťových kolejí		1
Organizování a řízení drážní dopravy		podle SŽDC D1
Trakce		nezávislá
Traťové zabezpečovací zařízení		2. kategorie, reléový poloautoblok bez kontroly volnosti tratě (úsek Kostelec u Jihlavy – Třešť) telefonické dorozumívání (úsek Třešť – Slavonice)
Traťový rádiový systém		-
Největší traťová rychlost		60 km/h
Rozchod kolejí		1 435 mm
Zábrzdňá vzdálenost		400 m
Normativ délky	Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy)	300 m (Kostelec u Jihlavy – Sedlejev) 283 m (Sedlejev – Slavonice)
	Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	80 m
	Normativ délky O (vlaky zastávkové)	80 m
Počet úrovnňových přejezdů		75
z toho vybavených světelným PZZ		11
z toho vybavených závorami		6
Dovolená třída zatížení		C2 (20 t na nápravu/6,4 t na běžný metr)
Průjezdny průřez		GČD
Skupina přechodnosti		2
Kód tratě pro kombinovanou dopravu		-
Vlakový zabezpečovač		-

ŽST Kostelec u Jihlavy

Vazba na sídelní strukturu

Stanice leží západně od obce Kostelec, přibližně 0,8 km od jejího centra. Stanice leží na katastru obce Cejle, ta je však od ní vzdálena více (asi 2 km).

ŽST Kostelec u Jihlavy – současný stav



Provozní charakteristika

Železniční stanice Kostelec u Jihlavy leží v km 78,111 trati celostátní dráhy Veselí nad Lužnicí – Jihlava. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Stanice leží v km 0,074 trati regionální dráhy trati Slavonice – Kostelec u Jihlavy. Trať je v přilehlém mezistaničním úseku jednokolejná.

Je stanicí odbočnou pro trať Slavonice – Kostelec u Jihlavy.

Sídlem přednosti provozního obvodu je železniční stanice Jihlava. Stanice je obsazena výpravčím.

Vlečky a účelová kolejiště

Vlečka č. 5118 Kostecké uzeniny a. s. – vlečka Kostelec je zaústěna výhybkou č. M1 v km 0,566 (km 0,000 vlečky).

Provozovatelem vlečky je Lovochemie, a.s.

Mezníkem rozdělujícím obvody odpovědnosti za zabezpečení jízdy drážních vozidel na styku drah je námezník výhybky č. M1.

Jízda drážních vozidel mezi drahami na místě jejich styku může být provedena jen jako jízda posunového dílu. Při obsluze vlečky je dovoleno drážní vozidlo sunout i táhnout.

Nástupiště

Ve stanici jsou dvě nástupiště s pevnou hranou.

Číslo	U koleje č.	Výška nad TK [mm]	Délka nást. [m]	Konstrukce nást.
I	5	200	130	úrovňové
	3	200	167	úrovňové
	1	250	167	úrovňové
II	2	300	191	ostrovní, úrovňové
	4	300	191	ostrovní, úrovňové

Přístup na nástupiště č. I je přímo od výpravní budovy.

Nástupiště č. II je ostrovní, společné pro koleje č. 2 a 4, přístup na nástupiště č. II je podchodem pro cestující, přístupným z krytého prostoru u výpravní budovy.

Vchod a východ pro cestující je chodníkem mezi staničními budovami.

Zařízení pro nákladní dopravu

Stanice má výpravní oprávnění pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě. Jako vykládková a nakládková slouží kolej č. 7.

Koleje a jejich určení

Kolej číslo	Délka/užitečná délka [m]	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
Dopravní koleje				
1	421/381	nám. 3 – nám. 14	Sc1 – L1	hlavní staniční kolej, vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce
1a	311/293	nám. 1 – Se2	Se2 – S1a	vjezdová pro vlaky ze směru od ŽST Rantířov, odjezdová kolej pro vlaky směr výh. Spělov, TV v celé délce
2	286/251	nám. 5 – nám. 11B	Sc2 – L2	TV v celé délce
3	720/677	nám. 2 – nám. 12	S3 – L3	TV v celé délce
4	198/175	nám. 6 – nám. 10	S5 – L5	TV v celé délce
5	729/677	nám. 2 – nám. 12	S5 – L5	TV v celé délce
6	196/168	nám. 10 – Se4	Se4 – L6	Odjezdová pro nákladní vlaky směr Rantířov a Třešť, TV v celé délce
Manipulační koleje				
7	126/126	hrot 8 – zarážedlo	hrot 8 – zarážedlo	kolej pro nakládku a vykládku
7a	183/183	nám. 8 – zarážedlo	nám. 8 – zarážedlo	kusá kolej
2a	192/192	Se3 – zarážedlo	Se3 – zarážedlo	kusá kolej, TV v celé délce

Dopravní body v přilehlých úsecích

Zastávka **Kostelec u Jihlavy** masna leží v km 0,720 mezi stanicemi Kostelec u Jihlavy – Třešť. Je přidělena OŘ Brno, PO Jihlava. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou, o délce nástupní hrany 80 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště není bezbariérově přístupné. Osvětlení je elektrické, řízené spínacími hodinami a fotobuňkou.

Zastávka přiléhá k podniku Kostelecké uzeniny a. s., z obce Kostelec je to na zastávku přibližně stejně daleko jako k ŽST Kostelec u Jihlavy.

Zastávka **Salavice** leží v km 3,570 mezi stanicemi Kostelec u Jihlavy – Třešť. Je přidělena OŘ Brno, PO Jihlava. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou, o délce nástupní hrany 84 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 380 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště není bezbariérově přístupné. Osvětlení je elektrické, řízené spínacími hodinami a fotobuňkou.

Zastávka přiléhá k jihozápadnímu okraji vsi Salavice, která je místní částí města Třešť. Podstatná část obce je v docházkové vzdálenosti do 0,5 km.

Zastávka **Jezdovice** leží v km 4,795 mezi stanicemi Kostelec u Jihlavy – Třešť. Je přidělena OŘ Brno, PO Jihlava. Na zastávce je čekárna a zvýšené, úroňové nástupiště s pevnou hranou, o délce nástupní hrany 88 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště není bezbariérově přístupné. Osvětlení je elektrické, napájené a ovládané společně s celkovým osvětlením v obci.

Zastávka se nachází uvnitř stejnojmenné obce, podstatná část obce je v docházkové vzdálenosti do 0,5 km.

Elektrický ohřev výhybek

Stanice není vybavena ohřevem výhybek.

Elektrická trakční zařízení

Trakční vedení ve stanici a přilehlých úsecích tratě Jihlava – Veselí nad Lužnicí je napájeno střídavou soustavou 25 kV 50 Hz. Napájení je z napájecích stanic Horní Cerekev a Havlíčkův Brod a spínací stanice Jihlava město.

Elektrické osvětlení

Osvětlení venkovních železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové.

Informační zařízení pro cestující

Staniční rozhlas: Stanice je vybavena PC s aplikací ČD Speaker a rozhlasovým zařízením typu RU85 pro informování cestujících veřejnosti o příjezdech a odjezdech vlaků. Zařízení obsluhuje výpravčí. Reprodukční síť je rozdělena do dvou větví:

I. nástupiště,

II. nástupiště.

Ostatní informační zařízení – ve stanici jsou služební hodiny. Hlavní hodiny jsou umístěny ve sdělovací místnosti. Podružné hodiny jsou umístěny následovně:

nástupiště,

čekárna,

provozní místnosti.

Staniční zabezpečovací zařízení

Zabezpečovací zařízení je 3. kategorie – reléové zabezpečovací zařízením s rychlostní návěstní soustavou světelných návěstidel. SZZ je vybaveno počítači náprav ACS2000 a AzF.

SZZ je obsluhováno místně.

Trat'ové zabezpečovací zařízení

Spělov – Kostelec u Jihlavy – Rantířov: 2. kategorie – reléový poloautomatický blok.

Kostelec u Jihlavy – Třešť: 2. kategorie – reléový poloautomatický blok.

Organizace dopravního provozu

Obsazení stanice ve směně:

výpravčí (obsazeno nepřetržitě),

dozorce výhybek (obsazeno jen při mimořádnostech).

Hlášení předvídaného i skutečného odjezdu dává i přijímá výpravčí prostřednictvím elektronického dopravního deníku (v případě poruchy telefonicky).

Stanice je rozdělena na dva obvody odpovědnosti za volnost vlakové cesty:

obvod č. 1 – od úrovně vjezdového návěstidla L do úrovně zarážedla koleje č. 7

obvod č. 2 – od úrovně zarážedla koleje č. 7 do úrovně vjezdových návěstidel S a TS.

Za volnost vlakové cesty v obou určených obvodech odpovídá výpravčí. Volnost vlakové cesty se zjišťuje činností zabezpečovacího zařízení. V případech, kdy nelze volnost vlakové cesty vyhodnotit činností staničního zabezpečovacího zařízení, musí být tato zjištěna v kolejišti pohledem na úsek koleje.

Skutečnost, že vlak dojel/odjel celý, zjišťuje výpravčí ze směru Rantířov a Třešť pohledem na návěst Konec vlaku, ze směru Spělov podle indikace nebo stavu zabezpečovacího zařízení. V případě poruchy zabezpečovacího zařízení nebo na základě zápisu v Záznamníku poruch na zabezpečovacím zařízení zjišťuje, že vlak dojel celý ze směru Spělov výpravčí pohledem. Výpravčí může skutečnost, že vlak dojel celý, zjistit pokynem daným staničním dozorcem (pokud je ve stanici přítomen), členem doprovodu vlaku.

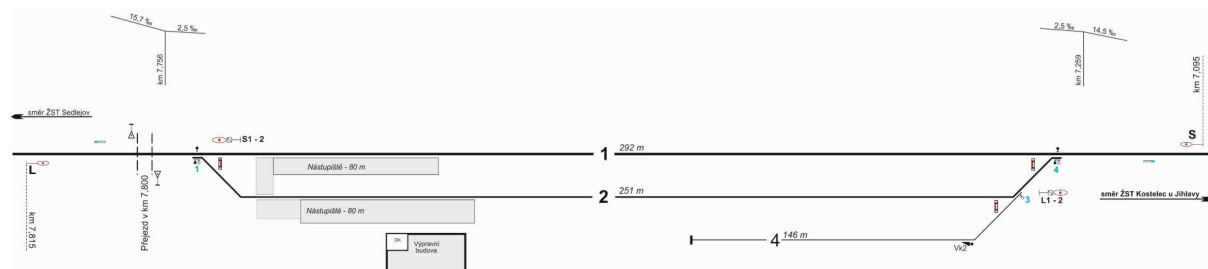
Stanice má čtyři posunovací obvody.

ŽST Třešť

Vazba na sídelní strukturu

Stanice se nachází na severním okraji města, přibližně 1 km od jeho centra. Vzhledem k centru i větší části zástavby na území města je lépe situována zastávka Třešť město, která leží asi 400 m jižně od centra města.

ŽST Třešť – současný stav



Provozní charakteristika

Železniční stanice Třešť leží v km 7,523 trati regionální dráhy Slavonice – Kostelec u Jihlavy. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná.

Sídlem přednosti provozního obvodu je železniční stanice Jihlava. Stanice je obsazena výpravčím.

Vlečky a účelová kolejiště

Nákladniště Hodice odbočuje z traťové koleje mezi stanicemi Třešť a Sedlejev výhybkou č. 3 v km 10,779.

Ze stanice neodbočují žádné vlečky.

Nástupiště

Stanice má dvě nekrytá nástupiště s pevnou hranou.

Číslo	U koleje č.	Výška nad TK [mm]	Délka nást. [m]	Konstrukce nást.
1	2	550	80	mimoúrovňové
2	1	250	80	úrovňové

Cestující používají k příchodu na nástupiště a odchodu z nástupiště cestu podél výpravní budovy.

Přes kolej č. 2 je přechod k nástupišti č. 2, který slouží pro cestující, zaměstnance PO a OSPD.

Přístupová cesta pro ruční vozíky a pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace na nástupiště č. 2 je po přechodu přímo od výpravní budovy.

Dopravní body v přilehlých úsecích

Zastávka **Třešť město** leží v 8,881 mezi stanicemi Sedlejev a Třešť. Zastávka je přidělena OŘ Brno, PO Jihlava. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 88 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Osvětlení je elektrické, řízené spínacími hodinami a fotobuňkou.

Zastávka se nachází asi 400 m jižně od centra města Třešť, podstatná část města je v docházkové vzdálenosti do 500 m.

Nákladíště-zastávka **Hodice** leží v km 10,894 mezi stanicemi Sedlejev a Třešť. Zastávka je přidělena OŘ Brno, PO Jihlava. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 80 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Osvětlení je elektrické, řízené spínacími hodinami a fotobuňkou.

Zastávka se nachází na východním okraji obce Hodice, vzdálenost z centra obce je asi 0,7 km.

Zařízení pro nákladní dopravu

Stanice má výpravní oprávnění pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě. Jako vykládková a nakládková slouží kolej č. 4.

Koleje a jejich určení

Kolej číslo	Délka/užitečná délka [m]	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
Dopravní koleje				
1	292/292	S1-2 – KVC	S1-2 – KVC	hlavní staniční kolej
2	251/251	nám. 1 (= KVC) – nám. 3 (= KVC)	nám. 1 (= KVC) – nám. 3 (= KVC)	
Manipulační koleje				
4	146	Vk2 – kusé ukončení	Vk2 – kusé ukončení	kolej pro nakládku a vykládku, boční rampa o délce 28 m

KVC – konec vlakové cesty

Elektrický ohřev výhybek

Stanice není vybavena ohřevem výhybek.

Elektrické osvětlení

Osvětlení venkovních železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové.

Informační zařízení pro cestující

Ve stanici jsou služební hodiny. Hlavní hodiny jsou umístěny v dopravní kanceláři. Podružné hodiny jsou umístěny následovně:

nástupiště,
dopravní kancelář.

Staniční zabezpečovací zařízení

Zabezpečovací zařízení je 2. kategorie doplněné světelnými návěstidly. Odjezdová návěstidla jsou skupinová. Závislost ručně stavěných výhybek na návěstidlech je zprostředkována pomocí ústředního zámku. SZZ je obsluhováno místně.

Zabezpečení v mezistaničních úsecích

Třešť – Kostelec u Jihlavy: traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie – reléový poloautomatický blok.

Třešť – Sedlejev (v době výluky dopravní služby v ŽST Sedlejev úsek Třešť – Telč): bez traťového zabezpečovacího zařízení, jízdy vlaků se zabezpečují telefonickým dorozumíváním.

Organizace dopravního provozu

Obsazení ve směně:

výpravčí (obsazeno dle rozvrhu služeb, v noci je zavedena výluka dopravní služby),
výhybkář – společný pro ŽST Sedlejev a Třešť, ve stanici je přítomen pouze část směny.

Hlášení předvídaného odjezdu směr Kostelec u Jihlavy:

hlášení předvídaného odjezdu dává i přijímá výpravčí výpočetní technikou aplikací EDD (elektronický dopravní deník), v případě poruchy EDD telefonicky,

hlášení skutečného odjezdu dává i přijímá výpravčí výpočetní technikou aplikací EDD, v případě poruchy EDD telefonicky; nepotvrdila-li sousední stanice příjem předvídaného odjezdu, musí být skutečný odjezd ohlášen telefonicky.

Hlášení předvídaného odjezdu směr Sedlejev (Telč):

hlášení předvídaného odjezdu dává i přijímá výpravčí telefonicky,

hlášení skutečného odjezdu dává i přijímá výpravčí výpočetní technikou aplikací EDD, v případě poruchy EDD telefonicky; nepotvrdila-li sousední stanice příjem předvídaného odjezdu, musí být skutečný odjezd ohlášen telefonicky.

Stanice tvoří jeden obvod pro zjišťování volnosti vlakové cesty od vjezdového návěstidla L po vjezdové návěstidlo S. Za zjišťování volnosti vlakové cesty je odpovědný výpravčí. Volnost vlakové cesty se zjišťuje pohledem v kolejišti na úsek koleje.

Skutečnost, že vlak vjel/odjel celý, zjišťuje výpravčí pohledem. Výpravčí může skutečnost, že vlak dojel celý, zjistit pokynem daným staničním dozorcem (pokud je ve stanici přítomen).

Stanice má dva posunovací obvody:

posunovací obvod č. 1: kolej od vjezdového návěstidla L přes obvod výhybky č. 1 a dále koleje č. 1 a 2 od námezíku výhybky č. 1 po úroveň zarážedla kusé koleje č. 4,

posunovací obvod č. 2: kolej od vjezdového návěstidla L přes obvod výhybky č. 4 a dále koleje č. 1 a 2 od námezíku výhybky č. 4 přes obvod výhybky č. 3 po úroveň zarážedla kusé koleje č. 4 a kolej č. 4 od námezíku výhybky č. 3 po úroveň zarážedla kusé koleje,

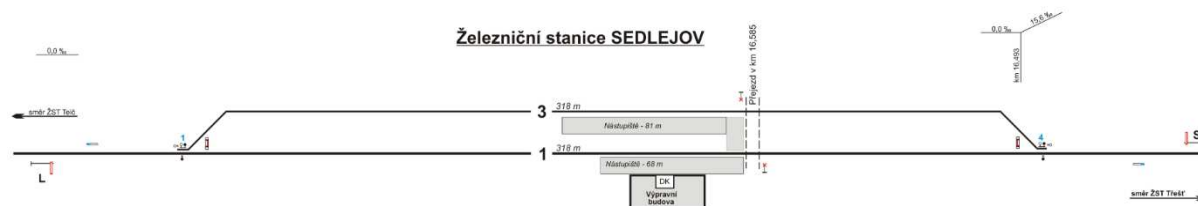
za oba posunovací obvody odpovídá výpravčí, při předání na místní obsluhu je obvod č. 1 a č. 2 přidělen obsluhujícímu zaměstnanci.

ŽST Sedlejev

Vazba na sídelní strukturu

Stanice se nachází na jižním okraji obce Sedlejev, asi 350 m od jejího středu. Podstatná část obce je v docházkové vzdálenosti do 500 m.

ŽST Sedlejev – současný stav



Provozní charakteristika

Železniční stanice Sedlejev leží v km 16,612 regionální dráhy trati Slavonice – Kostelec u Jihlavy. Je stanicí přednostní pro směr Třešť.

Sídlem přednosti provozního obvodu je železniční stanice Jihlava. Stanice je obsazena výpravčím.

Vlečky a účelová kolejiště

Ze stanice neodbočují žádné vlečky.

Nástupiště

Stanice má dvě nekrytá nástupiště s pevnou hranou.

Číslo	U koleje č.	Výška nad TK [mm]	Délka nást. [m]	Konstrukce nást.
1	1	200	68	úrovňové
2	3	550	81	mimoúrovňové

Cestující používají k příchodu na nástupiště a odchodu z nástupiště cestu podél výpravní budovy. Přes kolej č. 1 je přechod k nástupišti č. 2, který slouží pro cestující, zaměstnance PO a OSPD.

Přístupová cesta pro ruční vozíky a pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace na nástupiště č. 2 je po přechodu vpravo od výpravní budovy.

Dopravní body v přilehlých úsecích

Zastávka **Mysliboř** leží v km 19,472 mezi stanicemi Telč a Sedlejev. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 88 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 300 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Osvětlení je elektrické, řízené spínacími hodinami a fotobuňkou.

Zastávka se nachází na jihovýchodním okraji stejnojmenné obce, vzdálenost od středu obce je přibližně 500 m.

Zařízení pro nákladní dopravu

Stanice nemá výpravní oprávnění pro nákladní přepravu.

Koleje a jejich určení

Kolej číslo	Délka/užitečná délka [m]	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
Dopravní koleje				
1	251/251	nám. 1 – nám. 4	nám. 1 – nám. 4	hlavní staniční kolej
3	251/251	nám. 1 – nám. 4	nám. 1 – nám. 4	

Elektrický ohřev výhybek

Stanice není vybavena ohřevem výhybek.

Elektrické osvětlení

Osvětlení venkovních železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové.

Staniční zabezpečovací zařízení

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie (vjezdová mechanická jednoramenná návěstidla, závislá na výhybkách, bez odjezdových návěstidel).

SZZ je obsluhováno místně.

Zabezpečení v mezistaničních úsecích

Přilehlé mezistaniční úseky jsou bez traťového zabezpečovacího zařízení. Jízdy vlaků se zabezpečují telefonickým dorozumíváním.

Organizace dopravního provozu

Obsazení ve směně:

výpravčí – pracoviště v dopravní kanceláři, pracoviště obsazeno pouze v pracovní dny v denních směnách,

výhybkář – společný pro ŽST Sedlejšov a Třešť, ve stanici je přítomen pouze část směny, stanoviště má v dopravní kanceláři.

Hlášení předvídaného odjezdu dává i přijímá výpravčí telefonicky. Hlášení skutečného odjezdu dává i přijímá výpravčí výpočetní technikou aplikací EDD, v případě poruchy EDD telefonicky. Nepotvrdila-li sousední stanice příjem předvídaného odjezdu, musí být skutečný odjezd ohlášen telefonicky.

Stanice tvoří jeden obvod pro zjišťování volnosti vlakové cesty od vjezdového návěstidla L po vjezdové návěstidlo S. Za zjišťování volnosti vlakové cesty je odpovědný výpravčí. Volnost vlakové cesty se zjišťuje pohledem v kolejišti na úsek koleje.

Skutečnost, že vlak dojel/odjel celý zjišťuje výpravčí pohledem. Výpravčí může skutečnost, že vlak dojel celý, zjistit pokynem daným výhybkářem (pokud je ve stanici přítomen), členem doprovodu vlaku.

Stanice má dva posunovací obvody:

posunovací obvod č. 1: kolej od vjezdového návěstidla L přes obvod výhybky č. 1 a dále koleje č. 1 a 3 od námezíku výhybky č. 1 po úroveň dopravní kanceláře,

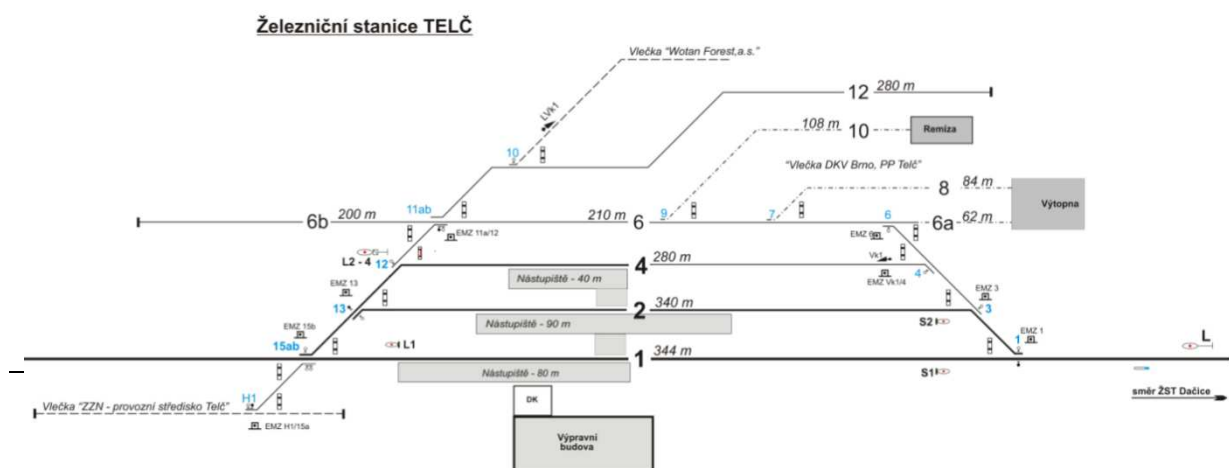
posunovací obvod č. 2: kolej od vjezdového návěstidla S přes obvod výhybky č. 4 a dále koleje č. 1 a 3 od námezíku výhybky č. 4 po úroveň dopravní kanceláře,

odpovědnost za posunovací obvody č. 1 a 2 má výpravčí, po předání na místní obsluhu zaměstnanec řídící posun.

ŽST Telč

Vazba na sídelní strukturu

Stanice se nachází na východním okraji města Telč, přibližně 800 m od jeho centra.



ŽST Telč – současný stav

Provozní charakteristika

Železniční stanice Telč leží v km 66,923 (23,468) regionální dráhy trati Slavonice – Kostelec u Jihlavy. Je přednostní pro směr Sedlejev, v době výluky dopravní služby v ŽST Sedlejev pro směr Třešť.

Sídlem přednosty provozního obvodu je železniční stanice Jihlava. Stanice je obsazena výpravčím.

Vlečky a účelová kolejiště

Vlečka číslo 5237 „**ZZN – provozní středisko Telč**“ je zaústěna do koleje č. 1 výhybkou č. 15 a/b v km 23,320 (km 0,000 vlečky).

Provozovatelem dráhy je společnost ZZN Jihlava a. s.

Mezníkem rozdělujícím obvody odpovědnosti za zabezpečení jízdy drážních vozidel na styku drah je námezník výhybky č. 15b.

Jízda drážních vozidel mezi drahami na místě jejich styku může být provedena jen jako jízda posunového dílu. Při obsluze vlečky je dovoleno drážní vozidlo sunout i táhnout.

Vlečka č. 5238 „**Vlečka Starkon Vysočina s.r.o. – Telč**“ je zaústěna do koleje č. 12 výhybkou č. 10 v km 66,951.

Provozovatelem dráhy je Provozování dráhy, kolejové stavby a servis Tomáš Brýda.

Návěst Hranice provozovatele dráhy (hraničník) je umístěna v úrovni konce odbočné větve výhybky č. 10.

Mezník rozdělující obvody odpovědnosti za zabezpečení jízdy drážních vozidel na styku drah je na vlečkové koleji v úrovni výkolejky č. LVk1.

Jízda drážních vozidel mezi drahami na místě jejich styku může být provedena jen jako jízda posunového dílu. Při obsluze vlečky je dovoleno drážní vozidlo sunout i táhnout.

Vlečka č. 5422 „**ČD, a. s. – Telč**“ je zaústěna v ŽST Telč do koleje č. 6 výhybkou č. 6 v km 66,701, výhybkou č. 7 v km 66,728 (km 0,000 vlečky) a výhybkou č. 9 v km 66,821 (km 0,000 vlečky).

Provozovatelem dráhy jsou České dráhy, a. s.

Mezníkem rozdělujícím obvody odpovědnosti za zabezpečení jízdy drážních vozidel na styku drah je:

námezník výhybky č. 6,
hroty jazyků výhybky č. 7,
hroty jazyků výhybky č. 9.

Jízda drážních vozidel mezi drahami na místě jejich styku může být provedena jen jako jízda posunového dílu.

Nástupiště

Stanice má tři nekrytá, úrovněná nástupiště, s pevnou hranou.

Číslo	U koleje č.	Výška nad TK [mm]	Délka nást. [m]	Konstrukce nást.
1	1	200	78	úrovněné
2	2	200	86	úrovněné
3	4	200	38	úrovněné

Cestující používají k příchodu na nástupiště a odchodu z nástupiště cesty podél výpravní budovy.

Přes kolej č. 1 a č. 2 je přechod k nástupištím č. 2 a č. 3, který slouží pro cestující, zaměstnance PO a OSPD.

Přístupová cesta pro ruční vozíky a pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace na nástupiště č. 2 a č. 3 je po přechodu přímo od výpravní budovy.

Zařízení pro nákladní dopravu

Stanice má výpravní oprávnění pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní přepravě. Ve stanici je boční rampa. Jako vykládkové a nakládkové slouží koleje č. 6b a 12.

Koleje a jejich určení

Kolej číslo	Délka/užitečná délka [m]	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
Dopravní koleje				
1	400/344	nám. 1 – nám. 15	S1 – L1	
2	382/340	nám. 3 – nám. 13	S2 – nám. 13	
4	280/280	Vk1 – nám. 12	Vk1 – nám. 12	odjezdová kolej směr Sedlejev
Manipulační koleje				
6	210	hrot 6 – nám. 11a	hrot 6 – nám. 11a	kolej do ČD, a. s. – Telč, smí se obsadit pouze dočasně a se souhlasem zaměstnance ČD
6a	62	nám. 6 – ukončení kusé koleje	nám. 6 – ukončení kusé koleje	kusá kolej pro potřeby ČD, a. s. – Telč
6b	200	nám. 11 – ukončení kusé koleje	nám. 11 – ukončení kusé koleje	
8	84	nám. 7 – ukončení kusé koleje	nám. 7 – ukončení kusé koleje	kusá kolej pro potřeby ČD, a. s. – Telč
10	108	nám. 9 – ukončení kusé koleje	nám. 9 – ukončení kusé koleje	kusá kolej pro potřeby ČD, a. s. – Telč
12	280	nám. 10 – ukončení kusé koleje	nám. 10 – ukončení kusé koleje	

Dopravní body v přilehlých úsecích

Zastávka **Telč-Staré Město** leží v km 66,000 mezi stanicemi Dačice a Telč. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 50 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Osvětlení je elektrické, řízené spínacími hodinami a fotobuňkou.

Zastávka se nachází na východním okraji městské části Staré Město, mezi zastávkou a zástavbou je Staroměstský rybník, po jehož jižním okraji vede přístupová komunikace k zastávce.

Zastávka **Radkov** leží v km 62,424 mezi stanicemi Dačice a Telč. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 88 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Osvětlení je elektrické, celkové, řízené společně s osvětlením obce.

Zastávka se nachází na severozápadním okraji obce Radkov, přibližně 300 m od jejího centra. Převážná část obce je v docházkové vzdálenosti do 500 m.

Zastávka **Slaviboř** leží v km 60,420 mezi stanicemi Dačice a Telč. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 69 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Zastávka nemá osvětlení.

Zastávka se nachází přibližně uprostřed mezi obcí Černíč a její místní částí Slaviboř, do obou částí je docházková vzdálenost asi 400 m.

Elektrický ohřev výhybek

Stanice není vybavena ohřevem výhybek.

Elektrické osvětlení

Osvětlení venkovních železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové.

Informační zařízení pro cestující

Staniční rozhlas: stanice je vybavena rozhlasovým zařízením typu MRU s aplikací HIS-VOICE, které slouží pro informování cestující veřejnosti. Staniční rozhlas je obsluhován výpravčím z PC a případně ovládacími prvky na rozhlasové ústředně. Reprodukční síť je rozdělena do následujících větví:

1. větev – čekárna,
2. větev – nástupiště.

Odstavování vozidel

V Telči je přes noc odstavováno až pět motorových vozů řady 841, a to vlečce č. 5422 „ČD, a. s. – Telč“. V době přepravního sedla v pracovní dny jsou zde mezi vlaky Sp 1903 a 1912 odstavovány dva vozy řady 841, rovněž na vlečce č. 5422.

Staniční zabezpečovací zařízení

Zabezpečovací zařízení 2. kategorie je doplněné světelnými návěstidly (návěstidlo L 2-4 je skupinové). Závislost ručně stavěných výhybek na návěstidlech je zprostředkována pomocí elektromagnetických zámek.

SZZ je obsluhováno místně.

Zabezpečení v mezistaničních úsecích

Mezistaniční úsek Dačice – Telč – Sedlejšov je bez traťového zabezpečovacího zařízení. Jízdy vlaků se zabezpečují telefonickým dorozumíváním.

Organizace dopravního provozu

Obsazení ve směně:

výpravčí – stanoviště v dopravní kanceláři, obsazeno nepřetržitě,
dozorce výhybek – stanoviště v dopravní kanceláři, ve směně dle rozvrhu služeb.

Hlášení předvídaného odjezdu se uskutečňuje nabídkou a přijetím, a to v rozmezí 1–10 min před předpokládaným odjezdem nebo průjezdem vlaku. Hlášení skutečného odjezdu se provádí výpočetní technikou v aplikaci EDD. Zaměstnancem oprávněným oznamovat a přijímat hlášení o předvídaném a skutečném odjezdu je vždy výpravčí.

Stanice tvoří jeden obvod pro zjišťování volnosti vlakové cesty. Za zjišťování volnosti vlakové cesty je odpovědný výpravčí, jehož obvod sahá od vjezdového návěstidla L po vjezdové návěstidlo S.

Skutečnost, že vlak dojel/odjel celý, zjišťuje výpravčí pohledem. Výpravčí může skutečnost, že vlak dojel celý, zjistit pokynem daným staničním dozorcem, členem doprovodu vlaku.

Stanice má tři posunovací obvody:

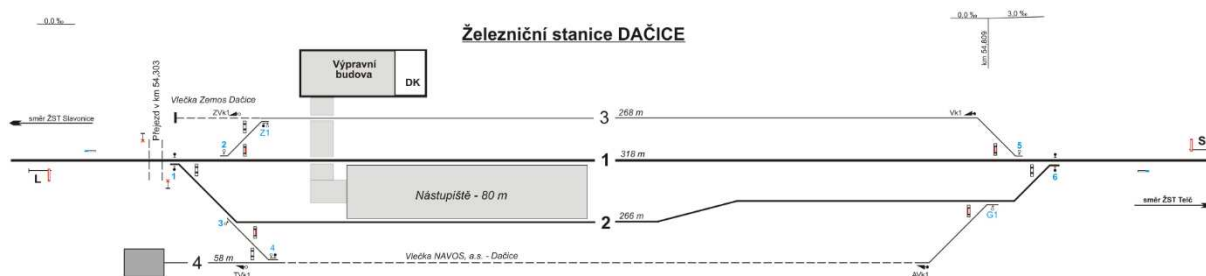
posunovací obvod č. 1 – kolej od vjezdového návěstidla L přes obvod výhybky č. 1 a dále koleje č. 1, 2 a 4 po úroveň čelní stěny přístavku (WC) ze směru od Dačic,
posunovací obvod č. 2 – kolej od vjezdového návěstidla S přes obvod výhybky č. 15 a dále koleje č. 1, 2 a 4 po úroveň čelní stěny přístavku (WC) ze směru od Dačic,
posunovací obvod č. 3 – kolej č. 4 od námezíku výhybky č. 4, přes obvod výhybky č. 6, č. 7, č. 9 po úroveň námezíku výhybky č. 11a a dále koleje č. 6b a 12, koleje č. 6a a 8 po úroveň vrat výtopny a kolej č. 10 úroveň vrat remízy.

ŽST Dačice

Vazba na sídelní strukturu

Stanice se nachází na severním okraji města a přiléhá ke zdejší průmyslové zóně. Od centra města je vzdálena asi 1 km. Vzhledem k centru města je lépe situována zastávka Dačice město, která leží asi 200 m jihovýchodně od centra města.

ŽST Dačice – současný stav



Provozní charakteristika

Železniční stanice Dačice leží v km 54,448 regionální dráhy trati Slavonice – Kostelec u Jihlavy. Je přednostní pro směr Telč.

Sídlem přednosti provozního obvodu je železniční stanice Jihlava. Stanice je obsazena výpravním.

Vlečky a účelová kolejiště

Vlečka číslo 5064 „**Zemos s.r.o. Dačice, provoz Dačice**“ je zaústěna na slavonickém zhlaví stanice z koleje č. 3 výhybkou č. Z1 v km 54,434 (km 0,000 vlečky).

Provozovatelem dráhy je společnost Zemos s.r.o.

Mezníkem rozdělujícím obvody odpovědnosti za zabezpečení jízdy drážních vozidel na styku drah je námezník výhybky č. Z1.

Jízda drážních vozidel mezi drahami na místě jejich styku může být provedena jen jako jízda posunového dílu. Při obsluze vlečky je dovoleno drážní vozidlo sunout i táhnout.

Vlečka číslo 5065 „**NAVOS, a.s. – vlečka Dačice**“ je zaústěna na slavonickém zhlaví stanice výhybkou č. 4 v km 54,471 (km 0,000 vlečky) a na telčském zhlaví výhybkou číslo G1 z koleje č. 2 v km 54,758 (km 0,287 vlečky).

Provozovatelem dráhy je Lovochemie, a. s.

Návěst Hranice provozovatele dráhy (hraničník) je umístěna v místě:

koncový styk výhybky č. G1,
hroty jazyků výhybky č. 4.

Mezníkem rozdělujícím obvody odpovědnosti za zabezpečení jízdy drážních vozidel na styku drah je:

kontrolní zámek výkolejky č. AVk1/G1,
hroty jazyků výhybky č. 4.

Za obsluhu výhybky č. G1 a výkolejky č. AVk1 odpovídá provozovatel vlečky.

Jízda drážních vozidel mezi drahami na místě jejich styku může být provedena jen jako jízda posunového dílu. Při obsluze vlečky je dovoleno drážní vozidlo sunout i táhnout.

Účelové kolejiště OŘ-PI je zaústěno do vlečky „NAVOS, a.s. – vlečka Dačice“ výhybkou č. 4. K jízdě přes vlečku má TO Kostelec u Jihlavy trvalý souhlas od vlečkaře.

Nástupiště

Stanice má jedno nekryté, poloostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2, s pevnou hranou.

Číslo	U koleje č.	Výška nad TK [mm]	Délka nást. [m]	Konstrukce nást.
-	1	550	80	poloostrovní
-	2	550	80	poloostrovní

Cestující používají k příchodu na nástupiště a odchodu z nástupiště cesty po obou stranách výpravní budovy.

Přes koleje č. 3 a č. 1 je hlavní přechod k nástupišti, který slouží pro cestující, zaměstnance PO a OSPD.

Zařízení pro nákladní dopravu

Stanice má výpravní oprávnění pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní přepravě. Ve stanici je boční rampa. Jako vykládková a nakládková slouží kolej č. 3.

Koleje a jejich určení

Kolej číslo	Délka/užitečná délka [m]	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
Dopravní koleje				
1	318/318	nám. 2 – nám. 5	nám. 2 – nám. 5	hlavní staniční kolej
2	266/266	nám. 3 – nám. G1	nám. 3 – nám. G1	
Manipulační koleje				
3	268	hrot Z1 – Vk1	hrot Z1 – Vk1	
4	58	TVk1 – ukončení kusé koleje	TVk1 – ukončení kusé koleje	

Dopravní body v přilehlých úsecích

Zastávka **Velký Pěčín** leží v km 58,633 mezi stanicemi Dačice a Telč. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 60 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Zastávka nemá osvětlení.

Zastávka se nachází v obci Velký Pěčín, která je místní částí města Dačice. Celá obec je v docházkové vzdálenosti do 0,5 km.

Zastávka **Malý Pěčín** leží v km 57,090 mezi stanicemi Dačice a Telč. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 97 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Zastávka nemá osvětlení.

Zastávka se nachází přibližně 900 m od středu obce Malý Pěčín, která je místní částí města Dačice.

Zastávka **Dačice město** leží v km 53,596 mezi stanicemi Slavonice a Dačice. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 100 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Osvětlení je elektrické, řízené spínacími hodinami a fotobuňkou.

Zastávka přiléhá z východní strany k centru města Dačice.

Zastávka **Urbaneč** leží v km 49,080 mezi stanicemi Slavonice a Dačice. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o

délce nástupní hrany 53 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Zastávka nemá osvětlení.

Zastávka se nachází asi 350 m od obce Urbaneč, která je místní částí obce Peč.

Zastávka **Peč** leží v km 46,416 mezi stanicemi Slavonice a Dačice. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 80 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 300 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Zastávka nemá osvětlení.

Zastávka se nachází 1,9 km od středu obce Peč.

Zastávka **Dolní Bolíkov** leží v km 43,703 mezi stanicemi Slavonice a Dačice. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 81 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Zastávka nemá osvětlení.

Zastávka se nachází přibližně 0,5 km od středu obce Dolní Bolíkov, která je místní částí obce Cizkrajov. Od vlastní obce Cizkrajov je zastávka vzdálena 1,3 km.

Elektrický ohřev výhybek

Stanice není vybavena ohřevem výhybek.

Elektrické osvětlení

Osvětlení venkovních železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové.

Informační zařízení pro cestující

Ve stanici jsou služební hodiny. Hlavní hodiny jsou umístěny ve sdělovací místnosti. Podružné hodiny jsou umístěny následovně:

vestibul a nástupiště,
dopravní kancelář,
osobní pokladna.

Staniční zabezpečovací zařízení

Stanice je vybavena zabezpečovacím zařízením 2. kategorie, s mechanickými jednoramennými vjezdovými návěstidly. Stanice nemá odjezdová návěstidla. Závislost ručně stavěných výhybek na návěstidlech je zprostředkována pomocí ústředního zámku.

SZZ je obsluhováno místně.

Zabezpečení v mezistaničních úsecích

Přílehlé mezistaniční úseky jsou bez traťového zabezpečovacího zařízení. Jízdy vlaků se zabezpečují telefonickým dorozumíváním.

Organizace dopravního provozu

Obsazení ve směně:

výpravčí – stanoviště v dopravní kanceláři, pracoviště obsazeno ve směnách dle rozvrhu služeb, v noci je zavedena výluka dopravní služby,
dozorce výhybek – stanoviště v dopravní kanceláři, ve směně dle rozvrhu služeb.

Hlášení předvídaného odjezdu dává i přijímá výpravčí telefonicky. Hlášení skutečného odjezdu dává i přijímá výpravčí výpočetní technikou aplikací EDD, v případě poruchy EDD telefonicky. Nepotvrdila-li sousední stanice příjem předvídaného odjezdu, musí být skutečný odjezd ohlášen telefonicky.

Stanice tvoří jeden obvod pro zjišťování volnosti vlakové cesty od vjezdového návěstidla L po vjezdové návěstidlo S. Za zjišťování volnosti vlakové cesty je odpovědný výpravčí. Volnost vlakové cesty se zjišťuje pohledem v kolejišti na úsek koleje.

Stanice má tři posunovací obvody:

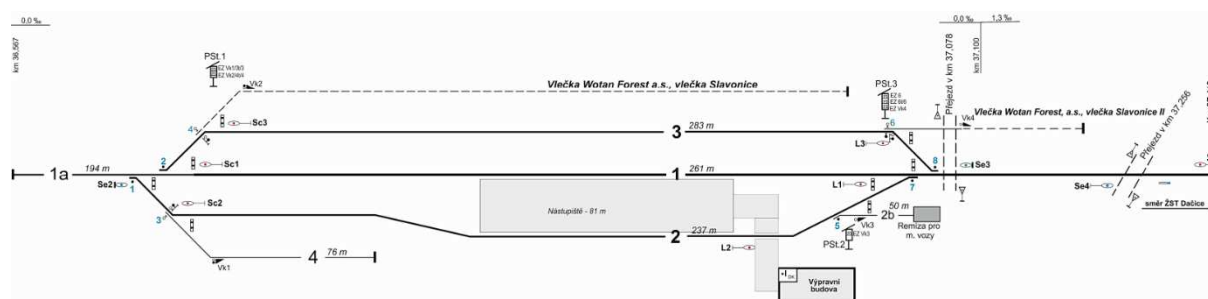
posunovací obvod č. 1 – kolej od vjezdového návěstidla L přes obvod výhybky č. 1 a č. 2 a dále koleje č. 1, 2 a 3 po úroveň čela poloostrovního nástupiště ze směru od Telče,
posunovací obvod č. 2 – kolej od vjezdového návěstidla S přes obvod výhybky č. 6 a č. 5 a dále koleje č. 1, 2 a 3 po úroveň čela poloostrovního nástupiště ze směru od Telče,
posunovací obvod č. 3 – kolej od námezvníku výhybky č. 3 po obvod výhybky č. 4 a kolej č. 4 od námezvníku výhybky č. 4 po úroveň vrat garáže.

ŽST Slavonice

Vazba na sídelní strukturu

Stanice se nachází na jižním okraji města Slavonice, přibližně 600 m od jeho centra.

ŽST Slavonice – současný stav



Provozní charakteristika

Železniční stanice Dačice leží v km 36,923 regionální dráhy trati Slavonice – Kostelec u Jihlavy. Je přednostní pro směr Dačice.

Sídlem přednosty provozního obvodu je železniční stanice Jihlava. Stanice je obsazena výpravčím.

Vlečky a účelová kolejiště

Vlečka číslo 5218 „**Wotan Forest, a. s., vlečka Slavonice**“ je zaústěna z koleje č. 3 výhybkou č. 4 v km 36,649 (km 0,000 vlečky).

Provozovatelem dráhy je společnost Lovochemie, a. s.

Návěst Hranice provozovatele dráhy (hraničník) je umístěna v místě koncového styku odbočné větve výhybky č. 4.

Mezník rozdělující obvody odpovědnosti za zabezpečení jízdy drážních vozidel na styku drah je na vlečkové koleji v úrovni výkolejky č. Vk2.

Jízda drážních vozidel mezi drahami na místě jejich styku může být provedena jen jako jízda posunového dílu. Při obsluze vlečky je dovoleno drážní vozidlo sunout i táhnout.

Vlečka číslo 5216 „**Wotan Forest, a. s., vlečka Slavonice II**“ je zaústěna z koleje č. 3, výhybkou č. 6 v km 36,999 (km 0,000 vlečky).

Provozovatelem dráhy je Lovochemie, a. s.

Návěst Hranice provozovatele dráhy (hraničník) je umístěna v úrovni konce přímé větve výhybky č. 6.

Mezník rozdělující obvody odpovědnosti za zabezpečení jízdy drážních vozidel na styku drah je na vlečkové koleji v úrovni výkolejky č. Vk4.

Jízda drážních vozidel mezi drahami na místě jejich styku může být provedena jen jako jízda posunového dílu. Při obsluze vlečky je dovoleno drážní vozidlo sunout i táhnout.

Vlečka číslo 5421 „**ČD, a. s. – Slavonice**“ je zaústěna z koleje č. 2 výhybkou č. 5 v km 36,933. Začátek vlečky je koncový styk výhybky č. 5 v km 36,963 (km 0,000 vlečky).

Provozovatelem dráhy jsou České dráhy, a. s.

Mezníkem rozdělujícím obvody odpovědnosti za zabezpečení jízdy drážních vozidel na styku drah je výkolejka č. Vk3.

Jízda drážních vozidel mezi drahami na místě jejich styku může být provedena jen jako jízda posunového dílu.

Nástupiště

Stanice má jedno nekryté, poloostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2, s pevnou hranou.

Číslo	U koleje č.	Výška nad TK [mm]	Délka nást. [m]	Konstrukce nást.
-	1	550	81	poloostrovní
-	2	550	81	poloostrovní

Cestující používají k příchodu na nástupiště a odchodu z nástupiště cesty po obou stranách výpravní budovy. Přes kolej č. 2 je hlavní přechod k nástupišti, který slouží pro cestující, zaměstnance PO a OSPD.

Přístupová cesta pro ruční vozíky a pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace na nástupiště je po hlavním přechodu, který je umístěn vlevo od výpravní budovy.

Stanice Slavonice je bezbariérově přístupná. Bezpečný přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace k vlaku a od vlaku zajistí po předchozí žádosti cestujícího výpravčí.

Zařízení pro nákladní dopravu

Stanice má výpravní oprávnění pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní přepravě. Jako vykládková a nakládková slouží kolej č. 4.

Koleje a jejich určení

Kolej číslo	Délka/užitečná délka [m]	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
Dopravní koleje				
1	283/261	nám. 2 – nám. 7	L1 – Sc1	hlavní staniční kolej
2	284/237	nám. 3 – nám. 7	L2 – Sc2	
3	312/283	nám. 4 – nám. 8	L3 – Sc3	
Manipulační koleje				
1a	194	Se2 – zarážedlo	Se2 – zarážedlo	
2b	50	Vk3 – zarážedlo	Vk3 – zarážedlo	kolej ČD
4	76	Vk1 – zarážedlo	Vk1 – zarážedlo	

Dopravní body v přilehlých úsecích

Zastávka **Mutišov** leží v km 41,595 mezi stanicemi Slavonice a Dačice. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 78 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Zastávka nemá osvětlení.

Zastávka se nachází poblíž severovýchodního okraje obce Mutišov, která je místní částí Slavonic. Celá obec je v docházkové vzdálenosti do 0,5 km.

Elektrický ohřev výhybek

Výhybky č. 1, 2, 5 a 7 jsou vybaveny elektrickým ohřevem.

Elektrické osvětlení

Osvětlení venkovních železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové.

Informační zařízení pro cestující

Staniční rozhlas: stanice je vybavena rozhlasovým zařízením typu RU6 a aplikací ČD Speaker, které slouží pro informování cestujících veřejnosti. Staniční rozhlas je obsluhován výpravčím z PC případně z ovládacího pultu zapojovače SMZ. Reprodukční síť je rozdělena do následujících větví:

1. větev – čekárna, nástupiště, ostrovní nástupiště.

Ostatní informační zařízení: ve stanici jsou služební hodiny. Hlavní hodiny jsou umístěny v dopravní kanceláři. Podružné hodiny jsou umístěny následovně:

prostory pro cestující,
dopravní kancelář.

Odstavování vozidel

Ve Slavonicích jsou přes noc odstavovány dva motorové vozy řady 841, a to na vlečce č. 5421 „ČD, a. s. – Slavonice“. Jeden vůz je odstavován v topírně a druhý venku před topírnou.

Staniční zabezpečovací zařízení

Zabezpečovací zařízení je 3. kategorie typu ESA 11. Pro kontrolu volnosti staničních kolejí jsou použity počítače náprav.

SZZ je ovládáno místně z JOP, SZZ je možno ovládat nouzově z desky nouzových obsluh, umístěné v dopravní kanceláři ŽST Slavonice.

Ve stanici jsou tři pomocná stavědla: PSt 1, PSt 2 a PSt 3.

z PSt 1 se ovládá: výhybka č. 1 a č. 2., EMZ Vk1/3t/3 a Vk2/4t/4,

z PSt 2 se ovládá: EMZ Vk3; podmínka – držení výhybky č. 7/5 +,

z PSt 3 se ovládá: EMZ Vk4 a PZS v km 37,078; podmínka – držení výhybky č. 8/6 +.

Zabezpečení v mezistaničních úsecích

Přilehlý mezistaniční úsek je bez traťového zabezpečovacího zařízení. Jízdy vlaků se zabezpečují telefonickým dorozumíváním.

Organizace dopravního provozu

Obsazení ve směně:

výpravčí – stanoviště v dopravní kanceláři, pracoviště obsazeno ve směnách dle rozvrhu služeb, v noci je zavedena výluka dopravní služby,
dozorce výhybek – pracoviště dozorce výhybek je trvale neobsazené, obsazuje se pouze mimořádně, např. při výlukách, poruše zabezpečovacího zařízení, provozní potřebě apod.

Hlášení předvídaného odjezdu dává i přijímá výpravčí telefonicky. Hlášení skutečného odjezdu dává i přijímá výpravčí výpočetní technikou aplikací GTN, v případě poruchy GTN telefonicky. Nepotvrdila-li sousední stanice příjem předvídaného odjezdu, musí být skutečný odjezd ohlášen telefonicky.

Stanice tvoří jeden obvod pro zjišťování volnosti vlakové cesty od vjezdového návěstidla S po cestová návěstidla Sc1, Sc2, Sc3. Za zjišťování volnosti vlakové cesty je odpovědný výpravčí. Při správné činnosti zabezpečovacího zařízení je volnost vlakové cesty zjišťována činností zabezpečovacího zařízení.

Skutečnost, že vlak dojel/odjel celý, zjišťuje výpravčí pohledem. Výpravčí může skutečnost, že vlak dojel celý, zjistit pokynem daným staničním dozorcem (pokud je ve stanici přítomen), členem doprovodu vlaku.

Stanice má čtyři posunovací obvody:

posunovací obvod č. 1 – kolej od vjezdového návěstidla S přes obvod výhybky č. 8 a č. 7 a dále koleje č. 1, 2 a 3 po úroveň po úroveň zarážedla koleje č. 4,

posunovací obvod č. 2 – kolej od zarážedla kusé koleje č. 1a přes obvod výhybky č. 1 a č. 2 a dále koleje č. 1, 2, 3 a 4 po úroveň zarážedla koleje č. 4,

posunovací obvod č. 3 – kolej č. 2b od námezníku výhybky č. 5 po úroveň vrat remízy,

posunovací obvod č. 4 – kolej od námezníku výhybky č. 6 po úroveň výkolejky Vk4,

odpovědnost za posunovací obvody č. 1, č. 2, č. 3 a č. 4 má výpravčí, po předání na místní obsluhu za obvod č. 2, č. 3 a č. 4 zaměstnanec řídící posun.

Železniční přejezdy

Následující tabulka přejezdů uvádí podrobnosti o všech 75 úrovněvých přejezdech v daném úseku Kostelec u Jihlavy – Slavonice. Z celkového počtu je:

12 přejezdů s křižující silnicí III. třídy,

9 přejezdů s křižující silnicí II. třídy,

1 přejezd s křižující silnicí I. třídy,

7 přejezdů s křižující místní komunikací,

46 přejezdů s křižující účelovou komunikací.

Seznam současných přejezdů na trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice

Označení přejezdu	Poloha	Křižující komunikace	Způsob zabezpečení
P6406	0,670	Silnice II/406	PZS 3SBLI
P6407	0,769	Účelová komunikace	k
P6408	2,116	Účelová komunikace	kzp
P6409	3,325	Silnice III/4061	k
P6410	3,717	Silnice III/4062	PZS 3SBI
P6411	4,531	Místní komunikace	k
P6412	4,753	Účelová komunikace	k
P6413	4,929	Místní komunikace	k
P6414	5,972	Účelová komunikace	k
P6415	6,175	Silnice II/406	PZS 3SBI
P6416	6,713	Účelová komunikace	k
P6417	7,800	Silnice II/402	PZS 3SNI
P6418	8,116	Účelová komunikace	k
P6419	8,354	Místní komunikace	PZS 3SBI
P6420	8,617	Silnice III/4065	PZS 3SNI
P6421	8,834	Silnice II/406	PZS 3ZBI
P6422	9,421	Účelová komunikace	k
P6423	9,741	Účelová komunikace	k

P6424	10,659	Účelová komunikace	k
P6425	11,021	Účelová komunikace	k
P6426	11,268	Silnice III/4069	k
P6427	12,456	Účelová komunikace	k
P6428	13,333	Účelová komunikace	k
P6429	14,134	Účelová komunikace	k
P6430	16,018	Účelová komunikace	k
P6431	16,281	Účelová komunikace	k
P6432	16,581	Silnice III/02321	k
P6433	18,477	Silnice III/02321	k
P6434	19,026	Silnice III/02321	k
P6435	19,450	Účelová komunikace	k
P6436	19,845	Účelová komunikace	k
P6437	21,898	Účelová komunikace	k
P6482	67,264=23,127	Silnice I/23	PZS 3SNLI
P6481	65,969	Účelová komunikace	k
P6480	65,354	Účelová komunikace	k
P6478	62,814	Silnice III/40618	k
P6477	62,496	Účelová komunikace	k
P6476	62,286	Silnice III/40618	k
P6475	61,115	Účelová komunikace	k
P6474	60,732	Místní komunikace	k
P6473	60,457	Účelová komunikace	k
P6472	60,092	Účelová komunikace	k
P6471	59,770	Silnice III/40622	k
P6470	59,565	Účelová komunikace	k
P6469	58,967	Účelová komunikace	k
P6468	58,673	Místní komunikace	k
P6467	58,476	Účelová komunikace	k
P6466	57,038	Účelová komunikace	k
P6465	56,103	Účelová komunikace	k
P6464	55,457	Silnice III/40623	k
P6463	55,222	Účelová komunikace	k
P6462	54,303	Místní komunikace	k
P6461	53,948	Účelová komunikace	k
P6460	53,734	Účelová komunikace	k
P6459	53,533	Silnice II/151	PZS 3ZBI

P6458	53,374	Účelová komunikace	k
P6457	53,150	Účelová komunikace	k
P6456	52,571	Účelová komunikace	k
P6455	52,242	Účelová komunikace	k
P6454	49,065	Účelová komunikace	k
P6452	47,310	Účelová komunikace	k
P6451	46,146	Silnice III/40627	k
P6450	44,792	Účelová komunikace	k
P6449	44,182	Účelová komunikace	k
P6448	43,726	Účelová komunikace	k
P6447	41,600	Účelová komunikace	k
P6446	41,358	Účelová komunikace	k
P6445	41,013	Účelová komunikace	k
P6444	40,358	Účelová komunikace	k
P6443	38,772	Silnice II/406	k
P6442	38,472	Silnice II/409	k
P6441	38,025	Účelová komunikace	k
P6440	37,646	Místní komunikace	k
P6439	37,256	Silnice II/152	PZS 3ZBI
P6438	37,078	Silnice II/406	PZS 3ZBI

PZS – přejezdové zabezpečovací zařízení světelné

Z – přejezd vybaven závorami

S – přejezd bez závor

B – zařízení vybaveno pozitivním signálem

N – zařízení bez pozitivního signálu

I – informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci

k – přejezd zabezpečený pouze výstražnými kříži

kzp – přejezd opatřený uzamykatelnou zábranou

Výhledový stav infrastruktury

Návrh železniční infrastruktury vychází z projednání na profesních poradách.

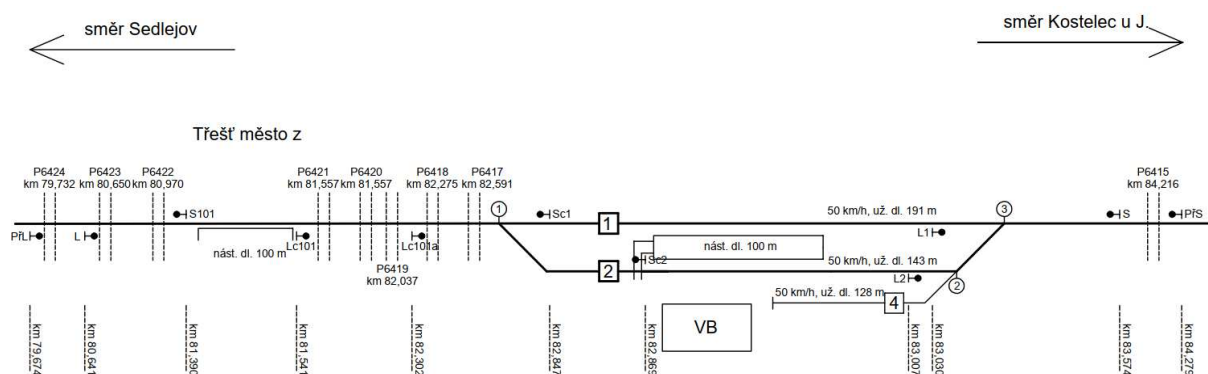
V úseku Kostelec u Jihlavy – Dačice dojde dle možností směrového vedení trati ke zvýšení rychlosti na 60–80 km/h. V úseku Dačice – Slavonice bude rychlost 50 km/h.

Ve stanicích Třešť, Sedlejev, Telč, Slaviboř a Dačice bude vybudováno staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Ve stanici Slavonice bude využito SZZ 3. kategorie – elektronické stavědlo ESA 11 s jednotným obslužným pracovištěm (JOP) vybudované již dříve. Staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Slavonice, Dačice, Slaviboř, Telč, Sedlejev a Třešť budou dálkově ovládána z RDP v ŽST Jihlava, do jeho vybudování z pracoviště výpravního DOZ v ŽST Telč.

V mezistaničních úsecích bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel. Zřízen bude také rádiový systém GSM-R.

Dle požadavku objednatele osobní dopravy budou v úseku Kostelec u Jihlavy – Telč (včetně) nástupiště o délce 100 m, v úseku Telč – Slavonice nástupiště o délce 80 m.

ŽST Třešť



ŽST Třešť – navrhovaný stav

ŽST Třešť je navržena jako dvoukolejná s poloostrovním nástupištěm mezi kolejemi č. 1 a 2. Zastávka Třešť město bude začleněna do obvodu železniční stanice Třešť.

Nástupiště

Ve stanici se navrhuje jedno poloostrovní nástupiště délky 100 m s nástupními hranami u kolejí č. 1 a 2. Přístup na nástupiště bude přes centrální přechod přes kolej č. 2 od výpravní budovy.

Koleje

Stanice je navržena jako dvoukolejná s hlavní kolejí č. 1 a předjízdovou kolejí č. 2, rychlost v koleji č. 2 bude 50 km/h.

Kusá manipulační kolej č. 4 bude sloužit pro nakládku a vykládku.

Přehled kolejí v ŽST Třešť – výhledový stav

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Omezená polohou	Účel použití
Dopravní koleje			
1	191	L1 – Sc1	hlavní staniční kolej, vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
2	143	L2 – Sc2	vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
Manipulační koleje			
4	128	Vk2 – zarážedlo	kolej pro nakládku a vykládku

Technologie práce stanice

Stanice bude ve výhledovém stavu sloužit pro pravidelné křižování osobních vlaků. Pro umožnění současných vjezdů a zajištění bezpečnosti by vlaky ve směru od Sedlejšova měly vjíždět na kolej č. 1 a vlaky od Kostelce na kolej č. 2. Přes centrální přechod by tak vlaky odjížděly, což je bezpečnější řešení než vjezd vlaků přes přechod. Zároveň tak vlak ve směru Kostelec bude moci odjet ihned po příjezdu vlaku ve směru Slavonice, což je žádoucí pro dosažení přípojů v Havlíčkově Brodě.

Ve vzdálenější budoucnosti v závislosti na rozsahu úprav tratí č. 225 a 227 dle TES Veselí nad Lužnicí – Jihlava mohou být ve špičkách pracovních dní ukončovány v zastávce Třešť město posilové osobní vlaky z/do Jihlavy (špičkový interval přibližně 30 min v úseku Jihlava – Třešť město). To je zjednodušeno díky začlenění zastávky Třešť město do obvodu stanice Třešť. V případě realizace většího rozsahu úprav by tyto posilové vlaky byly ukončovány až ve stanici Telč, případně v Dačicích.

Návrhy a doporučení pro ostatní technické vybavení stanice

Elektrický ohřev výhybek – navrhuje se ohřev výhybek č. 1 a 3.

Zapuštěné šterkové lože pro pohyb zaměstnanců bude zřízeno v celé stanici.

Samostatná seřaďovací návěstidla:

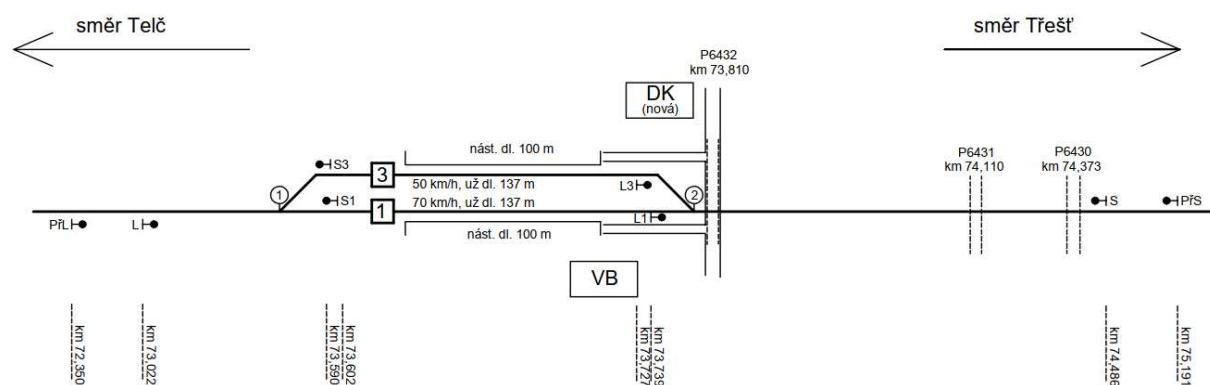
v záhlavích stanice se navrhuje samostatná seřaďovací návěstidla nahrazující označník, pro posun zpět do stanice jsou navržena seřaďovací návěstidla u výhybek č. 1 a 3.

Pomocná stavědla – na kosteleckém zhlaví bude vybudováno pomocné stavědlo pro místní ovládání výhybek při nezabezpečeném posunu, ve kterém budou umístěny řadiče pro ovládání výhybek, EMZ pro vytvoření závislostí ručně přestavovaných výhybek a výkolejek a umístěno ovládání návěstidel v obvodu PSt.

Zásuvkové stojany

pro možnost temperování odstavených motorových vozů se navrhuje zřízení zásuvkového stojanu mezi kolejemi č. 1 a 2.

Potřeba zaměstnanců – ŽST Třešť bude dálkově ovládána z RDP v ŽST Jihlava, do jeho vybudování z pracoviště výpravčího DOZ v ŽST Telč.

ŽST Sedlejev**ŽST Sedlejev – navrhovaný stav**

ŽST Sedlejev je navržena jako dvoukolejná se dvěma vnějšími nástupišti.

Nástupiště

Ve stanici se navrhuje dvě boční nástupiště délky 100 m přístupná chodníkem od přejezdu P6432: u koleje č. 3 a u koleje č. 1.

Koleje

Stanice je navržena jako dvoukolejná s hlavní kolejí č. 1 a předjízdovou kolejí č. 3, rychlost v koleji č. 3 bude 50 km/h.

Přehled kolejí v ŽST Sedlejev – výhledový stav

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Omezená polohou	Účel použití
Dopravní koleje			
1	137	L1 – S1	hlavní staniční kolej, vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
3	137	L3 – S3	vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky

Technologie práce stanice

Pravidelné křižování osobních vlaků se ve stanici neplánuje, může sem však být v případě potřeby překládáno.

Návrhy a doporučení pro ostatní technické vybavení

Elektrický ohřev výhybek – navrhuje se ohřev všech výhybek v obvodu dopravního.

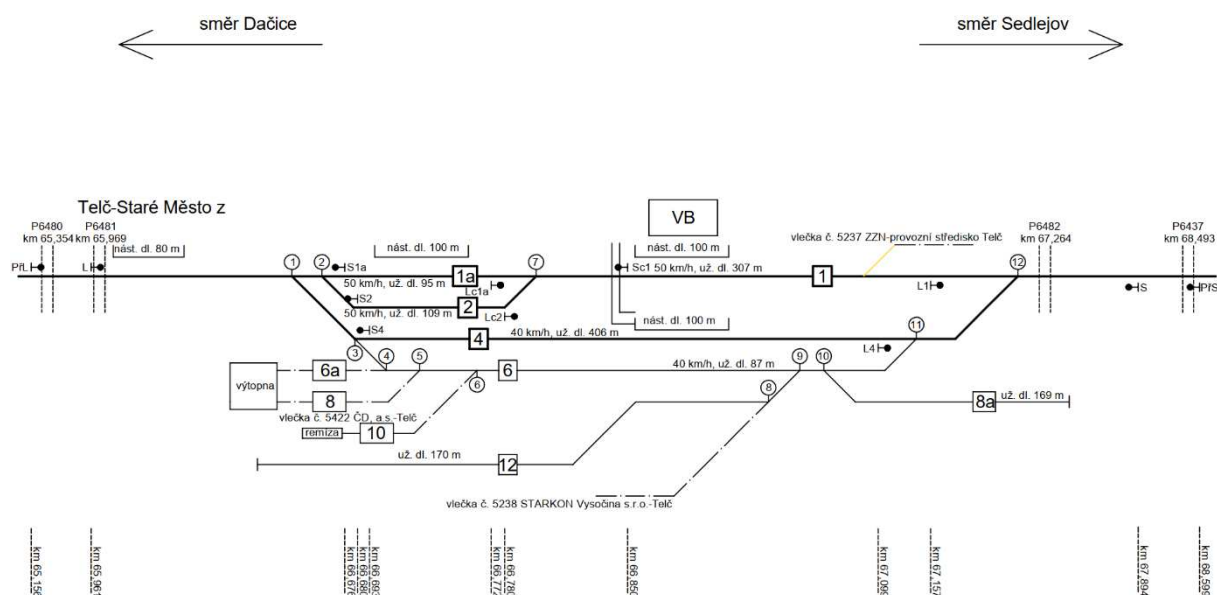
Zapuštěné šterkové lože pro pohyb zaměstnanců bude zřízeno v celé dopravně. Pravidelný posun se zde nepředpokládá.

Samostatná seřaďovací návěstidla:

v záhlavích stanice se navrhuje samostatná seřaďovací návěstidla nahrazující označník, pro posun zpět do stanice jsou navržena seřaďovací návěstidla u výhybek č. 1 a 2.

Potřeba zaměstnanců – ŽST Sedlejšov bude dálkově ovládána z RDP v ŽST Jihlava, do jeho vybudování z pracoviště výpravčího DOZ v ŽST Telč.

ŽST Telč



ŽST Telč – navrhovaný stav

ŽST Telč se navrhuje se třemi dopravními kolejemi a třemi nástupišti.

Nástupišť

Ve stanici se navrhuje tři nástupišť: u koleje č. 1 a u koleje č. 1a vnější nástupiště o délce 100 m a u koleje č. 4 poloostrovní nástupiště o délce 100 m. Řešení se třemi nástupními hranami bylo zvoleno s ohledem na dosažení větší variability provozu ve stanici a možné budoucí rozšíření provozu včetně možnosti pravidelného křižování ve stanici. Nástupiště u koleje č. 4 bude využíváno mj. pro překládání křižování zpožděných vlaků a pro nostalgické vlaky Společnosti telčské místní dráhy, z. s.

Nástupiště u kolejí č. 1 a 1a jsou přístupná přímo od výpravní budovy a autobusového nádraží. Nástupiště u koleje č. 4 je přístupné přes centrální přechod přes kolej č. 1.

Koleje

Kolej č. 1 bude rozdělena na koleje č. 1 a 1a. Kolej č. 2 bude zkrácena pro umožnění křižování osobních vlaků. Kolej č. 4 bude z obou stran zapojena jako dopravní kolej (v současnosti jen ve směru od Sedlejšova).

Bude provedeno přečíslování výhybek a výkolejek. Bude provedena změna kilometrické polohy ve směru z Telče do Kostelce u Jihlavy jako pokračování kilometrické polohy od Slavonic.

Přehled kolejí v ŽST Telč – výhledový stav

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Omezená polohou	Účel použití
Dopravní koleje			
1	307	S1 – Lc1	hlavní staniční kolej, vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
1a	95	S1a – L1a	vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
2	109	S2 – Lc2	vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
4	406	S4 – L4	vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
Manipulační koleje			
6	87	hrot 6 – Se7	kolej do ČD, a. s. – Telč
8a	169	Se8 – zarážedlo	kolej pro nakládku a vykládku
12	170	Se6 – zarážedlo	kolej pro nakládku a vykládku
6a	62	Se3 – ukončení kusé koleje	kolej pro potřeby ČD, a. s. – Telč
8	84	Se4 – ukončení kusé koleje	kolej pro potřeby ČD, a. s. – Telč
10	108	nám. 6 – ukončení kusé koleje	kolej pro potřeby ČD, a. s. – Telč

Technologie práce stanice

V ŽST Telč se podle výhledového grafikonu nepředpokládá pravidelné křižování vlaků osobní dopravy, může sem však být překládáno křižování v případě zpoždění. Uspořádání nástupišť umožní současné vjezdy v případě křižování osobních vlaků. Při křižování se předpokládá přednostně využívat nástupiště u koleje č. 4, aby se křižující vlaky při odjezdu neblokovaly. Vlak od Slavonic v takovém případě vjíždí na kolej č. 4, vlak od Kostelce (u kterého se předpokládá častější zpoždění) na kolej č. 1. Vlak od Slavonic může pokračovat dále ve směru Kostelec ihned po vjezdu vlaku od Kostelce, což je důležité pro dosažení přípojí v Havlíčkově Brodě. Vlak směr Slavonice se poté rozjíždí přes centrální přechod.

V případě realizace varianty ZORA z TES Veselí nad Lužnicí – Jihlava v Telči dochází ve špičkách pracovních dní k obratu posilových osobních vlaků Jihlava – Telč a zpět.

V železniční stanici Telč se předpokládá následující obsazení dopravních kolejí:

1. kolej

osobní vlaky vjíždějící ze směru od Kostelce při křižování vlaků na kolejích 1 a 4,
osobní vlaky vjíždějící ze směru od Kostelce při křižování na kolejích 1 a 1a,
osobní vlaky obou směrů, které ve stanici nekřižují,

1a. kolej

osobní vlaky vjíždějící ze směru od Slavonic při křižování vlaků na kolejích 1 a 1a,
osobní vlaky obou směrů, které ve stanici nekřižují,
dělení a spojování osobních vlaků při posilování soupravy,

2. kolej

průjezdná kolej při křižování vlaků na kolejích 1 a 1a,
průjezdná kolej při odstavení posilové jednotky na koleji 1a,
nákladní vlaky do délky 110 metrů,

4. kolej

nákladní vlaky,
osobní vlaky vjíždějící ze směru od Slavonic při křižování vlaků,
nostalgotické vlaky Společnosti telčské místní dráhy, z. s. (o víkendech).

Návrhy a doporučení pro ostatní technické vybavení stanice

Elektrický ohřev výhybek: navrhuje se ohřev výhybek č. 1, 2, 7 a 12.

Zapuštěné šterkové lože pro pohyb zaměstnanců v kolejišti bude zřízeno v celé stanici. Zvýšený pohyb zaměstnanců se předpokládá v koleji č. 4 využívané nákladními vlaky a v prostoru manipulačních kolejí.

Samostatná seřadovací návěstidla

v záhlavích stanice se navrhuje samostatná seřadovací návěstidla nahrazující označník, pro posun zpět do stanice jsou navržena seřadovací návěstidla u krajních výhybek, samostatná seřadovací návěstidla jsou dále navržena u koleje č. 6 u výhybky č. 9. a u výjezdu z kolejí č. 201, 202, 8 a 8a směrem do stanice.

Zásuvkové stojany

pro možnost temperování odstavených motorových vozů se navrhuje zřízení tří zásuvkových stojanů u kolejí č. 1, 1a a 4.

Pomocná stavědla – pro místní ovládání výhybek při nezabezpečeném posunu bude zřízeno pomocné stavědlo, které bude umístěno tak, aby bylo vidět na ovládané výhybky.

PSt1 v prostoru u výhybek č. 8 a 9.

Potřeba zaměstnanců – v Telči bude zřízeno řídicí pracoviště dálkového ovládání, které bude využíváno do doby zřízení RDP v Jihlavě.

Vlečky

Vlečka číslo 5237 „ZZN – provozní středisko Telč“

Vlečka bude odpojena, současná výhybka č. 15a bude nahrazena kolejovým polem.

Vlečka č. 5238 „Vlečka Starkon Vysočina s.r.o. – Telč“

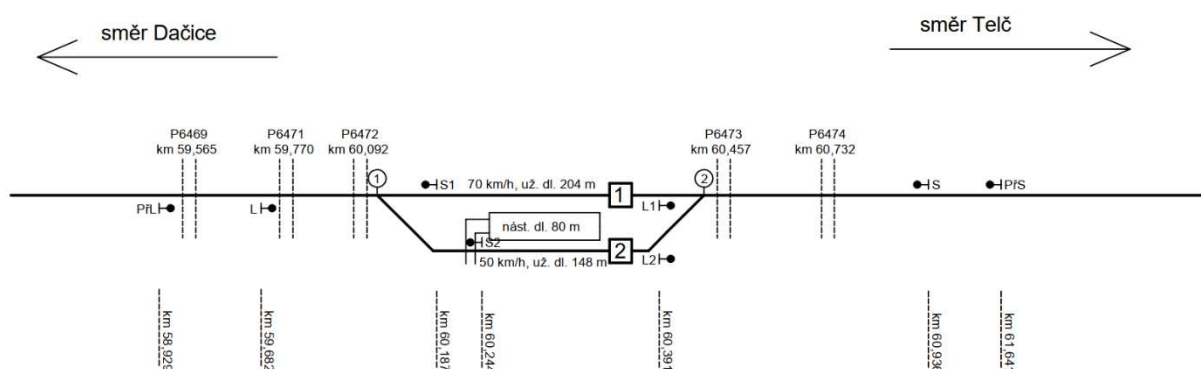
Vlečka bude zaústěna do koleje č. 8 výhybkou č. 8.

Vlečka č. 5422 „ČD, a. s. – Telč“

Vlečka bude zaústěna do koleje č. 6 výhybkami č. 4, 5 a 6.

ŽST Slaviboř

ŽST Slaviboř – navrhovaný stav



Železniční stanice Slaviboř je navržena v prostoru u stávající zastávky Slaviboř z důvodu křižování vlaků pro využití zvýšené rychlosti v úseku Dačice – Telč. Z důvodu poskytování přepravních služeb a umístění nástupišť se bude jednat o železniční stanici. Stanice se navrhuje jako dvoukolejná s poloostrovním nástupištěm.

Nástupiště

Ve stanici se navrhuje jedno poloostrovní nástupiště délky 80 m s nástupními hranami u kolejí č. 1 a 2. Přístup na nástupiště bude přes centrální přechod přes kolej č. 2.

Koleje

Stanice je navržena jako dvoukolejná s hlavní kolejí č. 1 a předjízdovou kolejí č. 2, rychlost v koleji č. 2 bude 50 km/h.

Přehled kolejí v ŽST Slaviboř – výhledový stav

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Omezená polohou	Účel použití
Dopravní koleje			
1	204	L1 – S1	hlavní staniční kolej, vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
2	148	L2 – S2	vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky

Technologie práce stanice

Ve stanici se předpokládá pravidelné křížování posilových osobních vlaků z/do Dačic města s vlaky do/ze Slavonic, které sem bude přesunuto ze stanice Telč. Vlaky od Dačic budou při křížování přijíždět na kolej č. 1, vlaky od Kostelce na kolej č. 2, odkud se následně budou rozjíždět přes centrální přechod.

Návrhy a doporučení pro ostatní technické vybavení

Elektrický ohřev výhybek – navrhuje se ohřev všech výhybek v obvodu dopravní.

Zapuštěné šterkové lože pro pohyb zaměstnanců bude zřízeno v celé dopravně. Pravidelný posun se zde nepředpokládá.

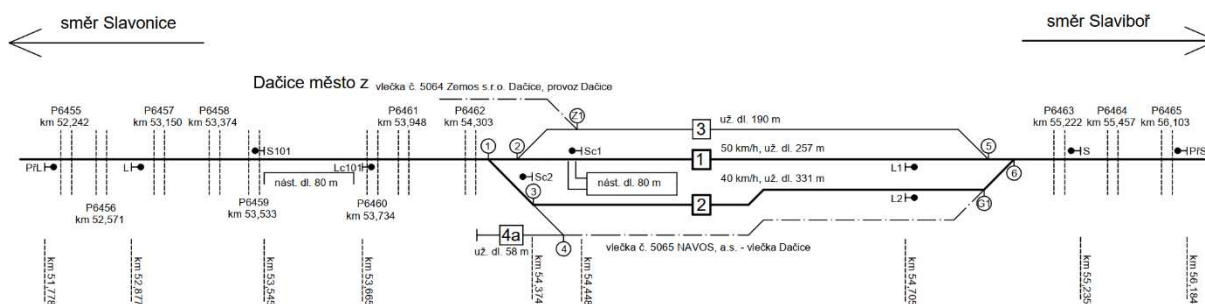
Samostatná seřadovací návěstidla:

v záhlavích stanice se navrhuje samostatná seřadovací návěstidla nahrazující označník, pro posun zpět do stanice jsou navržena seřadovací návěstidla u výhybek č. 1 a 2.

Potřeba zaměstnanců – ŽST Slaviboř bude dálkově ovládána z RDP v ŽST Jihlava, do jeho vybudování z pracoviště výpravčího DOZ v ŽST Telč.

ŽST Dačice

ŽST Dačice – navrhovaný stav



Kolejové úpravy v ŽST Dačice byly provedeny již dříve, stanice tedy nadále bude disponovat dvěma dopravními kolejemi č. 1 a 2 s oboustranným poloostrovním nástupištěm mezi těmito kolejemi. Ve stanici bude vybudováno staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie – elektronické stavědlo

ovládané z JOP na řídicím pracovišti dálkového ovládání. Zastávka Dačice město bude začleněna do obvodu ŽST Dačice.

Nástupišťe

Ve stanici zůstane stávající poloostrovní oboustranné nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2., přístupné od výpravní budovy po přechodu přes koleje č. 3 a 1.

Na zastávce Dačice město rovněž zůstane stávající nástupiště.

Koleje

Kolejové úpravy v ŽST Dačice byly provedeny již dříve, v této stavbě budou provedeny pouze nezbytné úpravy a bude provedeno přečíslování výhybek a výkolejek. Bude řešena traťová rychlost nejvíce 50 km/hod přes přechod 1. koleje na nástupiště mezi 1. a 2. kolejí a umístěna výkolejka Vk3 na kolej č. 3.

Přehled kolejí v ŽST Dačice – výhledový stav

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Omezená polohou	Účel použití
Dopravní koleje			
1	257	L1 – Sc1	hlavní staniční kolej, vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
2	331	L2 – Sc2	vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
Manipulační koleje			
3	190	Vk3 – Vk4	kolej pro nakládku a vykládku
4a	58	Vk2 – ukončení kusé koleje	kusá kolej pro potřeby SDC

Technologie práce stanice

Stanice bude ve výhledovém stavu sloužit pro pravidelné křížování osobních vlaků. Pro zajištění bezpečnosti by vlaky ve směru od Telče měly vjíždět na kolej č. 1 a vlaky od Slavonic na kolej č. 2. Přes centrální přechod by tak vlaky odjížděly, což je bezpečnější řešení než vjezd vlaků přes přechod.

Ve špičkách pracovních dní jsou v zastávce Dačice město ukončovány posilové vlaky z/do Jihlavy, příp. Havlíčkova Brodu (interval 60 min Jihlava – Dačice město). To je zjednodušeno díky začlenění zastávky Dačice město do obvodu stanice Dačice. V případě realizace většího rozsahu úprav dle TES Veselí nad Lužnicí – Jihlava (varianta ZORA) by byl celodenní interval 60 min až do Slavonic, takže k ukončování vlaků v zastávce Dačice město by již nedocházelo.

Návrhy a doporučení pro ostatní technické vybavení stanice

Elektrický ohřev výhybek – navrhuje se ohřev výhybek č. 1 a 8.

Zapuštěné šterkové lože pro pohyb zaměstnanců bude zřízeno v celé stanici. Zvýšený pohyb zaměstnanců se předpokládá v prostoru manipulačních kolejí č. 3 a 4.

Samostatná seřaďovací návěstidla:

v záhlavích stanice se navrhuje samostatná seřaďovací návěstidla nahrazující označník, pro posun zpět do stanice jsou navržena seřaďovací návěstidla u výhybek č. 1 a 6.

Pomocná stavědla – pro místní ovládání výhybek při nezabezpečeném posunu budou zřízena pomocná stavědla, která budou umístěna tak, aby bylo vidět na ovládané výhybky“

PSt1: EMZ 4/2t/2, EMZ 5/3t/3, EMZ Vk1, EMZ Vk2, EMZ Vk3, PZS km 54,303, návěstidla,

PSt2: EMZ Vk4/7t/7, EMZ Vk5/6t/6, návěstidla.

Zásuvkové stojany

pro možnost temperování odstavených motorových vozů se navrhuje zřízení zásuvkového stojanu mezi kolejemi č. 1 a 2.

Potřeba zaměstnanců – ŽST Dačice bude dálkově ovládána z RDP v ŽST Jihlava, do jeho vybudování z pracoviště výpravčího DOZ v ŽST Telč.

Vlečky

Vlečky zůstanou zapojeny stejně jako v současném stavu, dojde k přečíslování výhybek.

Vlečka číslo 5064 „**Zemos s.r.o. Dačice, provoz Dačice**“

Vlečka bude zaústěna z koleje č. 3 výhybkou č. Z1.

Vlečka číslo 5065 „**NAVOS, a.s. – vlečka Dačice**“

Vlečka bude zaústěna do koleje č. 2 na telčském zhlaví výhybkou č. G1 a na slavonickém zhlaví výhybkou č. 4.

ŽST Slavonice

Kolejové úpravy, výstavba staničního zabezpečovacího zařízení a sdělovacího zařízení byla provedena před stavbou „Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice“. V této stavbě budou v železniční stanici Slavonice provedeny pouze nezbytné úpravy staničního zabezpečovacího zařízení související s vybudováním traťového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie v úseku Slavonice – Dačice a doplněním dálkového ovládání ŽST Slavonice z řídicího pracoviště (Telč, později Jihlava).

Zastávka Slavonice škola

Zastávka bude nově vybudována v km 38,830 poblíž přejezdu P6443. Délka nástupiště bude 80 m.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Předmětem stavby je revitalizace traťového úseku Kostelec u Jihlavy - Slavonice bez výrazného zásahu do stávající sítě pozemních komunikací. V rámci stavby jsou řešeny pouze vyvolané přeložky stávající dopravní infrastruktury. Dopravní obslužnost dotčeného území se po realizaci stavby nezmění.

c) Doprava v klidu

V rámci stavby nejsou navrhována nová parkovací stání.

d) Pěší a cyklistické stezky

V rámci stavby nejsou navrhována nové pěší a cyklistické trasy.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

V rámci stavby je uvažováno pouze odstranění křovin, dřevin a ohumusování svahů drážního tělesa v místech stavební činnosti.

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště na území EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou:

- Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích).
- Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

V dotčeném území se nachází jediná evropsky významná lokalita Moravská Dyje. Tato EVL koliduje se záměrem v úseku Urbaneč – Dačice. Předpokládá se průnik s touto EVL (kabelizace zabezpečovacích a sdělovacích zařízení podél žel. trati) v místě stávajících mostních objektů.

b) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Návrh ochranných a bezpečnostních pásem je dokladován v příloze dokumentace B.6.3c.V rámci stavby jsou navrhována následující ochranná pásma.

Elektroenergetika

Ochranná pásma jsou stanovena podle § 46 zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon).

typ	specifikace	ochranná pásma
elektrické stanice		20 m
venkovní vedení	1 - 35 kV bez izolace	7 m
	1 – 35 kV zákl. izolace	2 m
	1 - 35 kV závěs. kabel	1 m
	36 - 110 kV	12 m
	110 - 220 kV	15 m
	221 - 400 kV	30 m
	nad 400 kV	30 m
	závěs. kabel 110 kV	2 m
	vlastní telekom. síť	1 m
podzemní vedení	do 110kV	1 m
	nad 110kV	3 m

Tabulka 8: Přehled ochranných pásem elektroenergetiky

Elektronická komunikace

Ochranná pásma jsou stanovena podle § 102 zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích).

typ	specifikace	ochranná pásma
telekomunikační vedení		1,5 m

Tabulka 9: Přehled ochranných pásem telekomunikačního vedení

Plynárenství

Ochranná pásma jsou stanovena podle § 68 zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon).

typ	specifikace	ochranná pásma
NTL a STL plynovody a přípojky v zastavěném území	do 4 bar	1 m
NTL a STL plynovody a přípojky mimo zastavěné území	do 4 bar	2 m
VTL plynovody a přípojky	4 – 40 bar	2 m
VTL plynovody a přípojky, technologické objekty	nad 40 bar	4 m
zásobník plynu		30 m

Tabulka 10: Přehled ochranných pásem plynovodu

Teplárenství

Ochranná pásma jsou stanovena podle § 87 zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon).

Ochranná pásma teplečenských zařízení

- je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení a vodorovnou rovinou, vedenou pod zařízením pro výrobu nebo rozvod tepelné energie ve svislé vzdálenosti, měřené kolmo k tomuto zařízení a činí 2,50 m
- u výměňkových stanic určených ke změně parametrů teplotnosné látky, které jsou umístěny v samostatných budovách, je ochranné pásmo vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 2,50 m kolmo na půdorys těchto stanic a vodorovnou rovinou, vedenou pod těmito stanicemi ve svislé vzdálenosti 2,50 m
- prochází-li zařízení pro rozvod tepelné energie budovami, ochranné pásmo se nevymezuje

Vodovodní řady a kanalizační stoky

Ochranná pásma jsou stanovena podle § 23 zákona č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích).

typ	specifikace	ochranná pásma
	do průměru 500 mm	1,5 m
	nad průměr 500 mm	2,5 m

Tabulka 11: Přehled ochranných pásem vodovodních řadů a kanalizačních stok

- u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky zvyšují o 1,0 m

Pozemní komunikace

Ochranná pásma jsou stanovena podle § 30 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Ochranné pásmo komunikace se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

- 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy

Železnice a ostatní dráhy

Ochranná pásma jsou stanovena podle § 8 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou:

- u dráhy regionální a u dráhy regionální 60,00 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30,00 m od hranic obvodu dráhy
- u dráhy regionální, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, a u dráhy zkušební 100,00 m od osy krajní koleje, nejméně však 30,00 m od hranic obvodu dráhy

B.7 Ochrana obyvatelstva

V rámci stavby se nezřizuje ani neruší žádné zařízení CO.

B.8 Zásady organizace výstavby

Zásady organizace výstavby jsou dokladovány v příloze dokumentace B.8.

a) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Kapacita a využití dosavadních nebo nově budovaných objektů pro účely ZS

DD1 úložiště materiálu, montážní základna

Obecně je uvažováno s využitím stávajícího drážního sociálního zařízení v místech dotyku stavby s drážními prostory. Je dále rovněž uvažováno pro stání stavebních vlaků a mechanismů s odstavnými kolejemi a nakládacími rampami v železničních stanicích v rozsahu dle kapacitních možností jednotlivých stanic (cca 500 m/žel. stanici).

Rozhodující staveniště stavby:

- plocha ZS č. DD1 v žst Telč u koleje č. 8a. Plocha je v současné době OŘ Praha správou tratí jako plocha skladovací a montážní. Na této ploše se předpokládá umístit montážní základnu stavby, pro umístění skládky šterku a ostatních materiálů stavby.

Možnost zajištění přívodu vody a energií ke stavenišťům

Návrh a specifikace jednotlivých hodnot potřebných příkonů el. energie na jednotlivá staveniště. Pro účely této dokumentace je nutné upozornit na staveniště kde spotřeba el. energie bude významná. Jedná se o tyto plochy:

- staveniště DD 1- montážní základna 60 kVA

Podrobnosti a situační plán přípojných míst viz technická část dokumentace. Spotřeba vody bude kryta z místních zdrojů. Pitná voda se bude dovážet.

b) Přístup na stavby po dobu výstavby, popř. přístupové trasy

Výjimečně pro staveniště v chráněném území budou vybudovány a pro stavební dopravu upraveny přístupové cesty. Po skončení stavby budou stávající komunikace uvedeny do původního stavu, staveništní komunikace budou odstraněny a rovněž uvedeny do původního stavu.

Z hlediska vlastnictví pozemků jsou plochy ZS na pozemcích ve vlastnictví:

- SŽDC s.o., ČD a.s.
- veřejné plochy

c) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Problematika provádění stavby s určením příslušných opatření proti znečištění životního prostředí je podrobně zpracována v elaborátu v příloze dokumentace stavby. Pro určení místa likvidace odpadů jsou zde doporučené možné blízké skládky a místa recyklace odpadů.

Recyklační základny kontaminovaného i nekontaminovaného šterku budou provozovány pouze firmou, která je držitelem "Osvědčení SŽDC o způsobilosti k provádění recyklace kameniva". Výběr firmy bude v kompetenci vybraného dodavatele stavby.

Pro recyklaci šterku byla vybrána staveništní plocha DD1 v prostoru u žst. Telč (viz situace a záborový elaborát). Povrch recyklační plochy bude zpevněn panely s vyspárováním dělicích spár.

Spád plochy bude organizován k sběrné usazovací jímce. Usazené kaly budou po vyhodnocení odváženy buď na trvalou skládku, neb v případě zjištění ekologicky závadných látek likvidovány jako odpad. Na staveništích se vzrostlou zelení bude provedena ochrana určených stromů proti poškození obedněním kmenů do úrovně koruny.

Podrobněji viz. odst. E.2.3. popř. příslušné přílohy projektové dokumentace.

d) Maximální dočasné a trvalé zábery staveniště

Bude doplněno do čistopisu.

e) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

V rámci dočasného přerušení bezbariérové trasy je navržena obchozí bezbariérová trasa. Jedná se především o stanovení obchozí trasy:

- Na nástupiště v případě jejich rekonstrukce

- Mimo rekonstruované přejezdy
- V případě realizace podjezdů v místě stávajících žel. přejezdů

f) Základní bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Bude doplněno do čistopisu.

g) Návrh optimálního postupu výstavby

Rozhodující práce v kolejišti budou prováděny postupně při nepřetržitých výlukách železničního provozu dle harmonogram rozhodujících výluk, ve kterém jsou stanoveny zásady postupné realizace stavby při zajištění funkce dopravy v celém traťovém úseku.

Doba výstavby byla stanovena rozбором stavebních a montážních procesů při předpokladu zajištění upraveného dvousměnného režimu (včetně sobot a nedělí). Práce ve výlukách budou organizovány při plném využití času výluk.

Předpokládané lhůty výstavby:

Začátek stavby.....06/2022 předpoklad

Zahájení rozhodujících stavebních prací07/2022

Práce v nepřetržité výluce.....03/2023 -05/2023

Ukončení stavby12/2023

Délka výstavby 19 měsíců

Zabezpečovací zařízení během stavebních postupů

Stávající staniční a traťové zabezpečovací zařízení zůstane v provozu a postupně bude uváděno do provozu nové zařízení. Na úrovni DUR je navržena výstavba v 11 stavebních postupech.

h) Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu

Rozhodující práce v kolejišti budou prováděny postupně při nepřetržitých výlukách železničního provozu dle harmonogram rozhodujících výluk, ve kterém jsou stanoveny zásady postupné realizace stavby při zajištění funkce dopravy v celém traťovém úseku.

Doba výstavby byla stanovena rozбором stavebních a montážních procesů při předpokladu zajištění upraveného dvousměnného režimu (včetně sobot a nedělí). Práce ve výlukách budou organizovány při plném využití času výluk.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Kanalizace

Návrh odvodnění

V těchto případech se jedná o návrh nové kanalizace. Nová kanalizace je navrhována především v železničních stanicích – pro odvodnění nástupišť, podchodů a nových budov. Kanalizace je rovněž navrhována z důvodu odvodnění nových silničních přeložek, jež jsou vyvolány stavbou.

Přeložky kanalizace

Na mnoha místech je nutné stávající kanalizaci přeložit z důvodů kolize s novými SO nebo změnou výškové úrovně stávajícího terénu.

Vodovody

Přeložky vodovodů

Na mnoha místech je nutné stávající vodovod přeložit z důvodů kolize s novými SO nebo změnou výškové úrovně stávajícího terénu.

Vypracoval dne 17.12. 2020 v Plzni Ing. Lukáš Páník, vedoucí skupiny železničních staveb