

Č.j. : 9034/2013-SSZ-Pt

POSUZOVACÍ PROTOKOL

Projektu stavby

“Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v ŽST Strakonice“

I. Základní identifikační údaje

Název stavby: Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v ŽST Strakonice

ISPROFIN: 531 352 0008

Charakteristika stavby: Liniová stavba, rekonstrukce

Místo stavby: Železniční trať České Budějovice - Plzeň

železniční stanice: Strakonice

úsek km 271,331 849 – km 273,318 830

Obec s rozšíř. působností: Strakonice

Kraj: Jihočeský

Zadavatel (investor): Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SZDC, s.o.)
Stavební správa západ

Ústřední orgán investora: Ministerstvo dopravy ČR, Náb. Ludvíka Svobody 12

Zpracovatel dokumentace: SDRUŽENÍ „Rekonstrukce v žst. Strakonice“ sestávající z a.s.
SUDOP PRAHA a H-PRO spol s r.o. ÚSTÍ NAD LABEM

Katastrální území: Strakonice 755915, Nové Strakonice 755923

Dotčené pozemky: Strakonice - p.p.č. 1066/3, 1066/6, 1066/111, 1066/112,
1066/118, 3904, 405, 1106, 1103/3, 3906, 430, 1103/2, 1103/1,
1105/1, 1442, 722/1, 633/2, 626/2,
Nové Strakonice - p.p.č 43/6, 600/2, 601/1, 764, 1102,

Uvažovaná realizace: 12 / 2013 – 08 / 2015

Směr České Budějovice - Plzeň.

Začátek stavby

km 269,667 5

úpravy zab. zařízení

Začátek stavebních úprav

km 271,331 849

kolejové úpravy

Směr Strakonice – Volary

Směr Březnice - Strakonice

II. Všeobecné údaje

Rozhodující náplní stavby je rekonstrukce českobudějovického a plzeňského zhlaví, včetně změny konfigurace kolejíště, kdy řešeno bude 36 ks výhybek a dále se jedná o rekonstrukci staničních kolejí včetně rozsáhlých úprav železničního spodku a odvodnění. V místech stávajících staničních kolejí č. 2 a 5 budou vybudována dvě částečně zastřešená ostrovní nástupiště, včetně podchodu pro cestující a výtahů. Součástí stavby je rovněž nový technologický objekt pro řízení dopravy, zabezpečovací a sdělovací zařízení, nová trafostanice a nová rampa s úpravou pozemních komunikací. Před výpravní budovou a za kolejíštěm budou rekonstruovány zpevněné plochy. Dále bude řešena rekonstrukce 2 mostních objektů a 2 stávajících propustků, lávky pro pěší a odstranění 1 nefunkčního propustku. Nepotřebné objekty, které brání výstavbě, tj. především budova stávajícího skladu, stavědla č.1 a 2 a kolejová váha včetně stanoviště obsluhy váhy apod., budou odstraněny. Dále bude řešena především rekonstrukce trakčního vedení a kompletní rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, zapojovače, včetně nových kabelových tras, kabelovodu, ochrany horkovodu, nové osvětlení, včetně umístěného pod mostem, EOv, EPZ, a DOUO, přeložky kabelových tras, zřízen bude kamerový a informační systém, informační a rádiová zařízení.

Rychlost v cílovém stavu bude následující:

- | | |
|---|-----------|
| • hlavní staniční koleje č.1, 1a, 2, 2a, 2b, 2c | 100 km/h, |
| č.1b | 80 km/h, |
| • ostatní dopravní koleje č.3, 3a, 4a, 5, 6, 7, 9 | 50 km/h, |
| č.4, 5b | 60 km/h, |
| • spojky mezi kolejemi – výh.č.9-11, 33-35, 36-37 | 50 km/h. |

– výh. č.3-4, 13-16

60 km/h.

Prostorová průchodnost

UIC GC

Přechodnost pro zatížení traťové třídy

UIC D4 (22,5t na nápravu, 8t/m)

Parametry koleje ve směru na Blatnou a Volary jsou navrženy na traťovou rychlost $v = 50$ km/h.

Přehled výchozích podkladů :

- Zadávací dokumentace
- Přípravná dokumentace „Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v ŽST Strakonice“, zpracovaná firmou H-PRO v roce 2007
- Technický průkaz z r. 2006
- „Studie začlenění železničního podchodu do přestupního uzlu hromadné dopravy ve Strakonici“ zpracovaná firmou SUDOP PRAHA a.s. v 11/2008
- Situace JŽM
- Geodetické zaměření z r. 2007
- Geotechnický průzkum z r. 2007
- Mapové podklady a výpisy z KN
- Příslušné normy a předpisy platné v době zpracování projektové dokumentace
- Požadavek SŽDC s.o. na posouzení kolejového návrhu na $V_k = 160$ km/hod
- Návrh technického řešení kolejových úprav pro $V_k = 160$ km/hod, projednání návrhu a zapracování projednaného řešení do PD
- Vyjádření ČD a.s. RCP Plzeň, správa majetku o záměru prodeje objektů v žst Strakonice
- Stanovisko SŽDC s.o. – Změna zadání technologické budovy v žst. Strakonice (26.10.2009)
- Vyjádření ČZ a.s. stanovisko a podmínky pro územní řízení (9.11.2009)
- Stanovisko SŽDC s.o. – Změna zadání opěrné zdi v žst. Strakonice (20.11.2009)

Vliv na životní prostředí

V rámci stavby nedojde k dočasným ani k trvalým záborům zemědělského či lesního půdního fondu. Ve stavbě rovněž nedojde ke kácení lesa. Káceny budou jednotlivé stromy, za které bude provedena náhradní výsadba. S veškerými odpady bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech č. 185/2001 Sb. Pouze při vlastním provádění zemních prací lze hovořit o dočasném zhoršení životních podmínek, následný provoz již bude bez negativního vlivu.

Stavba je charakterizovaná následujícími kapacitními údaji :

(porovnání s PD)

	Přípravná dokumentace	Projekt
<i>Rekonstrukce žel. svršku</i>		
nové kolejové pole, UIC	2 867 m	2 832 m
nové kolejové pole, S49	1 735 m	1 863 m
užitá kolejová pole, S49	1 678 m	1 639 m
směr. a výšková úprava kolejí (mimo rekonstr. úseků)	680 m	1 161 m
počet vyjmutých výhybek	36 ks	36 ks
rekonstrukce výhybek	35 ks	36 ks
z toho : - výhybky, bet.	30 ks	28 ks

- výhybky, dř. nové	3 ks	6 ks
- výhybky, dř. užívané	2 ks	3 ks
Zarážedlo kolejnicové	1 ks	1 ks

Rekonstrukce železničního spodku

šterkodrt'	11 643 m ³	11 830 m ³
geomříž	13 050 m ²	9 425 m ²
geotextilie	26 615 m ²	20 275 m ²
gabiony	236 m ³	18 m ³
odkopávky žel. spodku	23 810 m ³	19 994 m ³
zřízení nových tratí vodů délka	4 234 m	4 345 m
počet šachet	156 ks	147 ks
monolitická výust'	2 ks	3 ks
— Nástupiště ostrovní č.1	1x271 m	1x285 m
Nástupiště ostrovní č.2	1x220 m	1x220 m
Zastřešení nástupiště	770 m ²	770 m ²
Zastřešení vstupu	207 m ²	207 m ²
Pozemní komunikace – zámková dlažba	890 m ²	890 m ²
Pozemní komunikace – kamenná dlažba	1 890 m ²	1 890 m ²
Zábradlí městského typu	227 m	227 m
Trubní propustek	2 ks	2 ks
Mimoúrovňový podchod	(63,35 m)	(63,285 m)
Služební přechod	1 ks	1 ks
— Rampa bočně čelní	1 ks	1 ks
Rekonstrukce mostu	2 ks	2 ks
Zrušení propustku	1 ks	1 ks
Elektrický ohřev výhybek	26 ks	26 ks
Přeložka kabelu EON	225 m	225 m
Budova technologického zařízení	1 ks	1 ks (1582 m ³)
Úprava TV	95 ks	95 ks
Demolice	4 750 m ³	4 750 m ³
PHS	1 485 m ²	-
Kabelovody - šachty	15 ks	15 ks
Kabelovody	1 025 m	1 025 m
— Rekonstrukce trafostanice	1 ks	1 ks
Osvětlení žst.	18 ks	22 ks
Osvětlení nástupiště	21 ks	33 ks
Osobní výtahy	4 ks	4 ks
Délka trasy parovodu	34 m	34 m
Chráníčka DN 700	30 m	30 m (DN 500)
Chráníčka DN 300	30 m	30 m (DN 500)

III. Projednání dokumentace

Seznam dokladů o projednání stavby :

Tabulka se seznamem dokladů o projednání stavby, obsahuje kompletní identifikační údaje vyjádření a stanovisek (č.j. a datum vydání) dotčených správních orgánů, správců sítí a útvarů ČD a.s. a SŽDC s.o. k předmětné stavbě.

Stavba je dle předloženého projektu situována převážně v obvodu dráhy, na pozemcích ve vlastnictví ČR, s právem hospodaření pro Správu železniční dopravní cesty, s.o., a ve vlastnictví Českých drah, a.s.. Dojde i k dotčení nedrážních pozemků ve vlastnictví ČZ a.s. Strakonice. Zájmy třetích stran se dotýká rovněž při střetu s podzemními i nadzemními sítěmi technického vybavení a zařízeními.

Bylo provedeno projednání se všemi správci podzemních a nadzemních vedení a zařízení, kterých se předmětná stavba může dotýkat.

Z hlediska orgánů státní správy a mimodrážních právnických a fyzických osob byla stavba projednána takto :

— **Krajský úřad – Jihočeský kraj**, závěr zjišťovacího řízení podle §7 zákona č. 100/2001 Sb o posuzování vlivů na ŽP (EIA), č.j. KUJCK 712782008 OZZL/9-Lz ze dne 17.4.2008, přiložena jsou stanoviska ČIŽP a Krajské hygienické stanice JČ kraje. Závěr – „***Záměr nebude posuzován podle zákona***“.

Česká inspekce ŽP, vyjádření zn. KUJCK/7127/2008 OZZL/3-Lz ze dne 25.3.2008, bez připomínek.

Městský úřad Strakonice, Odbor - stavební úřad - vyjádření č.j. MUST/028075/2010/SÚ/hej ze dne 7.6.2010 – souhlas s vydáním stavebního povolení, ***územní rozhodnutí bylo vydáno pod č.j. MUST/006982/2009/SÚ/hej dne 8.3.2010.***

— **Městský úřad Strakonice, Odbor životního prostředí** - stanovisko zn. ŽP/2051/3796/09/JBr ze dne 20.7.2009.

- Dle zákona č. 114/1992 Sb , o ochraně přírody a krajiny - *je upozorněno na ČSN 839061(technologie vegetačních úprav v krajině.*
- Dle § 18 zákona č. 254/2001 Sb o vodách – *je vysloven souhlas.*
- Dle §79 odst. 4 písm. B) zákona č. 185 o odpadech – *je nutno splnit veškeré stanovené podmínky.*
- Dle § 50 zákona č.86/2002 Sb o ochraně ovzduší - *je vysloven souhlas.*

Viz. Připomínky

— **Městský úřad Strakonice, odbor dopravy** - vyjádření č.j. OD/3578/1059/C/07/IRO ze dne 22.8.2007 - se zamýšlenou stavbou souhlasí – *byla provedena aktualizace dne 24.5.2010 pod č.j.MUST/020538/2010/OD/hli - je vysloven souhlas s tím, že vzhledem k omezení silničnímu provozu, ke kterému dojde při rekonstrukci přejezdové konstrukce v Tovární ulici, bude předložen návrh dopravně inženýrského opatření, stanovisko Policie ČR – KŘ, DI Strakonice a stanovisko vlastníka komunikace. Na základě podkladů rozhodne odbor dopravy o příp. uzavírce nebo zvláštním užívání. Viz. Připomínky.*

Městský úřad Strakonice, odbor dopravy - vyjádření zn.OD/2736/860/C/09/AM ze dne 31.8.2009 k vybudování podchodu - *je vysloven souhlas.*

Městský úřad Strakonice, odbor dopravy - vyjádření zn. MUST/007390/2010/OD/mik ze dne 17.2.2010 k přeložce inženýrských sítí, parovod – přeložka kolektoru - *je vysloven souhlas, při omezení silničního provozu je nutno předložit návrh dopravně inženýrského opatření, stanovisko Policie ČR – KŘ, DI Strakonice a stanovisko vlastníka komunikace. Viz. Připomínky.*

Městský úřad Strakonice, odbor majetkový – vyjádření č.j. MAJ/09 ze dne 29.7.2009 – souhlasí se stavbou (Usnesení č. 3370/2009).

Městský úřad Strakonice, odbor majetkový – vyjádření zn. MUST/028486/2010MAJ/Bez ze dne 7.6.2010 – k dokumentaci není námitek, před započítáním prací nutno žádat o povolení případného záboru veřejných prostranství.

Městský úřad Strakonice, odbor památkové péče – č.j. SÚ/743/743/08/R ze dne 7.4.2008, je nutno respektovat nemovité kulturní památky v blízkosti stavby.

Městský úřad Strakonice, odbor rozvoje – zn. MUST/007391/2010/OR/bas ze dne 12.2.2010 – stavba je v souladu s územním plánem, vyjádření platí 1 rok – *Nutno aktualizovat*. Sdělení zn. MUST/004041/2013/OR/fla ze dne 30.1.2013 - stavba je v souladu s územním plánem.

Město Strakonice – uzavřená smlouva o budoucí smlouvě kupní (pozemky) ze dne 25.4.2013

Město Strakonice – uzavřená smlouva o budoucí smlouvě o poskytnutí účelové dotace, ze dne 20.5.2013

Česká pošta, s.p. – souhlas se stavbou technologického objektu zn. 11374/2010/AČ/22 ze dne 9.2.2010.

Teplárna Strakonice, a.s. Vyjádření zn. 2274/88O/59-10 ze dne 15.6.2010 – potvrzují platnost původních vyjádření z 23.7.2009 a z 5.9.2009. Aktualizace zn. 794/35 O/21-12 ze dne 29.3.2012, s prodloužením platnosti.

Teplárna Strakonice, a.s. Vyjádření ze dne 23.5.2012 bez zn. – nutno upřesnit termíny výluky vlečky – viz **Připomínky**.

Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje, územní odbor Strakonice - vyjádření č.j. HSCB-335/ST-Sv-2007 ze dne 14.8.2007. V lokalitě nejsou vlastníkem žádných pozemků, staveb ani zařízení. Pro vyjádření HZS musí dokumentace stavby obsahovat požárně bezpečnostní řešení v souladu s § 41 Vyhl. MV ČR č 246/2001 Sb. o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru. Vyjádření č.j. HSCB-396/ST-Sm-2009 ze dne 21.7.2009 k dokumentaci ke stavebnímu řízení – nejedná se o stavbu kde je nutno vykonávat státní požární dozor. *Požárně bezpečnostní řešení je součástí SO 117.*

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje, České Budějovice - vyjádření zn. 4632/09/HOK.ST ze dne 24.8.2009, souhlas při splnění podmínky o prokázání závěrů hlukové studie. Vyjádření zn. KHSCB 523/10 HOK.ST ze dne 2.2.2010, souhlas ve vztahu k technologické budově je vázán na splnění podmínek č. 1 – 5, vč. předložení výpočtů k umělému osvětlení a dalších dokladů. *Bude respektováno a doplněno do stavebního řízení – viz. Připomínky*

ČR – Ministerstvo obrany, Vojská ubytovací a stavební správa Pardubice – souhlasné stanovisko (při respektování podmínek) č.j. 607-35/2008/DP-7103/62 ze dne 4.8.2009, včetně vyjádření **Vojské ubytovací a stavební správy Pardubice** č.j. 5913 ST ÚP/2009 – 1420/ÚSNI ze dne 11.8.2009 – souhlasné stanovisko (při respektování podmínek). V území se nachází podzemní telekomunikační vedení ve správě, nutno respektovat. Platnost vyjádření je 2 roky.

Sdělení Vojského útvaru 4312 Strakonice č.j. 43-34/2008/DP-4312 ze dne 12.11.2009 – zamítavé stanovisko k možnosti parkování vozidel. *Pozn. Zvolen jiný způsob technického řešení.*

Velitelství sil podpory Odbor vojské dopravy – č.j. 223-13/2008/DP-2280 ze dne 16.1.2013, potvrzeno stanovisko Ředitelství logistické a zdravotnické podpory, Správa vojské dopravy, Stará Boleslav - stanovisko č.j. 241-2/2008-3818 ze dne 24.1.2008 k velikosti souprav a vozidel

nakládanych v žst. Strakonice (k nakládce vojenské techniky). Žádost o uložení přejezdových můstků. - viz. **Přípomínky**

Povodí Vltavy, s.p., závod Horní Vltava, České Budějovice - vyjádření zn. 2009/35657/142-P ze dne 17.8.2009. *Je vysloven souhlas, nesmí dojít ke znečištění toku stavebním materiálem. Viz. Přípomínky*

Zemědělská vodohospodářská správa Oblast povodí Vltavy – vyjádření zn. OPV/St-531/2009 ze dne 20.7.2009. Bez námitek, předpokládá se, že stavba nezasáhne trubní úsek drobného vodního toku pod železničním mostem.

Zemědělské zásobování a nákup Strakonice, a.s., vyjádření ze dne 11.2.2010, souhlas s realizací, při splnění podmínek 1 – 6. Přeložky inženýrských sítí, parovod, přeložka kolektoru apod. **Změna tech. řešení – bezpředmětné.**

Ředitelství silnic a dálnic ČR, vyjádření zn. 1256/10/32021/Ci ze dne 4.1.2010 k přeložkám inženýrských sítí, parovod a přeložka kolektoru. Je vysloven souhlas s tím, že nedojde k omezení provozu na silnici I/22 a splněny budou další podmínky. **Viz. Přípomínky**

Ředitelství silnic a dálnic ČR, vyjádření zn.1067/12-32200/ing.Kr ze dne 17.2.2012 – *bez zařízení v jejich správě.*

Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, p.o., závod Strakonice - vyjádření č.j. SUS ST-516/2010 ze dne 17.6.2010 ke kanalizační a vodovodní přípojce. Je uveden souhlas s realizací, při splnění podmínek 1 – 7 (smlouva o věcném břemenu na inženýrské sítě ve vozovce, zvláštní užívání komunikace apod.). **Viz. bod Přípomínky**, potvrzeno stanoviskem SÚS JČK 1279/2013 ze 4.2.2013. Smlouva o budoucí smlouvě na zřízení věcného břemene (kanalizační přípojka) ze dne 7.6.2013.

POLICIE ČR, Dopravní inspektorát Strakonice, vyjádření ze dne 22.4.2010 – souhlasí se stanovením přechodné úpravy provozu při rek přejezdu v Tovární ulici.

ČZ a.s., Strakonice - stanovisko č.j. TŘ-6/2008 ze dne 2.4.2008 a z 28.3.2008. Ve stanovisku je souhlas s odprodejem vyjmenovaných pozemků dotčených stavbou a se zřízením věcného břemene. Je uveden souhlas s dočasným zábořem plochy parkoviště ČZ a.s. pro stavbu – s podmínkami. Další požadavky – povolení kácení stromů, doplnění navržené opěrné zdi navýšením ohrazením výšky 5m, odvodnění pozemku za opěrnou zdí, návrh na majetkoprávní uspořádání vlečky a délka výluky na vlečce apod., je stanoveno body 1 – 11.

ČZ a.s., Strakonice - stanovisko č.j. TŘ-10/2009 ze dne 5.8.2009 – je požadováno předložit definitivní projektovou dokumentaci, dále návrh smlouvy o budoucí smlouvě na zřízení věcného břemene a stanovisko investora k odkoupení části vlečky ČZ

Podmínky ČZ, a.s. budou respektovány a dořešeny do zahájení stavebního řízení. Viz. Přípomínky

ČZ a.s., Strakonice - stanovisko č.j. TŘ-12/2009 ze dne 9.11.2009 – souhlas s tech. řešením, ale negativní stanovisko k POV ve vztahu k parkování vozidel. *Vyřešeno změnou technického řešení.*

Smlouva mezi SŽDC, SSZ a ČZ, a.s. o zřízení věcného břemene z 30.1.2013 a Smlouva o budoucí smlouvě kupní (pozemky), z 30.1.2013.

NIPI Národní institut pro integraci osob s omezenou schopností pohybu a orientace ČR – stanovisko zn. 9317 ze dne 18.12.2009

FEZKO SERVIS, a.s., Strakonice - vyjádření č.j. 10/SN/2007 ze dne 13.8.2007. Ke stavbě nemá připomínek.

Vyjádření z hlediska správců zařízení a sítí :

České dráhy, a.s., Správa dopravní cesty České Budějovice, Správa elektrotechniky a energetiky - vyjádření č.j. 1083/07 ze dne 9.7.2007 k existenci inženýrských sítí pro geotechnický průzkum, orientační zákres podzemních kabelových tras. Bude respektováno – viz. **Připomínky**

České dráhy, a.s., Správa dopravní cesty České Budějovice, Správa sdělovací a zabezpečovací techniky - vyjádření č.j. V133/09-33St ze dne 20.7.2009. Ve vybraném území se nachází sítě a zařízení ve správě SZT, Bude respektováno – viz. **Připomínky**

České dráhy, a.s., RSM , vyjádření zn. 187/2010 OPT ze dne 18.1.2010 – bez připomínek.

DÚ Plzeň, stanovisko zn. DUCR 4616/09/Vd ze dne 6.10.2009 – souhlas se stavbou dle předložené PD.

ČD-Telematika, a.s., úsek infrastruktury - vyjádření č.j. 3937/2012- O ze dne 28.2.2012
V zájmovém území se nachází podzemní i nadzemní telekomunikační vedení a zařízení v majetku ČD, a.s. a ČD-Telematika, a.s., byly stanoveny podmínky pro práce v ochranném pásmu, v přílohách orientační zákresy do situací. Bude respektováno – viz. **Připomínky**

Teplárna Strakonice, a.s., rozvody tepla TST - vyjádření ze dne 5.9.2009 k existenci tepelných sítí. V zájmovém území se nachází tepelná síť Teplárny Strakonice, předán zákres tras, před zahájením stavby požádat o vytýčení. Zn. 794/35 O21-12 ze dne 29.3.2012 – prodloužení platnosti, vyjádření ze dne 23.5.2012 – k organizaci výstavby, požadují výlukou vlečkové koleje mimo topnou sezónu, do 6 dnů. **Viz. Připomínky.**

Technické služby Strakonice, s.r.o., Vodohospodářské středisko – vyjádření zn. 706/Ho/09 ze dne 14.7.2009. Byl předán informativní zákres veřejného vodovodu a kanalizace ve správě v dotčeném území. Před zahájením stavby nutno sítě vytýčit a chránit před poškozením.

Technické služby Strakonice, s.r.o., vyjádření č.j. Ho/08 ze dne 12.2.2008. Napojení odvodnění železničního spodku je možné při splnění stanovených podmínek, vyjádření zn. 706/Ho/09 ze dne 21.5.2010 – opakovaně je požadováno předložit k posouzení projektovou dokumentaci.

Technické služby Strakonice, s.r.o., vyjádření zn. Ho/10 ze dne 5.2.2010 – souhlas umístěním novostavby – při splnění podmínky – základové pasy železobetonové. Prodlouženo dne 21.5.2012

Technické služby Strakonice, s.r.o., vyjádření zn. Ho/13 ze dne 14.6.2013 – stanovují podmínku – bezplatné napojení odpadních vod do drážního propustku (odkanalizování průmyslové zóny za hřbitovem). **Viz. Připomínky.**

ČZ a.s., Strakonice – stanovisko zn. INV 3/2013 ze dne 17.1.2013 potvrzuje stanovisko zn. INV-125/09 ze dne 17.8.2009 k existenci inženýrských sítí – provedeno bude vytýčení a respektovány stanovené podmínky.

Telefónica O2 Czech Republic, a.s., Praha, - vyjádření č.j. 8276909/CCB/VV0 ze dne 17.7.2010, aktualizováno 22.1.2013. Při realizaci dojde ke střetu se sítěmi elektronických komunikací (SEK) společnosti Telefónica O2, dotčená je metalická a optická síť. Při provádění učinit opatření, aby nedošlo k poškození SEK. Platnost do 22.1.2015. **Viz. Připomínky**

E.ON Česká republika, s.r.o., České Budějovice správa sítě plyn - vyjádření zn. 5122/09 ze dne 20.7.2009. V zájmovém území se nachází zařízení STP, VTP a katodové ochrany, nutno splnit stanovené podmínky. Platnost vyjádření je omezena na 1 rok. *Bude respektováno* – viz. **Připomínky**
E.ON Česká republika, s.r.o., České Budějovice správa elektrické sítě, zn. J13675-Z050921666 ze dne 21.7.2009. V zájmovém území se nachází zařízení nadzemních a podzemních sítí – nutno

zajistit souhlas s činností v ochranném pásmu dráhy. Platnost 1 rok. Doplněno vyjádření zn. M18391-Z051302347 ze dne 24.1.2013 – viz. **Přípomínky**

POLICIE ČR, Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje Odb. informačních a komunikačních technologií – č.j. KRPC-471-5/ČJ-2013-0200IT ze dne 31.1.2013, v zájmovém území se nacházejí sítě v jejich správě, nutno splnit stanovené podmínky. Viz. **Přípomínky**

České radiokomunikace, vyjádření zn. ÚPTS/OS/58448/2010 ze dne 11.6.2010, doplněno stanovisko zn. Ze dne 25.3.2013 zn. ÚPTS/OS/88882/2013 – v daném místě není podzemní zařízení v jejich správě.

Dial Telecom vyjádření ze dne 24.2.2012 – síť

Pantel International CZ – vyjádření z 20.2.2012 – nutno aktualizovat.

Sloane Park PT a.s. – vyjádření ze dne 15.6.2010

— Vodafone CR, a.s. – vyjádření t 1.2.2013

T – Mobile CR, a.s. – vyjádření ze dne 2.2.2012 a 19.3.2012

MERO ČR, a.s. vyjádření č.j. 2013/1/77-1 ze dne 22.1.2012

Centro Net, a.s., vyjádření zn. 161/2013 ze dne 1.2.2013

SupTel vyjádření č. 21300295 ze dne 25.3.2013,

GTS Novera vyjádření zn. 331300665 ze dne 5.2.2010,

SITEL, spol. s.r.o. vyjádření zn. 131300486 dne 30.1.2013

— NET4GAS, s.r.o. vyjádření zn. 511/13/OVP/N ze dne 22.1.2013

Invitel International CZ s.r.o. vyjádření z 26.5.2010, Sloane Park Properte Trust, a.s. , vyjádření z 15.6.2010,

RWE Transgas Net, s.r.o. vyjádření ze 14.7.2009. *Podzemní sítě se nevyskytují – nutno aktualizovat.*

UPC Česká republika , a.s., vyjádření zn. RO809/2010 ze dne 28.5.2010 – je upozorněno na existenci vedení veřejné komunikační sítě a zařízení VVKŠ a jeho ochranné pásmo – nutno splnit stanovené podmínky – platnost 1 rok, doplněno stanovisko zn. 0102/2013 ze dne 20.2.2013. viz. **Přípomínky**

Projednání dokumentace s odbory SŽDC, s.o. a ČD, a.s. :

SŽDC, s.o., OAE, stanovisko 49753/10-OAE ze dne 12.10.2010, dokumentace neobsahuje provizorní zabezpečovací zařízení, nutno zdůvodnit otočné kamery na zhlavích. Doplněno stanovisko z 28.6.2013 – aktualizace záznamu z jednání z 15.11.2010. ***Byly provedeny odpovídající úpravy a doplnění.***

SŽDC, s.o., OŘP stanovisko zn. 35691/10-OŘ, ze dne 12.7.2010 – v souladu s připomínkami bylo provedeno doplnění a opravy, v zadávacích podmínkách pro zhotovitele bude uvedeno :

- posoudit možnost vybudování provizorního nástupiště u staré 6. SK
- posoudit nutnost výluky traťové koleje na Volyni v délce 29 dnů
- posoudit délku výluky v úseku Strakonice – Radomyšl, nesouhlas s délkou 110 dnů, prověřit dvoudenní zastavení provozu v úseku Strakonice – Katovice.

- prověřit přechodové stavy v případě zabezpečovacího zařízení, ve vztahu k nezbytnému počtu dopravních zaměstnanců ve službě.

Bude respektováno – viz. Připomínky

SŽDC, s.o., SSŽE - stanovisko zn. 1452/10826-196 ze dne 11.6.2010 – v souladu s připomínkami bylo provedeno doplnění a opravy, v zadávacích podmínkách pro zhotovitele bude uvedena podmínka připojení na rozvody elektrické energie pro zařízení staveniště. – **viz. Připomínky**

SŽDC, s.o., OTH vyjádření zn. 42878/10-OTH ze dne 20.8.2010. Obsažena je problematika : železniční svršek a spodek, pozemní stavby, mosty, propustky - je upozorněno na nedostatky, které je nutno doplnit a dokumentaci upravit. Doplněn je souhlas – viz. mail Ing. Veliše (OTH) ze dne 18.7.2013, v případě zpracování připomínek OTH dle zn. 42878/10-OTH ze dne 20.8.2010.

Bylo opraveno, případně doplněno.

SŽDC, s.o. Správa dopravní cesty České Budějovice - souhrnné vyjádření zn. 7813/10-SDC CBE/OPS ze dne 30.6.2010 :

- Správa tratí : Je upozorněno na nesrovnalosti v případě SO 101, SO4, SO 102, SO 116, SO 122. *bylo doplněno*

- Správa budov : Je upozorněno na nesrovnalosti v případě SO 103.3, SO 111, SO 117. *bylo doplněno*

- SEE : Je upozorněno na nesrovnalosti a požadavky na doplnění u SO 411, SO 423, , SO 424, SO 427, SO 431, SO 432, SO 433, SO 441, SO 107.3, SO 501, SO 441, PS 421, PS 425 – *bylo doplněno*

- SZST : připomínka k rychlostem v tabulce výhybek – *bylo opraveno.*

- SMT : bez připomínek

ČD, a.s., Regionální správa majetku Plzeň, pracoviště České Budějovice – vyjádření č.j. 2427/2010-OPT ze dne 11.8.2010, v případě splnění podmínek stanovených body č. 1 – 12 nemají námítky. *Akceptováno s výjimkou požadavku na výměnu oken v bytových domech – viz. výsledky hlukové studie.* Souhlas podmiňují především dořešením majetkoprávních otázek a sepsáním smlouvy o právu provedení stavby. *Smlouva uzavřena s datem 30.4.2013.*

České dráhy, a.s., GŘ, Odbor investiční O3 – souhrnné stanovisko ČD, a.s., GŘ č.j. 1120/10-O3/1 ze dne 19.7.2010. Přílohy stanoviska tvoří vyjádření odborů ČD, a.s., GŘ:

- ČD, a.s. Odbor správy nemovitostí, stanovisko č.j. 9070/2010-O31 ze dne 15.6.2013 – je upozorněno na chybějící část geodetické dokumentace – *geodetická dokumentace je součástí PS.*

- ČD, a.s. RCP Plzeň – stanovisko č.j. 29722/10-RCP/PLZ ze dne 15.6.2010 – stanovuje v jednotlivých bodech dopravní opatření a stavební postupy, které je nutno respektovat. **Bude respektováno – viz. Připomínky.**

České dráhy, a.s., KCOD – vyjádření č.j. 472/09-KCCB ze dne 18.9.2009

ČD, a.s., Technická ústředna DC, během přípravy změna na SŽDC, s.o., TÚ DC – stanovisko 2264/10-TÚDC ze dne 7.6.2010 – stanovené připomínky jsou respektovány.

ČD Cargo, a.s. Č.Budějovice – stanovisko zn. 796/2010 ze dne 26.3.2010 – odsouhlasený návrh osvětlení kolejiště.

ČD Cargo uzavřené smlouvy o budoucí smlouvě nájemní 30.5.2013 a o právu provedení stavby ze dne 27.5.2013.

Připomínky jednotlivých složek SŽDC s.o. a ČD a.s. byly podrobně projednány na profesních poradách. Z celkového rozboru vyplývá, že administrativní nedostatky byly odstraněny a případné

chybějící materiály byly doplněny. Podrobně tuto problematiku rozpracoval projektant ve svém stanovisku k řešení připomínek ze dne 28.6.2013.

IV. Koncepce řešení

Koncepce řešení vychází ze schválené přípravné dokumentace, vč. Dodatku č.1 a ze záměru stavby, kterým je zvýšení technických parametrů řešené železniční stanice a zlepšení podmínek pro cestující veřejnost. Oproti předchozímu stupni dokumentace nedochází k zásadním změnám, v návaznosti na nově zpracovanou hlukovou studii nebudou v rámci stavby řešeny protihlukové objekty.

Stavba je členěna na následující stavební objekty a provozní soubory :

Seznam stavebních objektů a provozních souborů :

SO 101 - Železniční svršek

SO 101.1 - Železniční svršek – koleje č.301, 303

SO 101.2 - Železniční svršek vystrojení trati

SO 101.3 - Železniční svršek, železniční přejezd

SO 102 - Železniční spodek

SO 102.1 - Železniční spodek – koleje č.5, 7, 301, 303

SO 103.1 – Ostrovní nástupiště č.1

SO 103.2 – Ostrovní nástupiště č.2

SO 103.3 – Orientační systém pro cestující

SO 104 - Most v km 271.609

SO 105 - Propustek v km 271.718

SO 106 - Propustek v km 272.259

SO 107.1 - Most v km 272,730

SO 107.2 – Lávka pro pěší v km 272,730

SO 107.3 – Osvětlení pod mostem v km 272,730

SO 109 - Propustek v km 0.419

SO 110 - Železniční most v km 272.536 (podchod pro cestující)

SO 110.1 - Železniční most v km 272.536 (podchod pro cestující) - prodloužení

SO 111 - Zastřešení podchodu a nástupišť

SO 111.1 - Zastřešení výstupu – prodloužení mezi VB a DK

SO 111.2 - Zastřešení výstupu – prodloužení za kolejištěm

SO 112.1 - Přeložky inženýrských sítí – parovod (teplovod), přeložka kolektoru

SO 112.2 – Přeložka vodovodu

SO 112.3 – Přeložka kanalizace

SO 113 - Napojení na stávající kanalizaci

SO 113.1 – Kanalizační přípojka k technologické budově

SO 113.2 – Vodovodní přípojka k technologické budově

SO 230 Přeložky kabelů E.ON (Vyvolaná investice realizuje E.ON dle smlouvy 13001341)

SO 114 - Pozemní komunikace

SO 114.1 - Pozemní komunikace – prodloužení za kolejištěm

SO 114.2 - Pozemní komunikace – prodloužení mezi VB a DK

SO 115 – Kabelovod

SO 116 - Protihlukové objekty – *vypuštěno – viz. hluková studie.*

SO 117 - Technologická budova

SO 117.1 - Technologická budova – zdravotně technická instalace

SO 117.2 - Technologická budova – vzduchotechnická instalace

SO 117.3 - Technologická budova - elektroinstalace

SO 118 – Demolice

SO 119 - Stavební úpravy ve výpravní budově

SO 120 – Podchycení budovy DK

SO 121 - Podchycení budovy VB

SO 122 – Úprava oplocení

SO 122.1 – Ochranné oplocení parkoviště ČZ, a.s.

SO 411 - Úprava TV

SO 422 - Připojení trafostanice (vyvolaná investice- realizuje E.ON dle smlouvy 13001341)

SO 422.1 – Připojení trafostanice – kabel VN

SO 423 - Elektrický ohřev výhybek

SO 424 - Připojení UNZ a EOv na trakční vedení

SO 425 – Izolované styky a oddělení odcházejících neelektrizovaných kolejí

SO 426 - Přípojka pro technologickou budovu – *vypuštěno, řeší SO 431*

SO 427 – Předtápěcí zařízení

SO 431 - Osvětlení žst. Strakonice a rozvody nn

SO 432 - Osvětlení nástupišť a podchodu žst. Strakonice

SO 433 - Osvětlení přístřešku před VB

SO 441 – DOUO

SO 501 - KSÚ a TP

PS 211 - Staniční zabezpečovací zařízení

PS 212 - Traťové zabezpečovací zařízení směr ČB

PS 213 - Traťové zabezpečovací zařízení směr Plzeň

PS 221 - Přeložky sděl. kabelů ČD

PS 222 - Přeložky kabelů O2 Telefonica

PS 223 - Informační zařízení žst. Strakonice

PS 223.1 – Hlasové majáčky žst.Strakonice

PS 223.2 – Strukturovaná kabeláž žst. Strakonice

PS 224 - Kamerový systém žst. Strakonice

PS 225 – Zařízení pro detekci požáru žst. Strakonice

PS 226 - EZS žst. Strakonice

PS 227 - Rádiová zařízení žst. Strakonice

PS 228 - Rozhlas žst. Strakonice

PS 229 - Zapojovač žst. Strakonice

Navrhovaný stav :

Podrobné technické řešení je popsáno v projektu stavby. V následující části jsou rámcově vyspecifikovány zásady technického řešení u jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů stavby a jejich vliv na celkovou koncepci řešení.

SO 101 Železniční svršek

Rozhodujícími parametry pro návrh směrových poměrů byl požadavek na zřízení nových ostrovních nástupišť místo stávající koleje č. 2 a 5, vysunutí českobudějovického zhlaví ze stanice z důvodu nutného prodloužení užitečných délek dopravních kolejí a vyřešení oblouku na plzeňském zhlaví z důvodu budoucího zdvoukolejnění

Potřeba a tvar železničního svršku je zřejmá z přílohy Kolejový plán. Nové koleje č.1 a kolej č. 2 budou rekonstruovány materiálem novým tv. UIC60 s pružným upevněním na betonových pražcích. Nové koleje č. 4 a 5 budou provedeny materiálem novým tv. S49 s pružným upevněním na betonových pražcích. Nové koleje č. 3, 3a, 5a, 8, 12, a vlečka Teplárna budou provedeny materiálem vyzískaným ze stanice žst. Strakonice (bet. pražce SB8 nebo dřevěné + S49). V kolejích č. 7,9,11,13 v místě nového propustku v km 272,259 a v místech rušených výhybek č.13 a 21 bude použit materiál vyzískaný ze stanice žst. Strakonice. Přejechod mezi žel. svrškem tv. S49 a UIC60 bude proveden přechodovou kolejnicí v délce 12.5m. Celkem bude použito 9ks přechodových kolejnic.

V celé délce rekonstrukce koleje se zřídí bezстыková kolej (BK) podle předpisu S 3/2 (včetně dodržení „Technologického předpisu pro svařování kolejnic“.

V rámci stavby budou zrušena tato zařízení:

- stávající staniční kolej č.2 včetně výhybky č.32 (v rámci SO 101)
- část stávající staniční koleje č.5 v místě nového ostrovního nástupiště (v rámci SO 101)
- manipulační koleje č. 7a, 15b včetně výhybky č.13, kolej č.12 včetně výhybky 21 (v rámci SO 101)
- zvýšená nástupiště mezi kolejemi 6-4, 4-2, 2-1, 1-3, 3-5 (v rámci SO 101)
- sklad s boční rampou u koleje č.6 (v rámci SO 118)
- kolejová váha včetně budovy s obslužným zařízením v koleji 6 (v rámci SO 118)
- stavědla č. 1 a 2 (v rámci SO 118)

Vybavení výhybek

Rekonstruované výhybky č. 1, 3, 8, 9, 10, 11, 13, 32, 33, 34, 35, 36 a 39 jsou nové tvaru UIC 60, na pražcích betonových v tvaru 1:18,5-1200, 1:12-500, 1:11-300 a 1:9-300. Výhybky č. 4, 5, 6, 7, 12, 16, 17, 18, 23, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 37 a 38 jsou nové tvaru S49 II. generace, na pražcích betonových v tvaru 1:12-500, 1:11-300, 1:9-300, 1:9-190, 1:6,6-190. Vybavení těchto výhybek bude v souladu s „Technickou specifikací nových výhybek soustavy UIC a S49 ze 31. 07. 2002. Žlabové pražce budou osazeny u výhybek v hlavních kolejích č.1a2 (v.č. 1, 3, 8, 9, 10, 11, 13, 32, 33, 34, 35, 36 a 39). Výhybky č.14, 19, 20, 21 a 25 budou nové na dřevěných pražcích. Vybavení pro jednotlivé výhybky – viz. technická zpráva. Výhybky č. 1 a 39 budou mít vnější jazyk zpevněný tepelným zpracováním. Za výhybkami, které nesměřují do rekonstruovaných kolejí jsou navržena přípojná pole.

Do bezстыkové koleje bude svařen celý rekonstruovaný úsek. Rovněž budou svařeny i všechny rekonstruované výhybky.

S ohledem na rušení výhybek a novou konfiguraci kolejiště bylo navrženo nové číslování výhybek.

Šterkové lože

Nové kolejové lože bude z drceného kameniva frakce 32-63 mm tř. A o tl. 0,35 m pod ložnou plochou betonových pražců. Stávající šterkové lože bude vytěženo do hl. 0,25 m pod spodní plochou pražce, šterk bude recyklován na recyklační základně. Předpokládá se vyzískat 30% materiálu pro opětovné využití do nového šterkového lože, 40 % pro podkladní vrstvy a cca zbylých 30 % odpad.

Zarážedlo – bude instalováno v koleji č.8, s návěstí „Posun zakázán“.

SO 101.1 - Železniční svršek , koleje č. 301 a 303

V souvislosti s prodloužením podchodu pro cestující budou dotčeny i vlečkové koleje č.301 a 303 a výhybka č. 301. Stávající železniční svršek v místě navrhované stavby je nevyhovující svršek tv. S49, T, Xa, pražce dřevěné a ocelové). V rámci stavby není možné vyzískat dostatek užitého materiálu, bude proto navržena rekonstrukce kolejí č. 301 a 303 materiálem užitým kolejnice S49 a novými dřevěnými pražci s novou výstrojí. V obloucích o poloměrech $r = 190\text{m}$ bude provedeno rozšíření rozchodu koleje $D_{ul} = 12\text{mm}$. V místě podchodu bude v koleji č. 301 a 303 tloušťka šterkového lože max. 0.20 m z důvodu snížení tloušťky železničního svršku nad podchodem. Výhybka č. 301 bude nová tvaru JS49 – 1:7,5- 190- LI- ČZ-d-K-ZPN.

SO 101.2 - Železniční svršek , vystrojení trati

V rámci SO 101.2 je uvažováno pouze umístění návěstí pro definitivní stav. Stávající traťové značky budou v rámci stavby sneseny případně přemístěny do nové polohy v závislosti na novém návrhu. Poloha návěstidel a ostatních prvků zabezpečovacího zařízení je řešena v rámci provozních souborů.

SO 101.3 - Železniční svršek , přejezd

Nová konstrukce přejezdu v km 0,472 trati Strakonice – Volary v Tovární ulici bude celopryžová, vhodná pro malé poloměry kolejí. Přejezd bude šířky $1 \times 10,8$ (9 skladebných modulů šíře 1,2m) a $1 \times 12\text{m}$ (10 skladebných modulů šíře 1,2m) s vnějšími panely na závěrných zídkách. Vnější panely bude nutné upravit snížením nebo zvýšením ve vazbě na vozovku. Délka úpravy komunikace bude cca 5,9 m směrem ke křižovatce ulic Tovární a Volyňská a cca 10,6m směrem ke křižovatce ulic Tovární a Prácheňská od osy přilehlé koleje. Pochozí část přejezdu bude oddělena od pojížděné komunikace. **Pozn.** Nebude řešen žel. přejezd na vlečkové koleji ČZ, a.s.

SO 102 – Železniční spodek

Na základě geotechnického průzkumu je navržena sanace železničního spodku v celé rekonstruované železniční stanici s rozdělením na úseky dle navržených konstrukčních vrstev. V rekonstruovaném úseku trati se navrhuje skloněná zemní pláň (4%) s odvodem srážkové vody na svah drážního tělesa nebo do odvodňovacích objektů. Zemní pláň pod kolejí č. 1 a 2 od km 271,391186 do km 272,680 na plzeňském zhlaví a ve vjezdovém oblouku na českobudějovickém zhlaví od km 273,000 do km 273,157 870 je v jednostranném sklonu 4% se spádem směrem na stávající svah. V ostatních úsecích navržené sanace je zemní pláň vyspádována střechovitě směrem k odvodňovacím objektům. Na základě geotechnických průzkumů byla sanace pod kolejemi rozdělena oproti PD detailněji, tj. celkem do 13 úseků, následovně:

Sanace úsek č.1: pod kolejí č.2 od km 271,391 186 do km 271,680 pod kolejí č.1 od k.v.č.1 do km 271,690, pod výhybkami č.1, 3 a 4 - navržená KPP typ 3.1:
(zhutněná zem. plán, filtrační geotextilie, štěrkodrt' tř.A tl. 0,15 m, štěrkové lože tl. 0,35 m)

Sanace úsek č.2: pod kolejí č.2 od km 271,680 do km 272,099, pod kolejí č.1 od 271,690 do km 272,099, pod kolejí č.5b od k.v.č.6 do km 272,099, pod kolejí č.7 od k.v.č.7 do km 271,999 pod kolejí 9a, pod výhybkami č. 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17 a v nejnútnejších výběžích před nebo za těmito výhybkami - navržená KPP typ 3.6:
(zhutněná zem. plán, výztužná geomříž, štěrkodrt' tř.A tl. 0,20 m, štěrkodrt' tl. 0,20m, štěrkové lože tl. 0,35 m)

Sanace úsek č.3: v tomto úseku stávající únosnost železničního spodku vyhověla jen těsně, řešeno bude : Sanace pod kolejí č. 1, 2 a 4 od km 272,099 do km 272,350 a pod výhybkami č. 18, 19, 20 a 21 a 23 a ve výběžích. Pod kolejí 5 od km 272,235 až do km 272,350 - navržená KPP typ 3.1:
(zhutněná zem. plán, filtrační geotextilie, štěrkodrt' tř.A tl. 0,15 m, štěrkové lože tl. 0,35 m)

Sanace úsek č.4 : V uvedeném úseku stávající únosnost železničního spodku vyhověla, navržená niveleta koleje je však podstatně níže než stávající niveleta koleje, bude min. sanace žel. spodku. Sanace ve směru na Blatnou od km 48,881 do km 49,064 - navržená KPP typ 3.1:
(zhutněná zem. plán, filtrační geotextilie, štěrkodrt' tř.A tl. 0,15 m, štěrkové lože tl. 0,35 m)

Sanace úsek č.5: pod kolejí č. 1, 2, 4 a 5 od km 272,350 do km 272,515 pod kolejí č.6 (od km 272,350 do vč.26), pod výhybkami č. 26a částečně po v.č.28 - navržená KPP typ 3.1:
(zhutněná zem. plán, filtrační geotextilie, štěrkodrt' tř.A tl. 0,20 m, štěrkové lože tl. 0,35 m)

Sanace úsek č.6: pod výhybkou č.25 a 27 a ve výběžích výhybek typ 3.1.
(zhutněná zem. plán, filtrační geotextilie, štěrkodrt' tl. 0,15 m, štěrkové lože tl. 0,35 m)

Sanace úsek č.7, 8 a 9: jedná se o ZKPP u nového železničního mostu (podchod pro cestující) v km 272,533 a o ZKPP u rekonstruovaného mostu v km 272,730 vždy 10+5m na každou stranu od rubu mostu, případně s prodloužením do středové části výhybek u mostu v km 272,730. Dále je tato sanace navržena i pod přejezdem v km 0.472m ve směru na Volary 5+5m před a za přejezdem a pod přejezdem v km 0.472m ve směru do vlečky ČZ 5m na obě strany přejezdu:
(zhutněná zem. plán, filtrační geotextilie, drcené kamenivo tř.A tl. 0,30m, štěrkodrt' tř.A tl. 0,20 m, štěrkové lože tl. 0,35 m)

Sanace úsek č.10: pod kolejí č. 1, 2, 4, 5 a 7 od km 272,551 do začátku ZKPP u mostu v km 272,730, pod kolejí č.3a (od výh. Č. 31 do ZKPP u mostu v km 272,730), pod výhybkami č. 29, 30, 31, 32 a pod částí v.č.34 a v nejnútnejších výběžích před nebo za těmito výhybkami. V koleji č. 2 a 3a v úseku od ZKPP u mostu v km 272,730 do km 272,767 - navržená KPP typ 3.1:
(zhutněná zem. plán, filtrační geotextilie, štěrkodrt' tř.A tl. 0,20 m, štěrkové lože tl. 0,35 m)

Sanace úsek č.11: pod kolejí č. 1 a 2 od km 272,767 do km 272,900, pod výhybkami č.36, 37, 38 a v nejnútnejších výběžích před nebo za těmito výhybkami. - navržená KPP typ 3.6:
(zhutněná zem. plán, výztužná geomříž, štěrkodrt' tř.A tl. 0,25 m, štěrkové lože tl. 0,35 m)

Sanace úsek č.12: v tomto úseku stávající únosnost železničního spodku vyhověla těsně, řešeno bude : Sanace pod kolejí č. 1 a 2 od km 272,900 do km 273,157 870 a pod výhybkou č. 39 - navržená KPP typ 3.1:

(zhutněná zem. plán, filtrační geotextilie, štěrkodeř tř.A tl. 0,20 m, štěrkové lože tl. 0,35 m)

Sanace úsek č.13: Sanace pod kolejí ve směru na Volary a vlečku ČZ od km 272,905 (km0,343) do začátku ZKPP u přejezdu v km 0,472 - navržená KPP typ 3.1:

(zhutněná zem. plán, filtrační geotextilie, štěrkodeř tř.A tl. 0,15 m, štěrkové lože tl. 0,35 m)

Opatření zabezpečující zrušený SO 108 – opěrná zeď v km 273.051-273.158 :

Místo původně zamýšlené opěrné zdi (SO 108) v km 273.051-273.158, bylo v rámci PD rozhodnuto o změně technického řešení, provedeno bude rozšíření a zpevnění svahu s použitím vyztužených zemin. Navržením tohoto způsobu zpevnění svahu nedojde k zásahu na blízké parkoviště ČZ a.s., a ani nedojde k jeho dotčení během vlastní výstavby. Rozšíření svahu vyztuženými zeminami bude umístěné v km 272,993 – 273,159 staničení železniční trati. **Pozn. -** V rámci SO 102 byla vypracována analýza stability, která je doložena v SO 102.

Odvodnění

Vzhledem k nefunkčnímu stávajícímu odvodnění bude v rámci rekonstrukce výhybek a staničních kolejí zřízeno nové odvodnění trativody a svodným potrubím v celkové délce 4 345 m. Při řešení odvodnění je přihlédnuto k návrhu pražcového podloží z výsledků geotechnického průzkumu. Odvodňovací systém je navržen s vyústěním přes přípojné šachty a svodné potrubí, tj. ven mimo kolejíště do stávajících kanalizačních šachet, do nově navrženého propustku nebo na stávající svah drážního tělesa. Dokumentace řeší v tomto smyslu odvodnění v členění na tzv. Část 1 – Část 13. Spád jednotlivých trativodních větví je navržen v celé stanici 3, 4 a 5‰. V úseku koleje ve směru na Blatnou je navržen sklon 11‰, v úseku ve směru na vlečku ČZ 15‰. Kontrolní šachty jsou navrženy z materiálu PEHD, trubek u podélných trativodů na začátku trativodů DN 150 v koncích DN 200 – 300. Trubky lze použít rovněž z materiálu PEHD. Svodné potrubí je navrženo rovněž z materiálu PEHD DN 200 – 300, s obetonováním dle VL Ž3. Trativodní potrubí bude uloženo do vyrovnávací vrstvy tl. 0.05 m. Trativodní rýhy budou vyplněny drceným kamenivem fr. 16-32mm tř. A.

Potrubí trativodů v úsecích přímo zatížených železniční dopravou bude uloženo do betonového lože s opěrkami z betonu dle zásad VL Ž3. Zásyp potrubí v oblasti kolejíště bude proveden propustným, nenamrzavým a nesoudržným materiálem.

Úprava tělesa železničního spodku

Vzhledem k vysunutí výhybky č. 39 dojde na plzeňském zhlaví k zdvoukolejnění a kolej č.1 se dostane mimo stávající drážní těleso. Proto je nutno v těchto místech rozšířit zemní těleso. Toto rozšíření je navrženo přisypem zeminy ke stávajícímu svahu realizací zapuštěných svahových stupňů do zemního tělesa. Přisypávka bude provedena v souladu s odpovídajícími předpisy a vzorovými listy tak, aby výsledný tvar působil jako homogenní zemní konstrukce. Tyto úpravy se provedou dle vzorových listů SŽDC Ž 1-10.

Vsakovací objekty

V částech stavby kde není možno srážkové vody odvodnit klasickými příkopy nebo trativody jsou navrženy vsakovací žebra nebo vsakovací příkopy.

Umístění je v lokalitě :

Vsakovací žebro 1 – vpravo vlečkové koleje ČZ před železničním přejezdem a v přejezdu

Vsakovací žebro 2 – vlevo koleje č. 1b, výhybky č.39 a koleje č.2 v km 272,993 - km 273,159 pod nově navrženým rozšířením drážního tělesa.

Vsakovací příkop 1 – před vtokem do propustku v km 0.419

Vsakovací příkop 2 – podél trati na Volary, vlevo – k výtoku z propustku v km 0.419

Vsakovací příkop 3 - podél trati na Volary, vlevo – od výtoku z propustku v km 0.419 směrem k vtokovému objektu před žel. přejezdem. Vtokový objekt je součástí SO 113 – napojení na kanalizaci.

Ochrana zemních svahů – je navržena za použití travních rohoží.

Gabiony - v úsecích se zapuštěným šterkovým ložem budou rovněž zřízeny drážní stezky, ve sklonu max. 12%. V místech, kde nebylo možné tento sklon dodržet, je navržena gabionová zídka. Gabionová zeď je rovněž navržena vpravo u koleje č.2 od km 271,460 do km 272,680 s přerušením v místě rekonstruovaného mostu v km 271,609, důvodem je vysunutí výhybky č.1 na českobudějovickém zhlaví o cca 340 m směrem do trati V místech přímo sousedících s novými trakčními stožáry jsou dle ČSN 33 20 00 místo gabionové zdi navrženy prefabrikáty U3.

Kácení dřevin

V rámci SO 102 je navrženo a povoleno kácení dřevin, s podmínkou náhradní výsadby.

Připomínky.

102.1 - Železniční spodek – koleje č.5, 7, 301, 303

Pro stavbu „Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v žst. Strakonice“ byl vyhotoven doplňující

geotechnický průzkum, který potvrdil výsledky předchozích průzkumů. V rámci prodloužení podchodu bude provedena sanace výhybky č. 301 stejná jako přilehlém úseku v rámci výše uvedené stavby. Plocha sanace pod výhybkou č. 301 je 170m². Navrženy jsou konstrukční vrstvy: (zhutněná zem. pláň, filtrační geotextilie, šterkodrt' tř.A tl. 0,15 m)

Pod kolejí č. 5 a 7 bude z důvodu prodloužení podchodu navržena zpevněná konstrukce pražcového podloží (ZKPP) v délce 10m s přechodovou vrstvou v délce 5m. Plocha ZKPP je 260m². Navrženy jsou konstrukční vrstvy:

(zhutněná zem. pláň, filtrační geotextilie, drcené kamenivo tl. 0,30, šterkodrt' tř.A tl. 0,20 m)

SO 103.1, 103.2 – Ostrovní nástupiště č. 1a 2

Provedeno bude vyjmutí koleje č. 5 a č. 2 (stávající číslování) a ve vzniklém prostoru zřízení dvou ostrovních nástupišť s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 2 a č. 4 (nové číslování) bude Nástupiště č. 1. Ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a č. 5 (nové číslování) bude Nástupiště č. 2. Ostrovní nástupiště č. 1 bude v přímé a bude mít délku 285 m, Nástupiště č. 2 bude rovněž v přímé a bude mít délku 220 m. Obě nástupiště budou ukončena ve směru na České Budějovice služebními schůdky, ve směru na Plzeň rampou. Tyto rampy u nástupišť se plynule napojují na úroňový přechod přes koleje (přechod přes koleje bude sloužit pouze služebním účelům). Nástupiště č. 1 bude dále dle dopravních požadavků děleno a to na Nástupiště č. 1- kolej č. 4a a na Nástupiště č. 1- kolej č. 2.

Příchod na obě ostrovní nástupiště bude podchodem pro cestující (SO 110). Vstup do tohoto podchodu bude před výpravní budovou.

Nástupní hrana začíná u Nástupiště č.1 v km 272,262 a končí v km 272,547, nástupní hrana u Nástupiště č.2 začíná v km 272,328 a končí v km 272,547.

Zastřešení obou nástupišť bude umístěno v místě vstupu do podchodu. Délka zastřešení nástupišť bude u nástupiště č. 1 77,60 m a u č. 2 57,7 m. (SO 111).

Odvodnění nástupišť je řešeno povrchově. Nástupiště je navrženo dle typových podkladů vzorových listů Ž8 – Nástupiště na celostátních drahách. Dále budou realizovány vodící a varovné pásy, musí být dodrženo NV 163/2002Sb.

SO 103.3 – Orientační systém pro cestující

Návrh vychází z ČSN 360061. Na přístupových trasách a na obou nástupišťích budou umístěny informační tabule, dále sdružené tabule, směrové tabule apod.

SO 104 - Most v km 271.609

Stávající železniční most se nachází na českobudějovickém zhlaví a překonává místní nezpevněnou komunikaci. Nosná konstrukce je klenbová, zčásti z kamenných kvádrů a zčásti ze železobetonu. Spodní stavba je z kamenného zdiva. Z prostorových důvodů bude stávající římsa vpravo vybourána a nahrazena novou železobetonovou římsou. Na obou římsách bude osazeno úhelníkové zábradlí. Zdivo bude vyspárováno aktivovanou cementovou maltou, provedena bude plovoucí hydroizolace z asfaltových pásů s integrovanou měkkou ochranou. Izolace bude volně položena na podkladní vrstvu ze suchého betonu. Podkladní vrstva bude střechovitě vyspádována za opěry, kde budou umístěna příčná odvodňovací žebra. Nosná konstrukce - kamenná a železobetonová klenba zůstane zachována, bude ošetřena hydrofobním nástřikem. Železniční most je po úpravách navržen na třídu zatížitelnosti D3 s přidruženou rychlostí 100 km/h.

SO 105 - Propustek v km 271.718

Stávající propustek měl sloužit pro odvedení občasné vodoteče, v současnosti je zcela zasypán, nebyl ani nalezen při geodetickém zaměření. Vzhledem ke stáří propustku a jeho nefunkčnosti a dnes nevyhovující poloze vůči odvodnění území bude bez náhrady zrušen.

SO 106 - Propustek v km 272.259

Stávajícím propustkem s deskovou nosnou konstrukcí protéká občasná vodoteč, je ze dvou částí. Vzhledem k nedostatečné mocnosti kolejového lože bylo navrženo jej zrušit a nahradit novým trubním propustkem ze železobetonových patkových trub. Jeho poloha (nová osa) bude posunuta o 10,0 m směrem na České Budějovice do km 272.259. Návrh vychází z koncepce návrhu celého kolejiště ve stanici. Propustek je navržen kolmý, ve spádu 2%, celková délka bude 83,35 m.

SO 107.1 - Most v km 272,730, SO 107.2 – Lávka pro pěší v km 272,730, SO 107.3 – Osvětlení pod mostem v km 272,730

Dvoupolový železniční most v km 272,730 v traťovém úseku České Budějovice – Plzeň převádí koleje 7a, 3a, 2, 1 a železniční vlečku, resp. pěší provoz, přes směrově rozdělenou místní komunikaci – Píseckou ulici. Tato komunikace je zároveň komunikací I. třídy č. 4 (Praha – státní hranice). Most se skládá celkem ze 4 nosných konstrukcí, z nichž 3 se týkají železniční dopravy a 1 je lávka pro pěší. Dle statického posouzení vyhoví stávající konstrukce bez jakýchkoliv úprav přepočtu pro zatěžovací schéma vlaku Z- UIC.

Sanace spodní stavby bude provedena: na celé (českobudějovické) opěře a jejích křídlech, na středovém pilíři P1 a na celé (plzeňské) opěře a jejích křídlech

Sanace nosné konstrukce bude provedena na nosné konstrukci železničního mostu a na nosné konstrukci lávky pro pěší

Osvětlení pod mostem v km 272,730 – po demontáži stávajícího osvětlení, bude nové osvětlení provedeno výbojkovými svítidly v počtu 8 ks (100 W). Svítidla budou instalována na strop podjezdu nad hranou chodníku.

SO 109 - Propustek v km 0.419

Stávající propustek s deskovou nosnou konstrukcí se nachází na výjezdu směrem na Volary protéká jím občasná vodoteč. Nová evidenční kilometrická poloha propustku – km 0,423

Objekt bude zrušen a nahrazen novým trubním propustkem. Nový propustek bude ze železobetonových patkových trub. Jeho poloha (nová osa) bude posunuta cca o 8 m směrem na Volary, z důvodu inženýrských sítí nacházejících se v oblasti stávajícího propustku, které by byly rekonstrukcí zasaženy. Propustek bude prodloužen i pod vlečkovou kolej ve vlastnictví ČZ, a.s. Vnitřní průměr trub bude 1000 mm. Propustek je navržen v opačném sklonu než propustek stávající, celková šířka (dékla u dna) bude 24,21 m.

SO 110 - Železniční most v km 272.536 (podchod pro cestující)

Podchod je budován pod kolejemi 1, 2, 3 a 4, pro výstavbu ostrovního nástupiště bude zrušena stávající kol. 2 a kol. č. 4, další budou přečíslovány.

Je navržen uzavřený rám budovaný v pažené jámě. Schodiště a výtahové šachty budou betonovány do předem zhotoveného bednění (pažení se zdí opatřenou izolací s ochrannou geotextilií). Tubus pod kolejemi 4a,2, 1a 3 bude budován za výluky těchto kolejí. Šířka podchodu je navržena na 5,00 m a volná výška na 2,50 m. Do zkosených horních rohů budou osazena vhodná osvětlovací tělesa budou zde vedeny kabelové trasy pod krycími deskami. Podchod bude bez podhledu a stěny z pohledového betonu.

Konstrukce tubusu podchodu – je navržen železobetonový uzavřený monolitický rám Délka podchodu (měřeno od stěny na vstupu v VB ke stěně schodišťové části na ostrovním nástupišti 2 je 30,95 m. Vstupní schodiště u výpravní budovy – konstrukce schodiště je provedena v krátké části jako rám a navazuje polorám tvaru U.

Schodiště na ostrovní nástupiště – konstrukce schodiště je provedena obdobně jako u VB, v krátké části jako rám a navazuje polorám U. Výtah – pro přepravu cestujících s omezenou pohyblivostí je v prostoru „komory“ před VB i pod ostrovními nástupišti. Navržená výtahová šachta pro osazení výtahu je o rozměrech 1800 x 1650 mm. Dlažby a úprava stěn – stěny podchodu, schodišťových zdí a zábradelních zídek na nástupišťích budou provedeny z pohledového betonu. U komory před VB je navržena jímka na přečerpávání vody vniklé do podchodu. Odvodňovací žlábků v podchodu jsou spádovány k šachtě, pro přečerpávání je navrženo ponorné kalové čerpadlo s plovákovým spínacím zařízením pro automatický provoz.

Daný traťový úsek je zařazen do 1. třídy tratí ČD a podchod je navržen na zatížení vlakem ČD- T. V rámci interoperability byl SO 110 znovu posouzen s vyhovujícím výsledkem dle současně platné normy ČSN EN 1991-2 Zatížení mostu dopravou pro zatížení LM-71 s klasifikačním součinitelem "alfa" = 1,21 pro hlavní koleje a pro posunovací koleje depa "alfa" = 1,12.

SO 110.1 - Železniční most v km 272.536 (podchod pro cestující) prodloužení

Podchod (prodloužení) je budován pod kolejemi č. 5, 7, 301 a 303 a jde o prodloužení k VB a do prostoru areálu dílen Na konci ve směru k dílnám bude výstup se schodištěm a bezbarierový přístup výtahem, jelikož rampou v daném prostoru nelze vystoupat přijatelným sklonem. **Délka prodloužené části podchodu je 32,335m.**

Navrhové zatížení - Daný traťový úsek je zařazen do 1. třídy tratí ČD a podchod bude navržen v kol.č.5 a 7 na vlak ČD-T, v kol.č.301 a 303 na vlak ČD-Z. V rámci interoperability byl SO 110.1 znovu posouzen s vyhovujícím výsledkem dle současně platné normy ČSN EN 1991-2 Zatížení mostu

dopravou pro zatížení LM-71 s klasifikačním součinitelem "alfa" = 1,21 pro hlavní koleje a pro posunovací koleje depa "alfa" = 1,12.

SO 111 - Zastřešení podchodu a nástupišť

Zastřešení nástupišť je navrženo ocelovou konstrukcí, kde nosným prvkem jsou ocelové sloupy typu „vlaštovka“. Zastřešení je v délce 77,60 m u nást.č. 1 a 57,7 m u nást. č.2 . Vlaštovky jsou vetknuty do základové konstrukce. Rozpětí polí zastřešení je 10,5m, 10,0m a 8,5m, s vykonzolováním na obě strany 2,1 m. Zastřešení je umístěno nesymetricky k podchodu, krajní pole zastřešuje výtahovou šachtu. Zastřešení výstupu z podchodu u VB je navrženo v délce 23,7 m o šířce 5,38 m. Zastřešení je rozděleno na 4 dilatační celky na nástupišti č.1 a na 3 dilatační celky na nástupišti č. 2.

SO 111.1 Zastřešení výstupu –prodloužení mezi VB a DK,

Zastřešení schodiště na výstupu z podchodu do přednádraží mezi budovami DK a VB v prostoru dnešního východu z nádraží bude navazovat na původní konstrukci zastřešení typem i materiálem. Na samotném konci výstupu bude stříška podepřena 2 sloupy, které budou provedeny jako repliky stávajících litinových sloupů. Střešní krytina bude z vlnitých plechů, které jsou v současnosti na ostatních částech zastřešení. Délka nové části zastřešení je 5,9 m, šířka 3,33 m, výška nad chodníkem 3,0 m.

SO 111.2 Zastřešení výstupu - prodloužení za kolejištěm

Zastřešení schodiště na výstupu z podchodu za kolejištěm, které je situováno v prostoru u dílen, bude provedeno jednoduchou typovou ocelovou konstrukcí. Je navržen lehký ocelový přístřešek s obloukovým tvarem střechy, který bude ukotven do parapetních zdí. Délka zastřešení je 12,85 m, šířka 3,0 m, výška nad parapetní zdí je 1,9 m, výška nad chodníkem je 3,0 m.

Přístřešek pro cestující - v rámci SO 111

Na nástupišti 1 pro dělenou kolej 4a je navržen v km 238,380 9 přístřešek pro cestující.

SO 112.1 - Přeložky inženýrských sítí- parovod přeložka kolektoru - změna na teplovod

Jedná se o přeložku pro budoucí teplovod o délce trasy cca 31 m, potrubím 2x DN 250/400, obě předizolované trubky budou vedeny v ocelových chráničkách 2x DN 500 a DN 800. pro vedení datových kabelů Teplárny Strakonice. Požadavek investora na zrušení stávající parovodní šachty Š2 v budoucnu, při plánovaném přechodu z páry na teplovod, je řešen vybudováním nové šachty Š 2A, na místo šachty Š1 (vypouští se), ze které vychází chráničky 2xDN 500 a 1xDN 80, v délce cca 31 m.

SO 112.2 – Přeložka vodovodu

Stávající trasa vodovodu kolide s návrhem stavby podchodu, z tohoto důvodu je nutno řešit přeložku. Vodovod bude proveden z potrubí PE 63 PN10.

PE 63 - PN10 102.48 m,

Přípojky PE 32 6,0m

Připojení navrženého vodovodu na stávající se provede navrtávacím pasem u objektu p.p.č. 2097. Nad potrubím vodovodního řádu bude uložen vyhledávací vodič CY 6, po dokončení obsypu potrubí do úrovně min. 0,3 m nad vrchol potrubí bude za účasti provozovatele provedena zkouška funkčnosti signalizačního vodiče, která bude doložena protokolem o měření. Uložení vytyčovacího vodiče za výše uvedených podmínek platí i pro vodovodní přípojky.

SO 112.3 Přeložka kanalizace

Stávající kanalizace (z části z betonových trub, z části zděná) bude nahrazena novou kanalizací z kameninových trub DN 300, v souladu s CSN 75 61 01. Nove budovaná kanalizace je rozdělena na 2 stoky: C1 a C2. Stoka C1 je hlavní překládanou kanalizací, stoka C2 zajišťuje odkanalizování stávající zděné kanalizace od p.p.c. 428 a 377 do navržené stoky C1. Navržená přeložka kanalizace je délky: stoka C1 - 181,78 m, stoka C2 - 8,76 m. Na stoce C1 je navrženo 6 prefabrikovaných šachet (šachta Š6 je zahrnuta do SO 113). Na stoce C2 je navržena 1 monolitická šachta (viz příloha B.12 monolitická šachta Š13) v místě napojení stávající zděné kanalizace.

SO 113 - Napojení na stávající kanalizaci

Stavební objekt obsahuje 4 kanalizační stoky označené jako A, B, C, D. Jedná se o jednotlivá napojení na stávající kanalizaci, tj. napojení „A, B, C, D, která slouží pro odvedení srážkových vod z podélných trativodů, které budou vybudovány v rámci odvodnění celé železniční stanice.

Stoka „A“ – odvodňuje východní část kolejiště do šachty Š 4

Stoka „B“ – navazuje na nový propustek (SO 106) a jeho pokračování do šachty Š5.

Stoka „C“ – odvodňuje centrální kolejiště a navrženou přeložku kanalizace (SO 112.3) do šachty Š2 na stoce B.

Stoka „D“ – odvodňuje nevsáklé vody ze vsakovacích příkopů SO 102 u trati směr Volary, je zaústěna do městské kanalizace (v Tovární ulici).

SO 113.1 – Kanalizační přípojka k technologické budově

Kanalizační přípojka bude napojena do stávající revizní šachty (ozn. Šstav.) na městské kanalizaci (kamenina, DN 300). V rámci výstavby kanalizační přípojky bude nahrazen úsek (ozn. Šstav. – ŠI) stávající kanalizace v havarijním stavu (beton, DN 300), novým potrubím DN 300 z kameniny a to včetně kanalizační šachty ŠI. Zbývající část kanalizační přípojky bude z kameninových trub DN 200 se zakončením v nové revizní šachtě ŠII u technologické budovy. Do šachty ŠII bude zaústěna vnitřní kanalizace objektu a také dešťové svody z objektu. Navržená kanalizační přípojka je celkové délky 52,44 m z toho **16,42 m** je **DN 300** (nahrazení stávající kanalizace v havarijním stavu) a **36,02 m** je **DN 200**. Na přípojce jsou navrženy **2 prefabrikované šachty**.

SO 113.2 – Vodovodní přípojka k technologické budově

Vodovodní přípojka je navržena z PE 50 PN 10 s napojením na stávající předpokládanou drážní vodovodní přípojku nebo řad v blízkosti budovy. Toto napojení bude provedeno vhodným navrtávacím pasem dle stavu a materiálu předpokládaného stávajícího potrubí.

V případě že stávající předpokládaná vodovodní přípojka či řad nebude nalezena, nebo nebude funkční, bude navržená vodovodní přípojka napojena přímo na městský vodovodní řad LT DN 80 a to kolmo navrtávacím pasem (toto řešení je vyčísleno v rozpočtu stavby). Vodovodní přípojka (s napojením na městský řad) je navržena o celkové délce 45,87 m s ukončením ve vodoměrné šachtě osazené vodoměrnou soupravou s vodoměrem 1“. Vnitřní rozvod vody bude na vodovodní přípojku napojen ve vodoměrné šachtě.

SO 230 Přeložka kabelů E.ON

Přeložku kabelů v majetku společnosti E.ON řeší samostatná dokumentace společnosti E.ON, projekt stavby zajišťuje vazbu na POV.

SO 114 - Pozemní komunikace

Řešena bude především pozemní komunikace, tj. rekonstrukce přístupové zpevněné plochy u vstupu do podchodu a související zpevněné plochy před výpravní budovou až k nové technologické budově, zřízení chodníku okolo nové technologické budovy, zřízení nové rampy namísto stávající, která je součástí demoličního záměru, rekonstrukce zpevněné plochy dotčené zřízením rampy a demolicí stávající rampy a zřízení zábradlí v prostoru žst. Strakonice.

Zpevněná plocha u koleje č. 4a začíná před budovou dopravní kanceláře, pokračuje před výpravní budovou až k nové technologické budově. Před budovou dopravní kanceláře bude stávající zpevněná plocha zrekonstruována z důvodu výkopových prací na nově navržených kabelových vedeních.

Zpevněná plocha před dopravní kanceláří plynule navazuje na zpevněnou plochu před výpravní budovou. Tato plocha slouží pro cestující jako přístupová komunikace do podchodu. Zpevněná plocha dále pokračuje k nové technologické budově, kde bude ukončena plynulým navázáním na nový chodník okolo budovy. Zpevněná plocha před dopravní kanceláří, před výpravní budovou až k technologické budově bude ze zámkové dlažby tl. 80 mm.

Nová rampa bude zřízena přibližně v místě začátku stávající demolované rampy (SO 118 – Demolice). Nová rampa bude čelní ke koleji č. 10 a boční ke koleji č. 8.

SO 114.1- Pozemní komunikace-prodloužení za kolejištěm

Plocha areálu dílen, která je dotčena prodloužením podchodu a rekonstrukcí kolejí č. 301 a 302, bude mít navrženu novou skladbu komunikace a zároveň bude navrženo její odvodnění. Mezi kolejnicemi kolejí č. 301 a 303 je navržena konstrukce zadláždění pomocí plastových přílozek.

SO 114.2 - Pozemní komunikace-prodloužení mezi VB a DK

Při výstavbě podchodu a prodloužení výstupu do ulice je nutné provést demolici objektu mezi DK a VB (SO 118 - Demolice). V místě demolice a v místě výkopu pro potřeby podchodu bude provedena nová zpevněná plocha u vstupu do podchodu. Plocha zpevněné plochy je 142 m², tvořena bude zámkovou dlažbou. Z poloviny plochy bude dešťová plocha odvedena gravitačně příčným spádem do Žlabu 1, který je součástí SO 114. Druhá polovina plochy je odvodněna gravitačně příčným spádem směrem do ulice do odvodňovacího žlabu dl. 9 m. Tento žlab je zaústěn do nové dešťové kanalizace, která je součástí tohoto SO.

SO 115 – Kabelovod

Vybudován bude nový kabelovod pro instalaci nových silových kabelů, ovládacích kabelů, sdělovacích metalických a optických kabelů a zabezpečovacích kabelů, . Bude veden od č.k. 2099 u nové trafostanice podchodem pod kolejištěm až k č.k. 397. Dále bude nový kabelovod veden před výpravní budovou a dopravní kanceláří až k nové technologické budově u č.k. 2131. Zde bude provedeno napojení kabelovodu do nové technologické budovy u č.k. 430, zde bude provedeno napojení do nové šachty v nové technologické budově v místnosti DK. Dále bude v prostoru u nového technologického domku vybudován druhý nový podchod pod kolejištěm směrem do nové kabelové komory KK13.

V trase nového kabelovodu budou osazeny kabelové komory v počtu 13 ks. Budou monolitické ze železobetonu, budou mít litinové nebo plastové poklopy s rámem, budou odvodněny.

SO 116 - Protihlukové objekty Oproti přípravné dokumentaci, která na základě hlukové studie z roku 2007 řešila vybudování protihlukových objektů (protihlukové stěny), byla v rámci projektu stavby zadána nová hluková studie č. 3149-S31-13 ze dne 20.6.2013, měřeno 17. – 18.6.2013. Z naměřených hodnot vyplývá, že stávající platné limity nejsou překračovány a protihlukové objekty není nutno řešit. SO 116 nebude v rámci stavby realizován.

SO 117 - Technologická budova

V prostoru mezi objekty stávajícího WC a budovou České pošty bude vybudován technologická budova. Objekt je navržen jako dvoupodlažní, nepodsklepený, s půdorysným rozměrem 15,090 x 12,090 m, celková výška je 8,26 m. V 1. podlaží bude dopravní kancelář, kabelová komora, sklad zab. zař., sdělovací místnost, kuchyňka, sanitární zařízení. Ve 2. podlaží bude stavědlová ústředna, bateriová místnost, diagnostické pracoviště, šatny a sanitární zázemí. Objekt bude vybaven klimatizací (část PS 211), zdravotními instalacemi (117.1), vzduchotechnikou (SO 117.2), elektroinstalacemi (SO 117.3). konstrukce střechy bude z dřevěných vazníků, střešní krytina bude plechová hladká, na mírném sklonu.

Zastavěná plocha 182, 44 m²

Obestavěný prostor 1582 m³

SO 117.1 - Technologická budova –zdravotně technická instalace

Do technologické budovy bude přivedeno rozvodné vodovodní potrubí, vedené z vodoměrné šachty (součást SO 113.2). Rozvody pitné vody budou provedeny z umělohmotných materiálů. Teplá voda bude zajištěna ohřívacem TUV 160 l. Odkanalizování objektu bude provedeno svodem DN 150 do nové šachty, která je součástí SO 113.1.

SO 117.2 - Technologická budova – vzduchotechnická instalace

Prostory s okny budou odvětrávány přirozenou cestou. Sociály budou odvětrávány podtlakově nuceně. Odvod vzduchu zajistí dva axiální ventilátory se zpětnou klapkou na straně stěny ukončenou ochranou mřížkou. Přívod vzduchu bude zajištěn oboustrannou dveřní mřížkou.

SO 117.3 - Technologická budova –elektroinstalace

Hlavní přívod pro elektroinstalaci je realizován z nové TS z R-NN ukončený v KS03. Další dva přívody určené pro zdvojené napájení ZZ jsou realizovány z nové TS a z TV-TS2 ukončené v KS04 a KS05 (součástí SO 431). Z KS04 a 05 jsou vývody vedeny do zařízení UNZ a z KS03 do hlavního rozvaděče R1 přes vypínačovou skříň „VYP“ sloužící jako hlavní bezpečnostní vypínače v případě nebezpečí pro všechny zdroje napájení, která bude umístěna u vstupu do budovy a bude opatřena vysvětlující bezpečnostní tabulkou.

Hlavní rozvaděč R1 bude umístěn na chodbě v 1NP a podružný rozvaděč R2 ve 2NP nad rozvaděčem R1 ze kterého bude R2 napájen.

Jednotlivé instalační vývody pro světelné, zásuvkové a ostatní obvody jsou navrženy vodiči CYKY (v soustavě TNS) uloženými pod omítkou, v prostorách, který uložení pod omítku neumožňují budou kabely uloženy ve vkladacích lištách, nebo na kabelových rostech.

Ochrana před bleskem je navržena dle ČSN EN 62305 pro II. hladinu ochrany před bleskem s vrcholovým proudem 150kA, tedy II. třída LPS.

SO 118 – Demolice

Seznam demolovaných objektů:

Stavědlo St. 1 – km 271,933:

Kolejová váha – km 272,236:

Dřevěný sklad na rampě – km 272,350:
Objekt RSM – km 272,495
Přístavek mezi VB a DK – km 272,531
Kiosek – km 272,613
Stavědlo St. 2 – km 272,775:

V rámci stavby budou demolovány výše uvedené objekty, které modernizací stanice ztratí svou funkci a rovněž jsou v kolizi s navrženým technickým řešením.

Odstranění staveb bude provedeno podle předem stanoveného technologického postupu vypracovaného zhotovitelem stavby. Demolice konstrukcí objektů budou prováděny postupným rozebíráním při dodržení všech bezpečnostních předpisů a vyhlášek.

SO 119 - Stavební úpravy ve výpravní budově

Stávající objekt slouží pro účel dopravy a je v majetku Českých drah, a.s. Pro vedení svazku kabelů v podlaze v dopravní kanceláři (SO 115) a telefonní ústředně provozní budovy (parc.č. 3906) se vytvoří kabelové kanálky v podlahách a prostupy základem do budovy. Ve vlastní výpravní budově bude zaústění kabelů z kabelovou (SO 115) prostupem suterénní stěnou. Trasa pro kabely bude dále vedena v podzemí pod stropy k místu prostupu stropem nad podzemím do 1. podlaží do vestibulu pro cestující. Pro tuto trasu se provedou stavební úpravy.

SO 120 Podchycení budovy DK

Podchycení se předpokládá dočasnou geotechnikou konstrukcí, která bude sestávat ze soustavy tažených zemních kotev, kotevního prahu a tlačných mikropilot. Mikropiloty z ocelových trubek Ø 89/10 mm – délky 9,00 m budou osazeny podél podchycované zdi ve vzdálenostech po 1,00 m. délka injektovaného kořene bude 4,00 m. Dočasné zemní kotvy jsou navrženy jako celozávitové kotevní tyče průměru 32 mm (měřeno bez závitu) z oceli ST 500 S (500/550 MPa). Soustava mikropilot a zemních kotev je navržena v modulaci 1,00 m vystřídane.

SO 121 Podchycení budovy VB

Podchycení se předpokládá dočasnou konstrukcí, která bude sestávat ze soustavy tažených zemních kotev, kotevního prahu a tlačných mikropilot. Mikropiloty z ocelových trubek Ø 89/10 mm – délky 9,00 m budou osazeny podél podchycované zdi ve vzdálenostech po 1,00 m.

Dočasné zemní kotvy jsou navrženy jako celozávitové kotevní tyče průměru 32 mm

SO 122 Úprava oplocení

Oplocení pletivem bude zřízeno ve čtyřech úsecích:

Oplocení areálu SDC, Oplocení areálu Trafostanice, Oplocení u kiosku za technologickou budovou a Oplocení u PHS

SO 122.1 Ochranné oplocení parkoviště ČZ

Umístění objektu bude podél levé strany žel. trati Č:B: - Plzeň na plzešském zhlaví, na okraji zemního tělesa. Bude zřízeno nízké a vysoké oplocení. Nízké 1,55 m, délky 41m bude na betonových patkách průměr 400 a hloubka 950 mm,. Vysoké 4,2m, délky 126 m bude na zabíraných sloupcích.

SO 411 - Úprava TV

Většina trakčních podpěr ve stanici bude změnou kolejového řešení dotčena natolik, že je bude nutné zdemontovat a postavit podpěry nové.

V rámci stavby bude zdemontováno stávající vedení včetně kotvení a všech proudových propojek a spojek TV.

Stožáry stávajících čísel 75, 30, 31, 32, 32A, V1, V2 a V3 jsou vhodné k dalšímu využití jak z hlediska umístění a délky, tak svého technického stavu.

Celkem bude nově postaveno 90 stožárů, 28 bran a 9 krakorců.

Změnou polohy kolejí na budějovickém zhlaví dochází k nutnosti posunout elektrické dělení směrem ze stanice. Namísto klasického elektrického dělení bude u připojení TT Strakonice v km 271,227 až 271,257 vybudováno nové neutrální pole. Z obou stran neutrálního pole budou vybudována nová mechanická dělení. Nové umístění neutrálního pole bylo zkoordinováno s novou polohou vjezdového návěstidla. V rámci stavby budou vybudována 2 nová ostrovní nástupiště v ose stávajících kolejí č.2 a 5. Z tohoto důvodu budou oproti současnému stavu zdopravněny koleje č.6 a 11(nově č.9). Tyto koleje budou oproti současnému stavu nově zatrolejovány.

Rozsah zatrolejování :

Kolej č.1 (stáv.č.3) bude zatrolejována novými systémy č.1a a 1b v celé délce.

Kolej č.2 (stáv.č.1) bude zatrolejována novými systémy č.NP (v oblasti neutrálního pole), 2a a 2b v celé délce.

Kolej č.3 (část stáv.č.5) bude zatrolejována novým systémem č.3 v celé délce.

Kolej č.4 (stáv.č.4 + část stáv.2) bude zatrolejována novým systémem č.4 v celé délce.

Kolej č.5 (stáv.č.7) bude zatrolejována novým systémem č.5 v celé délce.

Kolej č.7 (stáv.č.9) bude zatrolejována novým systémem č.7 v celé délce.

Oproti současnému stavu nebude systém č.7 zajišťovat sjízdnost výtažné koleje.

Nad výtažnou kolejí bude ponecháno stávající vedení (nové označení systému V1), které bude zkráceno a zakotveno na stožáru č.17.

Nově budou taženy systémy nad novými kolejemi č.6 a 9 (stáv.č.6 a 11), neboť ve stávajícím stavu tyto koleje nebyly zatrolejovány.

Nově budou nataženy také samostatné spojkové systémy Sp1 a Sp2, které zajistí zatrolejování spojek mezi kolejemi č.5, 1 a 2 na budějovickém zhlaví a mezi kolejemi č. 1, 2 a 3a na plzeňském zhlaví.

Trolejové vedení - Staniční koleje č.1 a 2 budou po rekonstrukci TV zatrolejovány sestavou 100Cu + 50Bz, plně kompenzovanou, podle typové dokumentace sestavy „S“.

Trolejové vedení bude v hlavních kolejích vyhovovat pro rychlost 120 km/h.

Vedení bude provedeno s přídatným lanem 50Bz.

Ostatní staniční koleje a Sp. budou zatrolejovány sestavou TR 80Cu + NL 50Bz plně kompenzovanou taktéž dle typové sestavy „S“.

Základy a stožáry - jsou navrženy podle schválených typových podkladů. Základy jsou navrženy hranolové a patkové.

Schéma napájení a dělení - je touto stavbou výrazně měněno. Dochází jednak k rušení, případně zkrácení kolejí a naopak k zatrolejování dalších kolejí eventuelně k prodloužení jejich

délky. Nově bude provedeno umístění hlavního napájecího portálu uprostřed stanice a rozdělení do sekcí. Dále je navrženo nové neutrální pole u TT Strakonice.

SO 421 - Rekonstrukce trafostanice - *vypouští se, je řešeno v rámci PS 421 (stavební část a technologická část).*

SO 422 - Připojení trafostanice (vyvolaná investice- realizuje E.ON dle smlouvy 13001341)

SO 422.1 - Připojení trafostanice – kabel VN

Nová kabelová přípojka 22kV z nové TS k přípojnému místu a přechodu na vzdušné vedení 22kV v celkové délce cca. 50m je provedena kabely 3x 22-AXEKVCEY 1x70mm² uloženými v zemi.

SO 423 - Elektrický ohřev výhybek

V současné době není v ŽST Strakonice žádný elektrický ohřev výhybek (EOV) instalován. EOV bude instalováno celkem na 26 ks výhybek. EOV bude umístěno na výhybkách č. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 16, 18, 23, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37 a 39. Napájení bude ze dvou trakčních transformátorů 25/2 x 0,23kV umístěných na stožárech. Pro rozvod napájení k jednotlivým výhybkám a detektorům budou instalovány celkem 4 rozvaděče EOV. Ovládání EOV bude v dopravní kanceláři, bude možné ovládat i dálkově.

SO 424 - Připojení UNZ a EOV a EPZ na trakční vedení

Tento SO řeší připojení technologických celků TS1, TS2 a EPZ na trakční vedení, přes odpojovače. Jedná se o trafostanice elektrického ohřevu výhybek, o elektrické předtápěcí zařízení a o zařízení UNZ v nové technologické budově v žst. Strakonice.

SO 425 - Oddělení odcházejících neelektrizovaných kolejí

Úpravy zabezpečovacího zařízení jsou vyvolány rekonstrukcí výhybek obou zhlaví, rekonstrukcí staničních kolejí včetně rekonstrukce železničního spodku a odvodnění kolejiště a vybudováním ostrovních nástupišť. V rámci rekonstrukce kolejiště dochází ke změně konfigurace kolejiště, k podélným i příčným posunům kolejí a výhybek. V cílovém stavu bude zrušena obsluha na stavědle St.1. i obsluha na St.2. Izolované kolejnice nebudou nově zřizovány, Na dopravních kolejích budou pro spolupůsobení jízdy vlaků zřízeny kolejové obvody, na vedlejších kolejích budou zřízeny počítače náprav.

Účelem tohoto stavebního objektu je navrhnout opatření k eliminaci problémů ve vztahu k zpětnému trakčnímu proudu. Tento stavební objekt je nutno řešit v úzké souvislosti s provozním souborem PS 211 Staniční zabezpečovací zařízení a to schéma izolace kolejiště, se stavebním objektem SO 411 Úpravy TV a se stavebním objektem SO 501 KSÚ a TP.

SO 427 Předtápěcí zařízení

Tento objekt řeší stavební a technologickou část EPZ. Kromě stavebního objektu se jedná především o uzemnění, hromosvod, elektroinstalaci, dále o technologii tvořenou rozvodnami 25 a 3 kV, transformátorem 25/3 kV a zařízením pomocných obvodů. Jako objekt EPZ je navržen železobetonový objekt složený ze dvou buněk o celkovém rozměru 5,38 x 5,96 metru určena k instalaci rozvodného zařízení vysokého a nízkého napětí. Jednotlivé buňky jsou tvořeny základovou deskou tvořící spolu se stěnami betonovou buňku odlitou

jako jeden celek ze železobetonu .

SO 431 - Osvětlení žst. Strakonice a rozvody nn

V rámci SO bude vybudováno nové osvětlení obou zhlaví žst.. Strakonice a rampy. Řešeno je umístění svítidel na nových 10 m sklopných osvětlovacích stožárech (22 ks) umístěných po obou stranách kolejí. Ovládání osvětlení bude realizováno z rozvaděče společného pro osvětlení a EOV, který bude osazen v dopravní kanceláři. Propojení ovládacího rozvaděče a spínací technologie v trafostanici bude provedeno novým kabelem. Součástí SO jsou i kabelové rozvody NN a jejich přeložky, včetně kabelového napojení nové technologické budovy.

SO 432 - Osvětlení nástupišť a podchodu žst. Strakonice

— Vybudováno bude nové osvětlení nových krytých a nekrytých nástupišť. Provedeno bude rozdělení na 8 samostatných ovládacích okruhů, ovládání bude z rozvaděče společného i pro EOV, umístěného v DK.

- Osvětlení nezastřešených částí ostrovních nástupišť bude provedeno svítidly nainstalovanými na sklopných stožácích 5,5 m (33 ks).
- Osvětlení zastřešených částí ostrovních nástupišť bude řešeno zářivkovými svítidly.
- Osvětlení zastřešených vstupů do podchodu bude řešeno zářivkovými svítidly.
- Osvětlení podchodu bude řešeno zářivkovými svítidly v provedení antivandal. Nouzové osvětlení je provedeno úspornými zářivkovými svítidly, má vlastní napájení pro případ poruchy na rozvodu.

— Ovládání osvětlení je navrženo tak, aby byly splněny maximální požadavky a množství přenesených povelů a signalizací související s provozem venkovního osvětlení do dálkového ovládání z dispečerského pracoviště.

SO 433 - Osvětlení přístřešku před VB

V rámci SO bude vybudováno nové osvětlení přístřešku před VB. Osvětlení bude provedeno pomocí nových závěsných zářivkových svítidel.

SO 441 – DOUO

— Dokumentace tohoto SO řeší napájení, ovládání a kabelové rozvody pro dálkové ovládání trakčních odpojovačů v prostoru žst. Strakonice. V rámci úpravy TV se předpokládá instalace celkem 20 ks dálkově ovládaných odpojovačů. S ohledem na vzdálenosti je řešeno ovládání ze dvou míst, tj. jednak z trakční transformovny (ÚO č. N101, N701, N721, N11, N711, NP1, NP11, N121, N131 a 202). Druhé místo bude z nové budovy EPZ (ÚO č. 21, 5, 7, 9, 4, 6, Z128, 212, 11 a 411). Úsekové odpojovače bude možno ústředně ovládat z ŘS ED České Budějovice, prostřednictvím zařízení DŘT. Součástí stavebního objektu je instalace nových ovladačů mot. Pohonů, zařízení DŘT v nových objektech, úprava stávajícího DŘT, vč. přenosových cest a úpravy HW a SW.

SO 501 - KSÚ a TP

— S celkovou rekonstrukcí žst bude také provedena výměna stávajícího ukolejnění v dotčeném úseku stavby.

V rámci této dokumentace v žst. Strakonice budou všechny dopravní koleje kódované tj. budou mít kolejové obvody, všechny ostatní části kolejí, kde je nutné zjišťovat volnost koleje budou osazeny počítači náprav. Ukolejnění je prováděno z důvodu ochrany neživých částí TV před nebezpečným dotykovým napětím. Všechny trakční stožáry a ostatní ocelové konstrukce budou

ukolejněny přes opakovatelnou průrazku nebo přímo na bližší kolejový pás. Celkový počet přímého ukolejnění je 77 kusů, celkový počet ukolejnění s průrazkou je 96 ks.

PS 211 - Staniční zabezpečovací zařízení

Stávající staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie (elektromechanické s jedním řídicím přístrojem a dvěma závislými stavědly, bude kompletně přestavěno. V rámci rekonstrukce kolejiště dochází ke změně konfigurace kolejiště, k podélným i příčným posunům kolejí a výhybek. V cílovém stavu bude zrušena obsluha na stavědle St.1. i obsluha na St.2. Žst. Strakonice bude vybavena novým elektronickým stavědlem 3. kategorie. Nové elektronické stavědlo bude umístěno v nově vybudovaném technologickém objektu ve 2. NP. Nová dopravní kancelář bude umístěna v 1. NP nového technologického objektu. Nově budou zřízena nová světelná návěstidla jak hlavní, tak seřadovací. Stávající světelná návěstidla budou demontována s ohledem na postup výstavby. S ohledem na změnu umístění námezníků bude provedeno nové umístění návěstidel dle TNŽ 34 2620 z.r. 2002.

V rámci provizorního zabezpečovacího zařízení bude časově postupováno dle stavebních postupů, které projekt navrhuje v rozdělení 0 – 9. Počítáno je s využitím nových návěstidel z definitivního stavu, vč. nových výhybek s definitivní výstrojí, toto bude připojeno do mobilních buněk (kontejnerů) s provizorním zabezpečovacím zařízením. Pro kontrolu volnosti jsou v provizorním stavu navrženy na všech kolejích počítače náprav. Zařízení bude ovládáno pomocí JOP, vybudovaného ve stávající dopravní kanceláři. Vnitřní část zařízení je řešena ve dvou typových kontejnerech MPZZ1 a MPZZ2, umístěných na zhlavích, kde bude zajištěno jejich napájení.

V případě definitivního zabezpečovacího zařízení jsou prostředky pro zjišťování volnosti navrženy dvojzásobové elektronické kolejové obvody o signálním knitočtu 275 Hz i počítače náprav. Na dopravních kolejích budou pro spolupůsobení jízdy vlaků zřízeny kolejové obvody, na vedlejších kolejích budou zřízeny počítače náprav.

Všechna návěstidla staničního zabezpečovacího zařízení jsou navržena nová, světelná. Poloha odjezdových a cestových návěstidel byla předběžně situována jejich umístění je zakresleno na situačním schématu. Všechna hlavní návěstidla včetně předvěstí jsou navržena nová, stožárová, seřadovací návěstidla jsou nová, navržena stožárová tak i jako trpasličí. Přesné situování návěstidel bude definitivně komisionálně provedeno v průběhu stavby.

V rámci stavby dojde k přečíslování stávajících výhybek a staničních kolejí. Pokud nebude uvedeno jinak, bude uváděno nové číslování výhybek i kolejí. Výhybky budou opatřeny třífázovými elektromotorickými přestavníky rozřezného i nerozřezného typu, se snímači polohy jazyka i bez něho.

PS 212 - Traťové zabezpečovací zařízení směr ČB

Pro úsek žst. Čejetice – žst. Strakonice je nově navrženo traťové zabezpečovací zařízení typu automatického hradla s jedním úsekem. Zaizolování celého mezistaničního úseku bude provedeno pomocí jednoho počítačícího úseku, umístěny budou dva počítačící body. Pro vazbu dvou přejezdů, které se v úseku vyskytují, bude vybudován výpich v km 266,890. Technologická část traťového zabezpečovacího zařízení v žst. Strakonice bude umístěna v novém technologickém objektu ve stavědlové ústředně. V žst. Čejetice bude technologická část umístěna v reléovém domku vedle VB.

PS 213 - Traťové zabezpečovací zařízení směr Plzeň

Pro mezistaniční úsek žst. Strakonice – žst. Katovice je nově navrženo traťové zabezpečovací zařízení typu automatického hradla s jedním úsekem. Technologická část traťového zabezpečovacího zařízení bude umístěna :

V žst. Strakonice ve stavědlové ústředně v jedné z technologických skříní, v nové technologické budově.

V žst. Katovice technologická část bude umístěna ve stávající stavědlové ústředně ve volných pozicích reléového stojanu, případně lze zde umístit celý stojan nový. Indikační a ovládací prvky budou umístěny na ovládacím stole.

PS 221 - Přeložky sděl. kabelů ČD

V prostoru rekonstrukce kolejí a výhybek v žst. Strakonice se nacházejí stávající optické i metalické vedení ve správě SŽDC, s.o. TÚDC, (servis ČD TELEMATIKA, a.s.), které jsou v současné době uloženy v zemi, a 1x závěsný optický kabel na sloupech.

Z důvodu rekonstrukce koleje, výhybek, odvodňovacích příkopů, částečného zdvojkolejnění, stavbou trakčních sloupů a dalšími souvislostmi dochází ke kontaktu se stávajícími vedeními, který bude nutné z části přeložit do nové trasy. Přeložky stáv. vedení budou realizovány se změnou ukončení v nové technologické budově (oproti současnému zakončení současných kabelů ve staré zkušebně).

Z nové technologické budovy kolmo přes kolejiště bude vybudován kabelovod s ukončením kabelovou komorou (součástí jiného SO).

PS 222 - Přeložky kabelů O2 Telefonica

V prostoru rekonstrukce koleje a výhybek v žst. Strakonice se nachází dvojí přímý střet se stávajícími kabely operátora Telefonica O2 Czech Republic. Jedná se o kabely uložené v zemi. Ke střetu dojde na plzeňské trati v km 272,982 a ke střetu na trati ve směru na Vimperk v km 0,424.

V prostoru střetu na trati na Plzeň v km 272,982 bude poblíž stáv. přechodu kolejiště zmíněnými kabely instalován nový přechod 2x rezervními HDPE tr. 110 mm (min. krytí 2,2m), které budou zavičkovány, označeny markery pro snazší pozdější vyhledání a zakresleny do dokumentace stáv. stavu a předány správci Telefonica O2 Czech Republic. Stáv. kabely budou přerušeny, na konce kabelů budou instalovány smršťovací koncovky proti pronikání vlhkosti do kabelů, aby se zabránilo poškození těchto zbylých částí stáv. kabelů a označeny markery. V prostoru střetu trati na Vimperk v km 0,424 s nově budovaným propustkem a odvodněním dojde k přerušení kabelů a instalaci smršťovacích koncovek proti pronikání vlhkosti do kabelů, aby se zabránilo poškození těchto zbylých částí stáv. kabelů. Zakončení bude označeno markery.

Jiné úpravy nebo přeložky kabelů nejsou uvažovány, neboť se nachází v mimoúrovňovém křížení (pod mosty apod.).

Trasa přechodu bude situována poblíž stáv. přechodu obou kabelů.

PS 223 - Informační zařízení žst. Strakonice

V současné době se nenachází v ŽST Strakonice el. informační systém pro cestující.

Účelem tohoto projektu je návrh nového informačního systému pro informování cestujících o příjezdech a odjezdech vlaků v rámci ŽST Strakonice v prostorách čekárny, stávajícího nástupiště, podchodu a nově vybudovaných nástupišť.

Zařízení bude pracovat automaticky v závislosti na reálném čase a je usměrňováno obsluhou. Tabule i zvukové hlášení jsou ovládány z jednoho řídicího počítače a jedním programem. Na tabulích je možno zobrazovat texty informující cestující, reklamní texty a pod. Systém bude pracovat plně automaticky v popisování tabulí, to znamená že dle reálného času se popisují odjezdové tabule, tak jak obsluha ovládá zvukové hlášení; obsluha pouze zadává stav vlaku, pokyn k odmazání neaktuálních informací, případně mění číslo koleje pokud vlak přijede na jinou kolej než je obvyklé a doplňuje případné zpoždění, dále může zadat odklonovou trasu a výluku. SW

umožňuje dálkovou aktualizaci dat při změnách grafikonu a provádění menších změn grafikonu přímo obsluhou.

Počítač a hodiny v tabulích jsou synchronizovány pomocí DCF signálu. Stav každé tabule je programem nepřetržitě sledován a o případné poruše je obsluha okamžitě informována.

PS 223.1 Hlasové majáčky žst.Strakonice

Hlasové orientační majáčky pomocí akustického hlášení spouštěného dálkově, usnadní nevidomým a slabozrakým osobám prostorovou orientaci a poskytne věcnou informaci. Umístění prvku hlasových orientačních majáčku je patrné z výkresové dokumentace, v ŽST jich bude instalováno celkem 6ks.

PS 223.2 Strukturovaná kabeláž žst Strakonice

Je uvažováno s instalací 10 datových zásuvek v DK a dalších 14 datových zásuvek v ostatních místnostech nové technologické budovy – viz výkresy. Pro přepínání bude v 19“rack skříni instalován 24 portový L3 switch doplněný o 24 portový L2 switch. Veškeré stávající aktivní prvky Railnetu (routery, switch...) včetně 19“ rack skříně, budou přemístěny z místnosti „staré zkušebny“ ve výpravní budově do sdělovací místnosti nové technologické budovy. Do přemístěné rack skříně bude umístěn nový 20 slotový montážní modul se zdrojem. Prostřednictvím těchto převodníků a místních optických kabelů bude zajištěna komunikace technologií DOUO umístěných v objektech trafostanice 22/0,4 kV, rozvodna EPZ a trakční transformovna. V každém z těchto objektů je požadavek na 2 Eth porty.

PS 224 - Kamerový systém žst. Strakonice

Technologická budova, v které je požadována vyhodnocovací technologie kamerového systému bude vybudovaná v rámci rekonstrukce kolejí a výhybek ve stanici. Řešen je návrh kamerového systému v rámci ŽST Strakonice v prostorách čekárny, stávajícího nástupiště, nově vybudovaných nástupišť, podchodu a zhlaví, s nahráváním dat z jednotlivých kamer, jejich zálohování a s možností budoucího dálkového připojení kamerového systému do místa s trvalou obsluhou. Monitorovací pracoviště bude umístěno v dopravní kanceláři, vybaveno bude ovládací klávesnicí a LCD monitorem. Kamerami bude monitorován prostor čekárny (pokladny), stávajícího nástupiště u čekárny, prostor před WC, nových nástupišť, nově vybudovaného podchodu, prostor uvnitř výtahů (4x). Prostory u obou zhlaví budou monitorovány pomocí otočných kamer. Kamerový systém bude hardwarově vybaven tak, aby umožnil budoucí integraci do nadstavbového systému a umožňoval dálkové ovládání.

PS 225 - EPS žst. Strakonice

Účelem tohoto projektu je návrh EPS v nových objektech, tj. v nové technologické budově, nové trafostanici TS, nové trafostanici EPZ a stávající pokladny ve výpravní budově. V technologické budově budou chráněny veškeré prostory s výjimkou umývárny, WC a úklidové komory. V trafostanicích budou umístěny nasávací hlásiče. Ústředna EPS bude umístěna v technologické budově v dopravní kanceláři, kde bude instalováno ovládací tablo signalizující stav EPS a s možností ovládat EPS. Z ústředny budou vedeny 4 nekruhové linky pro automatické a tlačítkové hlásiče. Ústředna bude vybavena dvoustupňovou signalizací poplachu v režimu Den/Noc. Propojovací kabely mezi ústřednou EPS, pokladnou, trafostanicemi budou uloženy v multikanálu v zemi.

PS 226 - EZS žst. Strakonice

Účelem tohoto projektu je návrh EZS v nových objektech, tj. nové technologické budově, nové trafostanici TS, nové trafostanici EPZ a stávající pokladny ve VB.

Ústředna EZS bude umístěna společně s 2 posilovými zdroji v technologické budově na zdi v místnosti ústředny. Hardwarově bude vybavena tak, aby umožnila připojení k bezdrátovým a telefonním pultům centrální ochrany, připojení k síti LAN s protokolem TCP/IP a budoucí integraci do nadstavbového systému. Ovládací LCD klávesnice budou umístěny u vstupů v podsystémech 1 – 7 ve vnitřním prostředí, bez krytů, klávesnice pro subsystémy 1, 2, 3, 5, 6, 7 budou přiřazeny subsystému ve kterém jsou umístěny. Klávesnice pro subsystém 4, umístěná v DK bude systémová s možností ovládání celé EZS.

Centrální poplachový výstup bude vyveden na vnější sirénu na technologické budově (na straně kolejiště). Poplachový výstup v subsystémech bude vyveden na vnější zálohované sirény. Komunikace mezi ústřednou EZS a PC bude přes převodníky po Eth.

Napájení 230V pro EZS bude provedeno z veřejné distribuční sítě v technologické budově, rozvod k detektorům bude bezpečným napětím 12V.

PS 227 - Rádiová zařízení žst. Strakonice

V současné době je v ŽST Strakonice využíván traťový rádiový systém TRS a dvě místní rádiové sítě – STE 1 (sít' technologická) a VOS (všeobecná operativní součinnostní sít'). Z důvodu přesunutí DK do nové technologické budovy, bude přesunuto i zařízení TRS, vč. anténního systému.

Účelem tohoto projektu je :

- výstavba nového stožáru pro antény TRS a VOS
- přemístění TRS do nové technologické budovy
- návrh nových základnových radiostanic pro sítě STE 1 a VOS
- vybavení rádiových sítí STE 1 a VOS, SMV1, SMV2, SSZ, STH novými přenosnými radiostanicemi

PS 228 - Rozhlas žst. Strakonice

V současné době se nachází v ŽST Strakonice rozhlasový systém pro informování cestujících ve veřejných vnitřních prostorech a na stávajícím nástupišti. Ovládání rozhlasu je v dopravní kanceláři. Technologická budova, v které je požadována vyhodnocovací technologie nového rozhlasového systému se zatím ve stanici nenachází a bude teprve vybudovaná v rámci rekonstrukce kolejí a výhybek ve stanici.

Účelem tohoto projektu je návrh nového rozhlasového systému pro informování cestujících v rámci ŽST Strakonice v prostorách před čekárnou (směr autobusové nádraží), v čekárně, na stávajícím nástupišti a nově vybudovaných nástupištech.

Z důvodu rozšíření v ŽST Strakonice o 2 nová nástupiště, bude instalovaná nová rozhlasová ústředna v technologické budově s dostatečným výkonem koncových zesilovačů. To umožní v budoucnu případné rozšíření o další reproduktory. Rozhlasová ústředna bude vybavena rezervním zesilovačem, který bude v případě poruchy jiného zesilovače automaticky zálohovat vadný zesilovač. Současně bude tento poruchový stav signalizován na obsluhovacím pultu. Reproduktory budou rozděleny do 5 větví a budou jimi ozvučeny nová nástupiště v zastřešené i nezastřešené části, stávající zastřešené nástupiště a prostor čekárny a před čekárnou (CAN). Rozhlasový systém bude ovládán automaticky z informačního systému – funkčnost zajistí interface umístěný v DK. Rozhlas bude možno ovládat rovněž z dotykového displeje nového zapojovače.

PS 229 - Zapojovač žst. Strakonice

V současné době se nachází v ŽST Strakonice v dopravní kanceláři náhradní zapojovač starší výroby, dva zapojovače typu DZ 61 na stole výpravčího, nahrávací zařízení REDAT 2 v místnosti DK a ústředna digitálního dispečerského systému, která je umístěna v 19“ rack skříně v místnosti staré zkušebny.

Stávající ústředna digitálního dispečerského systému bude přemístěna do sdělovací místnosti nové technologické budovy. Ve sdělovací místnosti budou nově instalovány dvě 19“ rack skříně. V jedné bude umístěna stávající ústředna a nově doplněné převodníky, ve druhé bude nové nahrávací zařízení. Na stolech v DK budou instalovány dva nové zapojovače s dotykovým displejem. Z nových zapojovačů budou ovládány veškeré dopravní, dispečerské, služební a rádiové okruhy. Všechny komponenty budou mezi sebou komunikovat prostřednictvím počítačové sítě.

PS 421 – Rekonstrukce trafostanice

- Stavební část - řešena je železobetonová buňka 5,98 x 2,98 m, umístěná na základové desce, střecha sedlová s odvodem vody do kanalizace. Prostor stání transformátoru bude současně jako olejová jímka. Trafostanice je navržena jako pochozí, obsluhovatelnou zevnitř.
- Technologická část řeší vybavení především následujícím zařízením : Rozvaděč 22 kV, transformátor 22/0,4 kV, rozvodna 400 V, tvořená rozvaděčem RNN o pěti polích, kompenzátor, rozvaděč vlastní spotřeby apod.

PS 241 - Výtahy

Účelem tohoto projektu je návrh 4 osobních výtahů pro cestující v rámci ŽST Strakonice v prostorách nově budovaného podchodu a nově vybudovaných nástupišť.

Výtahy spolu s pohonem a řídicí technologií budou umístěny ve výtahových šachtách o min. půdorysných rozměrech (vnitřní rozměry) 1650 x 1800mm, řešeno je temperování. Vybudování výtahových šachet není součástí tohoto objektu – řeší soubor pro vybudování podchodu. Výtahy budou vybaveny komunikačním zařízením umožňující dálkovou nouzovou signalizaci. Výtahová šachta bude temperovaná tak, aby teplota neklesla pod +5°C. Odvětrání bude v horní části výtahové šachty. Bude provedeno tak, aby byla vyloučena možnost vniknutí hrubých nečistot a prachu do šachty. Výtahové šachty budou vybaveny sondami pro hlídání teploty a zaplavení. Havarijní stavy budou přenášeny na ovládací panely (detektory prostředí) umístěných v dopravní kanceláři, doplněno je rovněž kamerové snímání, zajišťované samostatným PS 224. Výtahy č. 1 a 4 jsou se 2 vstupy (průchozí), výtahy 2 a 3 jsou řešeny s jedním vstupem.

SO 9898 - Všeobecný stavební objekt

Obsahem jsou především :

- Práce a související náklady (na vymezení staveniště, na oplocení atd.)
- Náklady na zařízení staveniště včetně nákladů na zajištění všech potřebných energií a materiálů.
- Náklady na pronájem nemovitostí pro účely zařízení staveniště a realizace stavby včetně nemovitostí ČD.
- Práva a náklady na přístupové cesty, použité pozemky, dočasné zábory včetně uvedení do původního stavu.
- Náklady na ztížené podmínky výstavby, včetně dopravních opatření a značení vzniklých činností zhotovitele. Náklady, které souvisí se ztíženým prováděním stavebních prací oproti běžnému způsobu realizace, rušení plynulosti prováděných prací provozem

dopravy, realizaci díla v krátkodobých výlukách, případně o práci na území se ztíženými výrobními podmínkami, vlivy klimatických podmínek, náklady za práci přesčas, v noci, ve dnech pracovního klidu.

- Náklady na geodetickou činnost, pokud nejsou vyčleněny jako samostatná položka.
- Náklady na koordinační činnost.
- Náklady na zkoušky a revize, pokud nejsou vyčleněny jako samostatná položka.

SO Publicita - Zajištění publicity v rozsahu:

- 1 billboard –instalace, tisk a konstrukce billboardů
- 1 pamětní deska –instalace a výroba pamětní desky
- Slavnostní zahájení a ukončení
- V průběhu trvání projektu 1 x ročně placený článek minimálně v regionálním tisku.

V. Organizace výstavby

Předmětem POV je projednání a stanovení základních postupů výstavby, časy potřebných výluk, vymezení ploch zařízení staveniště a projednání náležitostí souvisejících s prováděním stavby. Stávající elektromechanické zab. zař. bude nahrazeno novým staničním zab. zař. – elektronickým stavědlem. Stavební postupy budou zabezpečovány mobilním provizorním zařízením umístěným v kontejnerech na obou zhlavích. Definitivní zab zař. bude aktivováno na konci stavby. Celá stanice se výrazně prodlužuje vysunutím prvních výhybek na obou zhlavích.

POV stavby navrhuje realizaci v rámci 9 stavebních postupů, které rámcově řeší především :

Stavební postup 0 (84 dnů).

Výluka : Bez dlouhodobé výluky. – definitivní zrušení koleje 15bst.
Současně probíhá od svého začátku až do konce postupu „0“ postup 3, ve kterém jsou vyloučeny koleje 301, 303 v areálu SDC.

Stavební postup 1 (výluka 3 dny) – vložení výhybky 1n.

Výluka : Traťové koleje směr Č.Budějovice v úseku Čejetice – Strakonice.
Současně probíhá po celou dobu postupu 1 postup 3, ve kterém jsou vyloučeny koleje 301, 303 v areálu SDC a postup 4, ve kterém jsou vyloučeny koleje 9st-15st

Napětíová : traťové koleje od stožáru 2st po stožár 2n u trakční transformovny

Provoz : Směr Č.Budějovice v úseku Čejetice – Strakonice náhradní autobusová doprava.

Stavební postup 2a (délka výluky 34 dnů) – **vložení výhybek 3n, 4n, 5n, 6n, 7n**

Výluka : Vlečky do trakční transformovny, koleje 5a.

Současně probíhá do svého konce postup 3, ve kterém jsou vyloučeny koleje 301, 303 v areálu SDC a obdobně do svého konce postup 4, ve kterém jsou vyloučeny koleje 9st-15st na plzeňském zhlaví. Od skončení postupu 4 do skončení postupu 2a je možno obsluhovat koleje 301, 303 v areálu SDC přes stávající českobudějovické zhlaví.

Napětíová : liché skupiny (koleje 9st-3st) na začátku kolejové výluky – 1 den

Směr Volary náhradní autobusová doprava v úseku Žst.Strakonice doprava Volyně.

Stavební postup 2b (délka výluky 15 dnů) - **napojení kolejí 7n-13n na budějovickém zhlaví.**

Výluka : Kolej 9st-15st z českobudějovického zhlaví.

Současně probíhá po celý postup stavební postup 5, ve kterém jsou vyloučeny koleje 5st-15st ze směru Plzeň, trať na Volary a vlečka ČZ

Napět'ová : liché skupiny (koleje 9st – 3st) na začátku kolejové výluky pro demontáž systému TV 9, na závěr kolejové výluky.

Stavební postup 3 (délka výluky 83 dnů) - **podchod mimo staniční koleje.**

Výluka : Vlečky SDC koleje 301, 303, definitivní zrušení části koleje 2st

Současně probíhá až do svého konce stavební postup „0“, v jehož průběhu dochází ke krátkodobým (8h, resp.6h) výlukám staničních kolejí, ale i traťových kolejí ve směru na Č.Budějovice, Plzeň, Volary. Na stavební postup „0“ navazuje postup 1, kdy je vyloučena traťová kolej ve směru Č.Budějovice. Po skončení postupu 1, do konce postupu 3 je vyloučena v postupu 2a kolej 5a a vlečka do TT.

Napět'ová : sudé skupiny (koleje 1st - 4st) – po dobu stavby základů TV v koleji 2st – 1 den

Stavební postup 4 (Délka výluky : 57 dnů) – **koleje 9st – 15st.**

Výluka : Kolej 9st, 11st, 13st, 15st, 15ast, z plzeňského zhlaví, vlečky SDC 301, 303 do konce postupu 3. V závěru postupu výluka koleje 5st pro stavbu základu a stožáru TV N5 – 5 dnů.

Souběžně probíhá postup „0“ a následně postup 1 a dále postup 2a (viz popis výluk k postupu 3).

Napět'ová : na začátku kolejové výluky ½ dne liché skupiny (koleje 9st – 3st) na vložení izolací nad výhybku 29st. Na konci kolejové výluky ½ dne na zrušení izolace. Před stavbou základu a stožáru TV N5 ½ dne na vložení izolace.

V době výluky traťové koleje směr Č.Budějovice náhradní autobusová doprava v úseku Čejetice-Strakonice

Stavební postup 5 (Délka výluky : 29 dnů) – **zapojení tratě na Volary.**

Výluka : Kolej 5st – 15st ze směru Plzeň a Volary, traťová kolej na Volary v úseku Strakonice-dopravná Volyně.

V souběhu postupu 2a je do jeho konce vyloučena kolej 5a a vlečka do TT, v návaznosti na postup 2a, v postupu 2b až do konce postupu 5 jsou vyloučeny koleje 9st-15st z českobudějovického zhlaví a vlečky SDC, DKV a přístup k naftovému hospodářství

Napět'ová : na začátku kolejové výluky pro zkrácení systému TV 9 na stožár 45 a systémů TV 5 a 7 na stožár N5 výluka liché skupiny (koleje 3st – 9st) – 2dny, na závěr kolejového postupu na natažení systému TV V2 mezi stožáry 47 a 59D

Stavební postup 6-vložení výhybky 39n.

Výluka : Traťové koleje směr Plzeň v úseku Strakonice-Katovice, vlečky ČZ.

Napět'ová : sudé skupiny (1den pro vložení děliče) a traťové koleje směr Plzeň – po dobu trvání postupu

Délka výluky : 15 dnů

Provoz : Směr Plzeň náhradní autobusová doprava v úseku Strakonice-Katovice

Stavební postup 7a (Délka výluky : 23 dny) -**vložení výhybek 34n, 35n, 36n.** .

Výluka : Koleje 3st – 15st ze směru Plzeň.

Současně začíná stavební postup 7b, ve kterém jsou vyloučeny koleje

3st– 7st ze směru Č.Budějovice.

Napětová . viz současně probíhající postup 7b

Stavební postup 7b (Délka výluky : 110 dnů) -**část podchodu + nástupiště 2**

Výluka : Kolej 3st, - 7st.,

Na začátku postupu jsou v souběhu s postupem 7a vyloučeny koleje

3st – 15st ze směru Plzeň.

Napětová : na začátku kolejové výluky lichá skupina (koleje 9st – 3st)

Stavební postup 8a (Délka výluky : 6 dnů) -**provizorní napojení vlečky Teplárny**

Výluka : Koleje 1st a všech sudých ze směru Plzeň, vlečky Teplárny.

Směr Blatná náhradní autobusová doprava do dopravny Radomyšl

Stavební postup 8b-trat' na Blatnou

Výluka : Koleje 1st a všech sudých ze směru Č.Budějovice, trati směr Blatná, vleček Madeta+PROTOM.

Po dobu souběžného postupu 8a vyloučena vlečka teplárny, po celou dobu postupu 8c vyloučeny všechny sudé koleje a kolej 1st.

Napětová : sudá skupina (koleje 1-4) po celou dobu kolejové výluky

Délka výluky : 29 dnů

Směr Blatná náhradní autobusová doprava do dopravny Radomyšl.

Stavební postup 8c (Délka výluky : 108 dnů) -**dokončení podchodu + nástupiště 1**

Výluka : Koleje 1st a všech sudých. V souběžném postupu 8a, po dobu jeho trvání vyloučena vlečka Teplárny, po dobu trvání postupu 8b vyloučena trať na Blatnou a vlečky Madety+PROTOM .

Napětová : sudá skupina (koleje 1st-4st) po celou dobu kolejové

výluky, v závěru postupu při definitivním napojení TT na TV i lichá skupina.

Směr Blatná náhradní autobusová doprava do dopravny Radomyšl

Stavební postup 9a (Délka výluky : koleje 2cn – 7 dnů, trati ve směru Plzeň - poslední 2 dny)

-**definitivní zapojení vlečky Teplárny**

Výluka : Koleje 2cn a vlečky Teplárny. V závěru postupu výluka traťové koleje ve směru Plzeň.

Napětová : v závěru postupu sudé skupiny i traťové koleje směr Plzeň

– 2 dny. (Náhradní autobusová doprava Strakonice – Katovice – 2dny)

Stavební postup 9b Délka výluky : 1 den -**konečná úprava koleje 1bn**

Výluka : Kolej 1bn.

Napětová : sekce pro kolej 1n

VI. Připomínky

Na základě výsledků projednání projektu stavby je nutné při realizaci stavby splnit následující připomínky:

1. Při realizaci stavby zhotovitelem musí být respektován schválený projekt stavby, dodrženy kapacitní a závazné údaje a ukazatele, včetně splnění připomínek posuzovacího a schvalovacího protokolu.
2. Při provádění stavby musí být splněny „Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah“, schválené generálním ředitelem SŽDC, s.o. dne 8.1.2010 pod č.j.5501/2010 – OKS, třetí aktualizované vydání změna č. 7.
3. Při realizaci stavby musí být dodržena příslušná ustanovení zákona č. 266/94 Sb. o drahách v platném znění, vyhlášky č. 177/95 Sb., kterou byl vydán Stavební a technický řád drah, v platném znění.
4. Při realizaci stavby dodržet požadavky na zajištění polohové a výškové zaměření skutečného provedení dokončených provozních souborů nebo jejich částí geodetickými metodami ve 3. třídě přesnosti (u předmětů, které zasahují do průjezdného průřezu nebo volného a schůdného manipulačního prostoru ve 2. třídě přesnosti) na vytyčovací síť v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Bpv, způsob měření stanovuje „Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty“ vydané ČD, DDC pod č.j. 892/1998 - O7 ze dne 1998-05-18.
5. Zhotovitel v rámci vypracování dokumentace skutečného provedení stavby zpracuje geodetickou část dokumentace stavby dle „Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi“ tvořícími přílohu č. 6 směrnice „Členění a směrný obsah a rozsah přípravné a projektové dokumentace“ č. 1009/94 - O7 ze dne 1994-12-22. Příloha byla schválena vrchním ředitelem DDC pod č.j. D3-001-X6 Geodézie s účinností od 2000-09-01, aktualizované verzi 2.1 č.j. 164/03-07-hg ze dne 2003-01-27, platné od 2003-03-01.
6. V rámci realizace stavby bude pro jednotlivé provozní soubory a stavební objekty, uvedené jako určená technická zařízení, zajištěno provedení TBZ UTZ. Pro ucelené provozuschopné části stavby budou stanoveny podmínky a rozsah zkušebního provozu. Zhotovitel zajistí pro kolaudaci stavby provedení posouzení shody s požadavky na zajištění interoperability pro celostátní trať dle národní legislativy a zprávu o nezávislém posouzení bezpečnosti, analýze a hodnocení rizik změněny železniční infrastruktury.
7. Při realizaci stavby respektovat vyjádření všech zúčastněných orgánů a organizací, které ke stavbě sdělily svá stanoviska viz čl. III a dále podmínky stavebního povolení dle zákona č. 183/2006 Sb. stavební zákon včetně prováděcí vyhlášky č. 526/2006 Sb. V rámci stavebního řízení bude zajištěna aktualizace veškerých propadlých vyjádření orgánů státní správy, právnických a fyzických osob a správců zařízení. Zhotovitel stavby zajistí případnou aktualizaci vyjádření dotčených orgánů státní správy a správců sítí technického vybavení propadlých v průběhu stavby po vydání stavebního povolení, doložených v dokladové části potřebných pro realizaci stavby.
8. V rámci realizace je zásadně nepřípustné měnit rozsah obsahové náplně stavby stanovený schváleným projektem stavby.
9. V místě stavby a v jejím nejbližším okolí se nachází podzemní i nadzemní vedení a zařízení ve správě, nebo vlastnictví OŘ Plzeň, ČD Telematika, Teplárny Strakonice, a.s. ZZN, a.s., ČZ, a.s., ČEZ Distribuce, a.s., Telefonica O2 Czech Republic a.s., RWE Distribuční služby, Tech. Služeb

Strakonice, s.r.o., E-ON, ČR, s.r.o., UPC ČR, a.s., VUS Pardubice, případně dalších organizací. Zhotovitel na základě vyjádření správců sítí a stanovených požadavků pro zhotovitele stavby požádá o vytýčení tohoto zařízení a zajištění případného odborného dozoru při provádění těchto prací, prokazatelně seznámí všechny pracovníky provádějící zemní práce s polohou těchto vedení. Bude respektovat zákresy všech dotčených sítí do koordinační situace a stanovené podmínky pro práce v místech uložení sítí a v ochranných pásmech sítí, kde nesmí být k výkopovým pracím použito žádných mechanizačních prostředků. Bude respektovat vypracované a odsouhlasené detaily křížení a souběhy v souladu s ČSN 73 6005 "Prostorové uspořádání sítí technického vybavení"(vydané 09/1994), ČSN 33 4050 "Předpisy pro podzemní sdělovací vedení" a ČSN 34 1050 "Předpisy pro kladení silových elektrických vedení". Pokud dojde k obnažení kabelových vedení zajistit jejich ochranu před mechanickým poškozením. Před provedením záhozu obnažených kabelů je zhotovitel povinen přizvat zástupce uvedených výkonných jednotek a organizací ke kontrole jejich celistvosti a způsobu uložení. Teprve po provedení této kontroly může být realizováno zakrytí, zához a definitivní úprava terénu v místě stavby. Při záhozu je třeba zhutnit zeminu a obnovit krytí obnažených zařízení včetně položení výstražné fólie. Na kabelových trasách nesmí být zřizováno zařízení staveniště, umístěno složiště materiálu a odstavována těžká stavební technika. Zemní práce nesmí měnit výšku krytí stávajících kabelových tras a tyto nesmí být zakryty nerozebíratelným krytem. Prováděné výkopy na veřejně přístupných místech musí být ohrazeny a za noci osvětleny tak, aby byla zajištěna bezpečnost osob.

10. V zadávacích podmínkách pro zhotovitele bude uvedena podmínka připojení na rozvody elektrické energie pro zařízení staveniště, stanovisko SŽDC, s.o. SŽE CB č.j. 1452/10SŽE-CBE ze dne 11.6.2010 – viz. část III. Projednání dokumentace.
11. Zhotovitel jako součást své nabídky na základě návrhu vlastních stavebních postupů předloží harmonogram provádění stavby. Předložený požadavek nesmí jít nad rámec projednaných výluk železničního provozu uplatněných do plánu výluk ani uzavírek komunikací projednaných s jejím správcem a odsouhlasené DI PČR. V zadávacích podmínkách pro zhotovitele budou respektovány připomínky Odboru řízení provozu SŽDC, s.o. č.j. 35691/10-OŘ ze dne 12.7.2010 – viz. část III. Projednání dokumentace.
12. Při realizaci respektovat ustanovení ČSN 34 2650 ed. 2 „Železniční zabezpečovací zařízení – přejezdová zabezpečovací zařízení“ s platností od 1.1.2011 a ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“ z roku 2004 a změna Z1 z roku 2008.
13. Zhotovitel stavby musí respektovat požadavky dodržení vyhlášky č. 577/2004 Sb., doplnění zařízení o signalizaci pro nevidomé. Tímto zařízením budou vybaveny přejezdy určené v projektu dle návrhu technických specifikací zpracovaných SŽDC.
14. Zhotovitel musí respektovat požadavky z.č. 309/2006 sb. a Nařízení vlády 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. Upozorňujeme na povinnost, před předáním staveniště, provést ohlášení OIP.
15. Při realizaci stavby musí zhotovitel respektovat v projektu navržené a ve stavebním řízení ověřené vedení tras. V opačném případě, zejména při změně tras, zejména mimo obvod dráhy, zpracovat podklady pro uzavření smluv o smlouvách budoucí na zřízení věcných břemen, oddělovacích geometrických plánů pro převod pozemků resp. zřízení věcných břemen. Dále předjedná jejich uzavření a projednání územních rozhodnutí nebo územního souhlasu dle zákona 183/2006 Sb. SZ s obecnými stavebními úřady včetně nabytí právní moci pro všechny úseky trasy vedoucí mimo obvod dráhy, tzv. po pozemcích, které nejsou ve vlastnictví ČR s právem hospodaření pro SŽDC s.o. nebo ČD a.s. změnu stavby s Drážním úřadem.

16. Zhotovitel musí uvést dotčené nemovitosti do původního respektive odpovídajícího řádného stavu, respektovat návrh nakládání s odpady v průběhu stavby s uvedením jejich množství dle jednotlivých kategorií, jeho projednání s dotčeným orgánem státní správy na úseku nakládání s odpady včetně projednání návrhu konkrétních skládek odpadu dle specifikací jednotlivých kategorií odpadů a protokoly o nakládání s odpady dokladovat při kolaudaci.
17. Při realizaci stavby respektovat zákon č. 13/97 o pozemních komunikacích, zejména § 37. Splněny budou veškeré podmínky stanovené příslušnými subjekty ve vztahu k dráze a k silničním komunikacím. Jedná se především o podmínky předložené MěÚ Strakonice, Odb. dopravy, SÚS Jihočeského kraje, ŘSD, POLICIE ČR a SZDC, s.o. RCP Plzeň – viz. část III. Projednání dokumentace.
18. Ke stavebnímu řízení dořešit s MěÚ Strakonice odb. dopravy, uzavírku komunikace ve vztahu k rekonstrukci žel. přejezdu a ve vztahu k dalším případným omezením v dopravě (přeložka inženýrských sítí, parovod – přeložka kolektoru apod.). Respektovány budou připomínky správců komunikací a DI Policie ČR
19. Budou splněny veškeré podmínky ve vztahu k ochraně životního prostředí, dle orgánů ŽP, tj. Ministerstva ŽP, KÚ JČ kraje odb. ŽP, zemědělství a lesnictví, MěÚ Strakonice odb. ŽP, Povodí Vltavy, ZVS obl. Povodí Vltavy a Lesů ČR, respektovány budou veškeré vznesené připomínky.
20. Budou splněny podmínky stanovené Krajskou hygienickou stanicí Jihočeského kraje.
- Zhotovitel zajistí na místech určených hlukovou studií (referenční body č. 1 – 4 a obytné objekty parc. č. 367, 403, 406, 407, 1147 v ulici 5. května, k.ú. Nové Strakonice) měření hodnot hlukové zátěže. Tato měření budou provedena před kolaudací stavby za běžného provozu a plných rychlostí všech ve výhledu uvedených typů vlaků. V případě výše uvedených obytných objektů bude měření prováděno současně v chráněném venkovním prostoru staveb a chráněném vnitřním prostoru staveb. Výsledné hodnoty budou přepočítány na výhledový stav provozu na železnici.
 - Respektovány budou podmínky stanovené k technologické budově, zn. KHSCB 523/10 HOK.ST ze dne 2.2.2010.
21. Ke stavebnímu řízení budou doloženy veškeré doklady a náležitosti pro demoliční práce.
22. Monitorovací pracoviště pro kamerový systém žst. Strakonice bude umístěno pouze v dopravní kanceláři.
23. Z oblasti zabezpečovacího zařízení bude ke stavebnímu řízení doložena schválená závěrová tabulka. Celkový systém zabezpečovacího zařízení musí splňovat funkcionalitu EZŠ, proti ztrátě šuntu.
24. Zhotovitel stavby zajistí veškeré podmínky pro zachování základních funkcí železniční stanice Strakonice po dobu výstavby, vč. provozu vleček v odsouhlaseném rozsahu. S Teplárnou Strakonice, a.s. bude upřesněn termín konání výluky, v maximálním rozsahu 6 dnů.
25. Při realizaci bude zajištěna koordinace s probíhajícími a připravovanými stavbami cizích investorů v dané lokalitě.

VII. Závěr.

Předložená dokumentace ve stupni projekt stavby odpovídá rámcově zásadám stanoveným Směrnicí generálního ředitele SŽDC, s.o. č. 11/2006 v platném znění – dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních ze dne 30.6.2006.

Její projednání s dotčenými útvary na SŽDC, s.o. a ČD, a.s. je v zásadě kladné.

Při realizaci stavby je potřebné respektovat připomínky, vzešlé z projednání, jakož i připomínky investora, uvedené v předcházející kapitole.

Na základě kladného výsledku projednání a posouzení předložené dokumentace ve smyslu „Směrnice k organizaci přípravy a realizace investiční výstavby u Divize dopravní cesty“ č.j. 530/1999-O7, schválené vrchním ředitelem ČD DDC dne 2.4.1999, **doporučuje** Stavební správa západ :

projekt stavby

„Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v ŽST Strakonice“


s c h v á l i t

s tím, že investor zajistí v další přípravě a při realizaci stavby splnění připomínek uvedených v části VI. tohoto posuzovacího protokolu.

Zpracoval: Ing. Zdeněk Ptáček č.t. 972 52 2064

V Plzni dne 19.července 2013

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955
DIČ: CZ70994234
(10)


Ing. Pavel Paidar
náměstek ředitele pro techniku – pracoviště Plzeň
Stavební správy západ