Doplňující údaje:

01/2013

Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kontroloval	Schválil
2	01/2013	4. etapa	Ing. Jašek v.r.	Ing. Hamplová v.r.	Ing. Jašek v.r.
1	10/2012	3. etapa	Ing. Jašek v.r.	Ing. Hamplová v.r.	Ing. Jašek v.r.
0	08/2012	2. etapa	Ing. Jašek + kolektiv v.r.	Ing. Hamplová v.r.	Ing. Jašek v.r.

Objednatel:

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace
Stavební správa západ se sídlem v Praze
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Správa železniční dopravní cesty

Souprava:

Zhotovitel:

IKP Consulting Engineers, s.r.o.
Jankovcova 1037/49, 170 00 Praha 7
telefon: +420 255 733 111, fax: +420 255 733 605
e-mail: info@ikpce.com, http: www.ikpce.com

CONSULTING ENGINEERS

Projekt:

Modernizace trati Ševětín - Veselí nad Lužnicí, 1. část, Ševětín – Horusice

Číslo projektu:	**1 1 2 8 0 6**
VP (HIP):	Ing. Jašek
Stupeň:	P
Datum:	01/2013
Archiv:	
Formát:	79 A4
Měřítko:	-

KÚ: České Budějovice | MÚ: Ševětín, Dynín, Bošilec, Veselí nad Lužnicí

Obsah:

B – SOUHRNNÁ ČÁST

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Část:	Příloha:
B.1	**-**

OBSAH:

1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ 5

2 PRŮZKUMY A PODKLADY 6

2.1 PRŮZKUMY 6
2.2 GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY 7

3 OCHRANNÁ PÁSMA 7

4 KONCEPCE STAVBY 10

4.1 ÚČEL STAVBY 10
4.2 PŘEHLED O DODRŽENÍ OBECNÝCH TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU VČETNĚ BEZBARIEROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY 11
4.3 ARCHITEKTONICKÉ A URBANISTICKÉ ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ 11
4.4 STRUČNÝ POPIS STAVBY, STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ 12
D.1 Železniční zabezpečovací zařízení 12
D.2 Železniční sdělovací zařízení 15
D.3.4 Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic 20
D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika) 22
D.4.1 Dispečerská řídící technika 22
D.4.2 Ostatní sdělovací zařízení 23
E.1.1 Železniční svršek a spodek 28
E.1.2 Nástupiště 36
E.1.3 Železniční přejezdy 37
E.1.4 Mosty, propustky a zdi 37
E.1.10 Protihlukové objekty 42
E.2 Pozemní stavební objekty 42
E.3.1 Trakční vedení 43
E.3.3 Spínací stanice - stavební část 45
E.3.4 Ohřev výhybek (EOV) 45
E.3.6 Rozvody vn a nn 46
E.3.7 Ukolejnění vodivých konstrukcí 48
E.4.1 Ostatní inženýrské objekty (IS a hydrotech. objekty) 48
E.4.2 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace) 48
E.4.3 Pozemní komunikace 49

E.4.4 Pozemní objekty budov 52
E.4.5 Demolice 54
E.4.6 Vnější vybavení budov (oplocení) 54
E.4.7 Ostatní objekty 55
4.5 NÁVRH POŽADAVKŮ NA POSTUPNÉ PROVÁDĚNÍ STAVBY A NA UVÁDĚNÍ DO PROVOZU, PŘEDPOKLÁDANÉ LHŮTY VÝSTAVBY 56
4.6 POŽADAVKY STAVBY NA ZDROJE 56
4.7 NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ SYSTÉMY 58
4.8 ROZSAH NÁHRADNÍ VÝSADBY A OZELENĚNÍ 59

5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK 59

5.1 PODMÍNKY ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY 59
5.2 PODMÍNKY SCHVALOVACÍHO PROTOKOLU 66
5.3 PŘIPOMÍNKY Z POSUZOVACÍHO PROTOKOLU 66
5.4 PODMÍNKY EIA 70

6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU 75

6.1 UVOLNĚNÍ STAVENIŠTĚ, DEMOLICE, LIKVIDACE POROSTŮ, PŘELOŽKY IS 75
6.2 LIKVIDACE ODPADŮ, SKLÁDKY, RECYKLACE 76
6.3 VÝLUKY DOPRAVY A JINÁ OMEZENÍ DOPRAVY 77

7 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ 78

7.1 ROZSAH DOTČENÝCH POZEMKŮ 78
7.2 TABULKOVÝ PŘEHLED ROZSAHU TRVALÝCH A DOČASNÝCH ZÁBORŮ PRO STAVBU 78

8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ 79

1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

Rozsah předmětné stavby **„Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 1.část, Ševětín – Horusice“** je vymezen zadávací dokumentací a schválenou upravenou (novou) přípravnou dokumentací z roku 2010.

Začátek stavby je na veselském zhlaví v žst. Dynín ve st.km (stávajícím km) 29,303 = n. km (nový km) 29, 259. Konec 1. části stavby pak zůstal dle původní PD v n.km (nový km) 33,702 = st.km 33,773 = rozhraní mezi 1. a 2. částí stavby Ševětín – Veselí nad Lužnicí.

V tomto úseku bude provedena vlastní modernizace trati v parametrech dle Zásad modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR – Směrnice GŘ SŽDC č. 16/2005.

Řešený úsek modernizace trati se nachází v prostoru veselského zhlaví v žst. Dynín, a v celé délce jednokolejného úseku tratě Dynín – Horusice. Železniční trať je zde střídavě vedena v zářezu, v oblasti horusických blat na násypu, který navazuje na nízký zářez a ve stáv. žst. Horusice je v úrovni okolního terénu a na konci žst. přechází do nízkého náspu.

V žel. stanici Dynín bude přestavěno veselské zhlaví, provedou se úpravy stávajícího kolejiště (snese se kolej č. 5 a 5a, včetně snesení výh. 8a,b a 9, snesení troleje nad touto kolejí atd.). Vybuduje se nový provozní objekt pro dopravní kancelář a technologická zařízení v sousedství dnešní výpravní budovy.

Úrovňový přechod za Dynínem se zruší, traťový úsek se zdvoukolejní, oblouk u Horusických blat se přeloží (v délce 1,0 km) a na této přeložce se vybuduje velký mostní objekt pro křížení biokoridoru. Úrovňový přejezd v Horusicích se zdvoukolejní, bude vybaven novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami a bude sloužit pro silniční provoz (pouze do doby vybudování dálnice D3) a pak jako přechod pro chodce pro přístup k nástupištím zast. Horusice.

Žel. stanice Horusice se přestaví na zastávku s vnějšími nástupišti s přístřešky pro cestující. Vzhledem k velmi nízké frekvenci cestujících není navržen nákladný nový podchod, ale využije se existující přejezd. Výpravní budova bude zachována, avšak přestane sloužit provozu dráhy. Na straně k obci se zřídí protihluková stěna.

Samostatnou částí modernizace úseku je z provozních důvodů - pro zabezpečení zvýšení rychlosti průjezdu vlaků Č.Budějovice ➔ Praha na 100 km/h - navrženo vložení 3 výhybek do českobudějovického zhlaví ve stávající žst. Ševětín, která bude v provozu dočasně do doby realizace stavby Nemanice I - Ševětín.

Nově vkládané výhybky na čb zhlaví v žst. Ševětín jsou v úseku tratě kde je trasa vedena na náspu.

Dále je součástí stavby nová spínací stanice (SpS) Neplachov v úseku mezi Ševětínem a Dynínem (původně měla být ve stávající žst. Ševětín) – v km 24,865. Její poloha vyhovuje i současně projektované stavbě Nemanice I – Ševětín.

Tato nová Spínací stanice Neplachov je navržena vlevo tratě (u statku „Švamberk“) vedle souběžné polní cesty, trať je zde vedena na náspu. Po realizaci dálnice D3 v tomto úseku se bude SpS Neplachov nacházet v prostoru mezi dálnicí D3 a souběžnou polní cestou.

Dále je součástí stavby nová spínací stanice Neplachov v úseku mezi Ševětínem a Dynínem (původně měla být ve stávající žst. Ševětín) – v km 24,865. Její poloha vyhovuje i současně projektované stavbě Nemanice I – Ševětín.

Rozsah stavby respektuje požadavek na koordinaci se stavbou 2. části Horusice – Veselí n.L. a s připravovanou výstavbou dálnice D3 (stavby 308 a 309).

Modernizovaný úsek trati se převážně nachází na drážních pozemcích, v menším rozsahu jsou navrženy trvalé zábory pro vybudování nové druhé traťové koleje. Rovněž SpS Neplachov je celá navržena na pozemku s trvalým záborem.

Stavbou jsou dotčeny buď přímo modernizací a rekonstrukcí nebo omezením dopravy tyto obce:

Městys Ševětin, Obce Dynín, Bošilec a Horusice

2 PRŮZKUMY A PODKLADY

2.1 PRŮZKUMY

- Geotechnický a stavebně technický průzkum pro přípravnou dokumentaci stavby, část I. úsek Ševětín - Horusice, GeoTec s.r.o., 02/2003:
  - Část A Souhrnná zpráva o geotechnickém a stavebně technickém průzkumu
  - Část B Geotechnický průzkum pražcového podloží
  - Část C Geotechnický a stavebně technický průzkum pro umělé stavby
  - Část D Geotechnický průzkum pro rozšíření zemního tělesa
  - Část E Geotechnický průzkum pro přeložku trati
  - Část F Geotechnický průzkum pro přeložku silnice
  - Část G Chemické analýzy pražcového podloží
  - Část H Pedologický průzkum
- Podrobný geotechnický průzkum, SUDOP Pardubice, s.r.o., 06/2012:
  - Část A Závěrečná zpráva
  - Část B Pražcové podloží ve stávajících kolejích
  - Část C Zdvojkolejnění trati, km 29,350 – 33,650
  - Část D Přeložka trati, km 30,348 – 31,400
  - Část E.1 SO 42-40-02 neplachov, spínací stanice
  - Část E.2 SO 43-40-02 Dynín, provozní objekt
  - Část F.1 SO 42-30-04 Neplachov, úprava cesty k SpS
  - Část F.2 SO 44-30-01 Dynín-Horusice, přeložka polní cesty
  - Část G.1 SO 44-22-01 Silniční most v ev. km 30,017
  - Část G.2 SO 44-20-03 Železniční most v km 30,920 na přeložce trati
  - Část G.3 SO 44-21-01 Propustek v ev. km 31,598
  - Část G.4 SO 44-23-01 Zárubní zeď, km 32,565 – 32,610
  - Část G.5 SO 44-20-04 Podchod – Horusice, km 32,670
  - Část G.6 SO 44-20-05 Železniční most v ev. km 32,959
  - Část G.7 SO 44-50-01 Protihluková stěna – Horusice, km 32,694 – 33,300
  - Část H HG průzkum, monitoring vodních zdrojů v žst. Dynín
- Korozní průzkum, První korozní spol. s r.o., 05/2012
- Předkategorizace materiálu železničního svršku: akce Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 1.část, Ševětín - Horusice, 03/2012
- Hluková studie, NATURCHEM, s.r.o., 08/2012
- Studie antivibračních opatření, NATURCHEM, s.r.o., 08/2012
- Přírodovědný průzkum, SUDOP Praha, a.s., 08/2012

- Dendrologický průzkum, SUDOP Praha, a.s., 08/2012

2.2 GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY

- Zaměření skutečného stavu a železniční bodové pole v TÚ 1781 km 24,9-32,0, Pragema s.r.o., r. 2011
- Zaměření skutečného stavu a železniční bodové pole v TÚ 1781 km 32,0-33,9, Správa železniční geodézie Praha, r. 2008
- Železniční bodové pole v TÚ 1781 km 20,0-24,8, SUDOP PRAHA a.s., r. 2011
- Doměření terénu a vybraných objektů v průběhu zpracovávání projektu, IKP Consulting Engineers, s.r.o., 03/2012 až 06/2012
- Rastrová Základní mapa ČR 1:10 000, ČÚZK
- Digitální katastrální mapa (DKM), ČÚZK
- Výpisy dotčených parcel KN

Zaměření skutečného stavu , doměření

V tomto stupni projektu byly projekční práce (s vyjímkou technologických profesí na části úseku) provedeny nad podklady, které byly měřeny z revidovaného a doplněného železničního bodového pole (v souladu se stávajícími předpisy).

podklady předané investorem

- **TÚ 1781, km 24,9 a 28,5-32,0**
  Pragema s.r.o. (zaměřil Ing. L. Popela, zpracoval a ověřil Ing. L. Fiedler, září až říjen 2011), JTSK, Bpv – obnovení a doplnění ŽBP dle současných předpisů (obnovené ŽBP v celém úseku km 24,9-32,0) a podrobné měření z tohoto nového bodového pole (v km 24,9 a 28,5-32,0)
- **TÚ 1781, km 32,0-33,9**
  SŽG Praha (2008), JTSK, Bpv – obnovení a doplnění ŽBP dle současných předpisů a podrobné měření z tohoto nového bodového pole, zpracováno pro stavbu v úseku žst. Horusice – žst. Veselí nad Lužnicí

doměření IKP

- IKP Consluting Engineers, s.r.o., březen až červenec 2012, JTSK, Bpv - doplnění převzatých podkladů a doměření dle požadavků zpracovatelů jednotlivých SO a PS v průběhu zpracování Projektu (doměření v rámci tohoto projektu – viz. část L.3 Geodetické doměření)

Z těchto dat byl vytvořen digitální model terénu (DTM), který byl rovněž podkladem pro projekt.

V úseku km 20,0-28,5 byl pouze pro technologické profese převzat podklad z Přípravné dokumentace, který byl měřen z původního bodového pole (svou přesností nevyhovuje současným předpisům). Z nového bodového pole bylo v tomto úseku doměřeno českobudějovické zhlaví v žst. Ševětín a trať v km 24,8-24,9 (viz část L.3 Geodetické doměření).

3 OCHRANNÁ PÁSMA

Ochranné pásmo dráhy :

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní

dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č. 266/1994 v platném znění).

Vzhledem k uvažované výstavbě přeložky trati, a tedy z důvodu značných příčných posunů tělesa dráhy oproti stávajícímu stavu, bude nutné v souladu se zákonem o drahách upravit hranice stávajícího obvodu dráhy i ochranného pásma dráhy v příslušném úseku přeložky tratě. Nové hranice obvodu dráhy a ochranného pásma dráhy jsou vyznačeny v příslušných koordinačních situacích v části C.2.

Obvod dráhy je území, na kterém jsou umístěny drážní objekty sloužící pro provoz a údržbu dráhy. Obvod dráhy je definován v ČSN 73 6301 Projektování železničních drah, vzdálenost obvodu dráhy od vnější hrany zemního tělesa, příkopu či půdorysné plochy umělých staveb je nejméně 0,5 m.

Nový (navrhovaný) obvod dráhy je vyznačen v koordinačních situacích stavby v části C.2. Zahrnuje území, na kterém budou umístěny všechny povrchové (železniční těleso, kolejiště, budovy apod.), podpovrchové (např. kabely) nebo nadzemní (např. mosty nad komunikacemi) trvalé drážní objekty a zařízení.

Hranice nového obvodu dráhy sleduje pokud možno stávající katastrální hranici drážních pozemků. Kde není tento pozemek dostatečný pro umístění zařízení drah, je hranice obvodu dráhy umístěna 0,5 – 1,0 m za hranu zemního tělesa, při souběžném vedení protihlukové stěny či kabelové trasy 2 – 3 m za hranu tělesa. Pokud se v blízkosti takto určené hranice nachází katastrální hrana, sleduje tuto hranu.

Silniční ochranná pásma

K ochraně dálnic, silnic a místních komunikací I. a II. třídy mimo souvisle zastavěné území slouží silniční ochranné pásmo. Hranice silničního ochranného pásma jsou vedeny:

- u dálnic ve vzdálenosti 100 m od osy přilehlého jízdního pásu
- u silnic I.třídy ve vzdálenosti 50 m od osy vozovky
- u silnic II. a III. třídy ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky

Umístění a provádění staveb v silničním ochranném pásmu je možné jen s povolením vydaným silničním správním úřadem (viz. zákon č.13/1997 Sb. v platné znění).

Stavba modernizace se dostává do silničního ochranného pásma silnice I.tř.č. 3 v úseku km 30,7 – 33,2 a v budoucnu se dostane do ochranného pásma souběžně budované dálnice D3 v km 24,6 – 27,7 a v km 30,4 – 33,5.

Ochranná pásma inženýrských sítí

V obvodu staveniště se nachází řada podzemních a nadzemních rozvodů a zařízení cizích (nedrážních) správců. Jejich umístění sdělili jejich majitelé a správci při veřejném projednání nebo při individuálních konzultacích.

V rámci projektu se provedla aktualizace vyjádření správců IS a tato vyjádření jsou uvedena v dokladové části dokumentace H.6. Orazítkované originály grafických podkladů od správců inženýrských sítí jsou uloženy u zpracovatele projektu.

Na základě těchto údajů byla příslušná vedení aktualizována do koordinačních situací viz. příloha C.2. Inženýrské sítě jsou v těchto situacích vyznačeny odpovídajícím typem čáry s uvedením jejich správce. Přesnost údajů o polohách sítí, zejména podzemních, jsou v jednotlivých odvětvích různorodé. Zatímco někteří správci předali polohy svých zařízení v souřadnicích, u jiných jsou údaje orientační. Před zahájením stavebních prací v blízkosti sítí, je třeba požádat jejich správce o upřesnění údajů, vytyčení, příp. o provedení kontrolních sond a doplnit tak jejich polohu a úplnost.

Pro většinu typů sítí je definováno ochranné pásmo. Vzhledem k množství sítí není zde uváděn jejich výčet, ani nejsou jednotlivá OP zakreslena, neboť by se výkresová dokumentace v daném měřítku stala nepřehlednou. Ze sítí nejvyšších řádů vstupuje stavba modernizace do OP

elektrického venkovního vedení VVN 400 kV v úseku km 23,9 – 24,050 (úsek kde neprobíhají úpravy v této stavbě). Několikrát vstupuje stavba do OP elektrického venkovního vedení VN.

Dále se stavba dostává v úseku km 22,8 – 31,0 několikrát do ochranného pásma VTL plynovodu, který vede v souběhu v úseku Ševětín – Horusická blata.

Chráněná území surovinových zdrojů

V blízkosti stavby modernizace se nachází pouze dobývací prostor kamenolomu Ševětín v úseku km 21,6 – 21,9 (surovina - stavební kámen). Chráněná ložisková území se v blízkosti stavby nevyskytují.

Chráněná území životního prostředí

Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Historická stávající stopa železniční trati je od km 29,950 po km 33,700 vedena po hranici CHKO Třeboňsko. Díky nové přeložce trati v km 30,5 – km 31,3 bude trasa železnice posunuta do vlastního CHKO. Nová přeložka vyvolá také dotčení přírodní rezervace Horusická blata (od km 30,7 – km 31,5) a Ptačí oblasti Třeboňsko (od km 30,8 – km 31,2). V nařízení vlády o vyhlášení Ptačí oblasti Třeboňsko (680/2004 Sb.) uvedené činnosti vázané na souhlas orgánu ochrany přírody se netýkají (dle předběžných konzultací s CHKO) výstavby železničního koridoru.

Vliv na významné krajinné prvky

Pojem VKP je definován §3 zákona č. 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, vodní toky, rybníky, údolní nivy.

Stavba nekříží žádný registrovaný prvek VKP dle §6 zákona č. 114/1992 Sb.

Vliv na ÚSES

Územní systém ekologické stability (ÚSES), dle zák. č.114/92 Sb., v krajině tvoří soubor funkčně propojených ekosystémů, resp. ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu.

V km 31,1 kříží navrhovaná přeložka trati nadregionální biokoridor vedený nivou Bukovské potoka. V místě křížení je navržen mostní objekt o čtyřech polích 17+23+23+17m , který byl v PD projednán a odsouhlasen s CHKO Třeboňsko.

Vlivy na vodoteče a vodní zdroje

V úseku modernizace trati Ševětín – Horusice se v celé délce nachází IIb. pásmo ochrany vod. V km 30,0 kříží těleso trati pásmo ochrany vod stupně IIa. Hranice ochranného pásma stupně IIa. prochází v km 32,0–32,5 vpravo ve směru staničení po tělese stávající trati. Ochranné pásmo křižuje těleso trati v km 32,5 a pokračuje přes silnici I/3 směrem na obec Dolní Bukovsko.

Vliv stavby na zemědělský a lesní půdní fond

Zemědělský půdní fond

Stavba bude realizována především na drážních pozemcích (ve vlastnictví ČD, a.s. a SŽDC, s.o.). Vliv stavby na ZPF během výstavby bude spočívat ve vlastním trvalém záboru a dočasném záboru zemědělské půdy nad 1 rok. Stavba si vyžádá odnětí půdy ze ZPF v katastrálních územích Ševětín, Bošilec, Horusice,Veselí nad Lužnicí.

Hlavním půdotvorným substrátem jsou sedimentární nezpevněné horniny mezozoika nebo kvartérní deluviální a fluviální sedimenty stejného zrnitostního i mineralogického složení. Zemědělská půda je v zájmové oblasti zastoupena zejména hnědými půdami a pseudogleji, v menší míře půdami nivními.

Trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou činí 0,3213 ha (dále budou v rámci stavby ze ZPF odňaty pozemky ve vlastnictví ČD a.s. o výměře 0,0192 ha), celkově 0,3405 ha, dále 0,4390 ha dočasného záboru ZPF nad 1 rok. Rozsah záborů ZPF podle katastrálních území je uveden v následující tabulce:

Odnímané plochy ZPF

katastrální území	Celková plocha trvalého záboru [m^2]	Celková plocha dočasného záboru nad 1 rok [m^2]
Ševětín	666	0
Bošilec	2 079	4 181
Horusice	327	209
Veselí nad Lužnicí	333	0
Celkem	**3 405**	**4 390**

Podrobnosti řeší samostatná příloha dokumentace B.9 Zábory ZPF a PUPFL.

Lesní půdní fond

Stavbou nebudou dotčeny žádné lesní pozemky, staveniště se nenachází ve vzdálenosti do 50 m od hranice lesa.

4 KONCEPCE STAVBY

4.1 ÚČEL STAVBY

Základním účelem stavby je modernizace úseku podle „Směrnice generálního ředitele č.16/2005“ (Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky, č.j. 3790/05-OP). V případě řešeného úseku se jedná zejména o následující požadavky:

- dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC (dostatečná únosnost železničního spodku a umělých staveb spodku - mosty, propustky),
- zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a širší vozidla (vzdálenost staveb na a podél trati - mosty, zdi, pozemní stavby, trakce, zastřešení nástupišť, návěstidla, ...),
- zajištění požadované propustnosti (požadavky dopravní a provozní technologie na rozsah a kvalitu drážních zařízení, zajištění kapacitní trati a stanice),
- zvýšení bezpečnosti provozu instalací odpovídajícího a moderního zabezpečovacího a sdělovacího zařízení,
- dílčí zvýšení traťové rychlosti,
- vybavení a zastávky novými nástupišti (výška nástupiště 550 mm nad temenem kolejnice (TK)).

Zároveň je sledováno zabezpečení technických parametrů trati a zařízení pro zajištění Interoperability v rámci začlenění do evropského železničního systému včetně umožnění užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace.

4.2 PŘEHLED O DODRŽENÍ OBECNÝCH TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU VČETNĚ BEZBARIEROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY

Požadavky vyhlášky MMR č. 137/1998 Sb. v platném znění o obecných technických požadavcích na výstavbu byly dodrženy.

Požadavky Rozhodnutí Komise 2008/164/ES ze dne 21. 12. 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému, K (2007) 6633 v konečném znění (TSI PRM) jsou dodrženy.

Požadavky vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb. v platném znění **„O obecných technických požadavcích zabezpečující bezbarierové užívání staveb“** osobami s omezenou schopností pohybu a orientace byly dodrženy.

Nástupiště jsou navržena z prefabrikátů, které již mají integrovány prvky pro usnadnění pohybu osob se sníženou schopností orientace (varovný a vodicí pás), mimo prefabrikáty se použije barevně a hmatově odlišná dlažba. Nástupiště jsou vybavena zábradlím dle platných norem. Bezbariérový přístup na nástupiště je zajištěn.

4.3 ARCHITEKTONICKÉ A URBANISTICKÉ ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ

Trať v předmětném úseku po překonání Táborské pahorkatiny (tzv. Lišovského prahu) vstupuje v oblasti Ševětína do Třeboňské pánve a klesá po jejím okraji až k Bukovskému potoku, odkud již pokračuje rovinatým územím bez větších sklonů koleje.

Okolní krajina má převážně zemědělský charakter. Osídlení je řídké a trať ho povětšinou míjí, docházková vzdálenost k železničním zastávkám je velká. Pouze v Ševětíně vede trať částečně po okraji souvislé zástavby a odděluje část obce se zemědělskými a průmyslovými provozy. V Dyníně a v Horusicích se poblíž trati vyskytuje pouze několik obytných budov a vlastní jádro osídlení je značně vzdáleno, obec Bošilec je zcela mimo vliv dráhy.

Bariérový efekt tratě je v území i po cca 150 letech provozu stále patrný. Část Ševětína komunikuje s jádrem obce pouze úrovňovým železničním přejezdem. Obec Dynín je od hlavní silnice I.třídy oddělena žel. mostem s nízkou podjezdnou výškou, obec Horusice je zcela oddělena dvěma úrovňovými přejezdy.

Navrhovaná modernizace tratě nebude mít zásadní architektonické dopady na okolí. Největší objem prací tj. přeložka v oblasti Horusických blat a zdvoukolejnění jednokolejného úseku Dynín - Horusice nezmění charakter krajiny a pouze posouvají stávající dominující linie.

Z architektonického pohledu se uplatní zejména železniční mostní objekty, a to především objektu mostu (losí most) na přeložce tratě, který se nově buduje přes Bukovský potok na Horusických blatech. Je navržen jako žlb. konstrukce o čtyřech polích s velkým rozpětím (celková délka cca 80 m) a bude sloužit pro křížení biokoridoru. Jeho pohledová dominance bude v budoucnu potlačena souběžným dálničním mostem. Většina objektů však zůstává ve stávajícím uspořádání,

Významným prvkem z architektonického hlediska jsou protihlukové stěny. Pohledově se uplatní dlouhá stěna v Horusicích (výška 2,5 m nad TK), která bude zachycovat hlukovou zátěž od železničního provozu). Stěny silně zvýrazní stávající těleso dráhy, odlehčení použitím transparentních materiálů není vzhledem k jejich účelu (pohltivost) možné, jejich ozelenění by bylo komplikované vzhledem k nutné údržbě jak zeleně, tak samotné stěny. Zemní protihlukový val nebyl investorem akceptován z důvodu vysokých nákladů (velký zábor zemědělské půdy).

Nové významné pozemní objekty ve stavbě navrženy nejsou – jsou navrženy pouze nové menší provozní a technologické objekty:

- objekt Spínací stanice Neplachov
- provozní (technologický) objekt v Dyníně
- reléový domek u přejezdu v Horusicích
- nové přístřešky pro cestující. na nástupištích na zast. Horusice.

Rovněž se nenavrhuje podstatná úprava stávajících objektů.

Obec Horusice zůstane přístupná úrovňovými přejezdy, ve stavbě 1. části Ševětín – Horusice je jeden a druhý je v stavbě 2. části Horusice – Veselí n.L. Po výstavbě dálnice D3 bude první přejezd přebudován na přechod pro pěší (přístup k nástupištím zastávky) a druhý bude zrušen. Obec bude přístupná í mimoúrovňově nově vybudovanou doprovodnou komunikací (v rámci výstavby D3).

4.4 STRUČNÝ POPIS STAVBY, STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

PS 41-01-01, ŽST Ševětín, úpravy staničního zab. zař.
PS 43-01-01, ŽST Dynín, staniční zabezpečovací zařízení
PS 44-01-01, Dynín – Horusice, traťové zabezpečovací zařízení

1. Výchozí stav zabezpečovacího zařízení.

Staniční zabezpečovací zařízení

Žst. Ševětín

Stanice Ševětín je zabezpečena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71. Návěstidla jsou světelná a přestavníky elektromotorické. Vnitřní výstroj je umístěná ve stavědlové ústředně ve výpravní budově. Přilehlý traťový úsek Chotýčany – Ševětín (jednokolejný) je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením typu reléový souhlas a Ševětín – Dynín (dvoukolejný) traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo AH-83. Úsek Chotýčany – Ševětín (jednokolejný) je vybaven impulsními kolejovými obvody 25 Hz žst Chotýčany a kolejovými obvody 275 Hz žst. Ševětín, úsek Ševětín – Dynín je vybaven kolejovými obvody 275 Hz žst. Ševětín a kolejovými obvody 75 Hz hradla Neplachov.

Žst. Dynín

Dnešní stanice Dynín je zabezpečena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71. Návěstidla jsou světelná a přestavníky elektromotorické. Vnitřní výstroj je umístěna ve stavědlové ústředně ve výpravní budově. Přilehlé traťové úseky Ševětín – Dynín (dvoukolejný) a Dynín – Horusice (jednokolejný) jsou zabezpečeny traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo AH-83. Mezistaniční úsek Ševětín – Dynín je vybaven kolejovými obvody 275 Hz žst. Ševětín a kolejovými obvody 75 Hz hradla Neplachov, mezistaniční úsek Dynín – Horusice je vybaven kolejovými obvody 275 Hz žst Dynín a impulsními kolejovými obvody 25 Hz žst. Horusice. V km 29,609 mezi vjezdovým návěstidlem a krajní výhybkou se nachází přechod pro pěší zabezpečený PZS 3SBI vzoru AŽD 71.

Žst. Horusice

Dnešní stanice Horusice je zabezpečena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71. Návěstidla jsou světelná a přestavníky elektromotorické. Kolejové obvody jsou impulzní o frekvenci 25 Hz.

Dva přejezdy v obvodu stanice jsou zabezpečeny světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

V žst. Horusice se v km 32,675 nachází jednokolejný přejezd C1 silnice III. tř zabezpečený PZS 3SBI vzoru SSSR.

Přejezd v km 33,963 bude ve stavbě Modernizace trati Ševětín - Veselí nad Lužnicí - II.část, úsek Horusice – Veselí n.L. zabezpečen novým světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami..

Stanice Horusice bude realizací naší stavby zrušena a nahrazena zastávkou.

Traťové zabezpečovací zařízení

Dynín – Horusice (po dokončení stavby Veselí n.L.)

Traťový úsek Dynín - Horusice je zabezpečen TZZ 3. kategorie typu AB3-83 na mezistaniční vzdálenost bez oddílových návěstidel. Výstroj traťových kolejových obvodů 275 Hz je soustředěna ve stanici Dynín. Zbývající kolejové obvody 25 Hz jsou soustředěny do žst. Horusice.

Ve stavbě Modernizace trati Ševětín - Veselí nad Lužnicí - II.část, úsek Horusice – Veselí n.L. bude zřízen v úseku Horusice - Veselí n.L. elektronický automatický blok. V provozu však bude v mezistaničním úseku Horusice – Veselí n.L. provizorní automatické hradlo. Automatický blok bude aktivován až na celý nový mezistaniční úsek Dynín – Veselí n.L. po zrušení žst. Horusice.

2. Celkové řešení úprav zabezpečovacího zařízení.

Předmětem této přípravné dokumentace je zajistit úpravy staničního, traťového a přejezdového zabezpečovacího zařízení na stav kolejiště po ukončení stavby. Zabezpečovací zařízení také musí zabezpečit jízdy vlaků během provádění stavby.

Staniční zabezpečovací zařízení

PS 41-01-01, ŽST Ševětín, úpravy staničního zab. zař.

Pro zkrácení jízdní doby vlaků od Českých Budějovic do Veselí n.L. bude upraveno budějovické zhlaví žst. Ševětín. Nové uspořádání umožní zvýšení rychlosti z dnešních 50 km/h na 100 km/h při jízdě z Chotýčan na druhou staniční kolej, která dále pokračuje jako 2. traťová kolej do Dynína.

Stanice zůstane zabezpečena stávajícím reléovým zabezpečovacím zařízením AŽD 71. Budou provedeny pouze úpravy vyvolané vložením nových výhybek a zvýšením rychlosti od Českých Budějovic do 2. traťové koleje směr Dynín. Z důvodu zásadní změny konfigurace budějovického zhlaví a zkrácení výluky zabezpečovacího zařízení budou ve volných prostorách stavědlové ústředny zřízeny nové stojany s reléovou výstrojí tohoto zhlaví. V době výluky bude provedeno přepnutí ze stávajících stojanů na nové.

Budou zřízena nová odjezdová návěstidla na budějovickém zhlaví. Vjezdové návěstidlo od Chotýčan bude zřízeno nové na stávajícím základu. Rychlost 100 km/h bude návěstěna vjezdovým návěstidlem 1L a odjezdovým návěstidlem S2. Pro zapojení nově namontovaných venkovních prvků budějovického zhlaví budou využity stávající kabely v hlavní kabelové trase ze stavědlové ústředny do kabelových objektů na chotýčanském zhlaví. Pro vjezdové návěstidlo bude využit stávající kabel. Na zhlaví budou položeny nové místní kabely z kabelových objektů k prvkům v kolejišti. Nově bude zřízena hlavní kabelová trasa v prostoru dotčeného zhlaví. Do ní budou přeloženy všechny všechny hlavní kabely v daném úseku. Na začátku úprav hlavní kabelové trasy bude zřízena nová kabelová skříň budějovického zhlaví.

Na nových výhybkách budou namontovány nové přestavníky.

Na novou konfiguraci kolejiště budou upraveny stávající kolejové obvody KO 4300 275 Hz.

Zabezpečení dynínského zhlaví se nemění a zůstane ve stávajícím stavu včetně všech venkovních prvků. Beze změny zůstane i traťové zabezpečovací zařízení na přilehlých tratích. Úpravy stávajícího RZZ budou provedeny bez provizorního zab. zař. ve výlukách vyvolaných především stavebními pracemi.

PS 43-01-01, ŽST Dynín, staniční zabezpečovací zařízení

část A Definitivní zab. zař.

Stanice Dynín bude zabezpečena novým elektronickým stavědlem v celém rozsahu. Všechny venkovní prvky i kabelové rozvody až k předvěstem Př1L, Př2L od Ševětína budou zřízeny nové. Hlavní kabelová trasa ve stanici bude vedena v prostoru zrušené koleje č. 5. Vnitřní výstroj elektronického stavědla bude umístěna v nové provozní budově, ve které kromě technologického zařízení bude umístěna i dopravní kancelář.

Základní napájení elektronického stavědla bude zajištěno z trolejového vedení, náhradní z distribuční sítě. Zřízena bude také zásuvka pro pojízdný dieselagregát.

Stanice Dynín bude vybavena novými kolejovými obvody s elektronickými přijímači. V hlavních kolejích v celé délce včetně výhybek a v předjízdných kolejích bude v souladu s ustanoveními TNŽ 34 2620 zajištěn přenos návěstních znaků na hnací vozidlo. Do doby realizace automatického bloku v úseku Ševětín – Dynín nebude při odjezdových cestách do Ševětína vysílání kódu VZ aktivováno v úseku od odjezdového návěstidla do úrovně vjezdových návěstidel.

část B Provizorní zab. zař.

Po dobu stavby bude stanice zabezpečena stávajícím RZZ. V okamžiku zprovoznění rekonstruované sudé skupiny horusického zhlaví a 2. traťové koleje směr Veselí n.L. bude aktivováno nové elektronické stavědlo. Nebude tudíž zřizováno samostatné provizorní zabezpečovací zařízení. Napájení elektronického stavědla v době přezkušování bude zajištěno z trolejového vedení.

Aby byla zajištěna bezchybná činnost zabezpečovacího zařízení po celou dobu výstavby, bude nutno v místech dotčených stavební činností provést provizorní přeložku stávajících zabezpečovacích kabelů.

V rámci části B. budou také provedeny demontáže stávajícího zabezpečovacího zařízení a to návěstidel, přestavníků, výstroje kolejových obvodů, reléových stojanů, baterií, ovládacího pultu apod.

část C Klimatizace

Stavědlová ústředna a především bateriová místnost bude vybavena klimatizací.

Traťové zabezpečovací zařízení

PS 44-01-01, Dynín – Horusice, traťové zabezpečovací zařízení

část A Definitivní zab. zař.

Realizací stavby Modernizace trati Ševětín - Veselí nad Lužnicí - I.část, úsek Ševětín – Horusice bude zrušena žst. Horusice, čímž vznikne nový mezistaniční úsek Dynín – Veselí n. L.

Tento mezistaniční úsek bude zabezpečen TZZ 3. kategorie typu elektronický automatický blok s vnitřní výstrojí soustředěnou v obou přilehlých stanicích. Trať bude vybavena novými kolejovými obvody splňujícími podmínku interoperability. V rámci 1. části stavby úsek Ševětín – Horusice bude realizován automatický blok ze žst. Dynín do km 34,040. Vnitřní výstroj bude umístěna ve stavědlové ústředně žst. Dynín. V rámci 2. části stavby úsek Horusice – Veselí n. L. bude realizován automatický blok od km 34,040 do žst. Veselí n.L.. Vnitřní výstroj tohoto

úseku bude umístěna ve stavědlové ústředně žst. Veselí n.L.. Automatický blok bude aktivován po zrušení stanice Horusice v 1. části stavby.

Stávající přejezdové zařízení v novém km 33,963 bude v 2. části stavby, úsek Horusice – Veselí n. L. nahrazeno novým. PZZ, které bude zapojeno do stávajícího reléového staničního zab. zař. žst. Horusice. Po zrušení stanice Horusice bude nutno v 1. části stavby zřídit závislosti tohoto PZZ do elektronického autobloku.

Přejezd v km 32,675 (nový km 32,615) bude v naší stavbě zabezpečen novým světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami. Přejezd bude ve stavbě zdvoukolejněn a opatřen elektronickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu PZS 3ZBI s celými závorami. Protože silniční komunikace na přejezdu bude v provozu do doby zprovoznění dálnice a jejích nájezdových komunikací, předpokládá se jeho přeměna na přechod na nástupiště zastávky. Tato změna bude provedena ve stavbě dálnice. Vnitřní výstroj bude umístěna ve zděném reléovém domku v blízkosti přejezdu, který bude zřízen v samostatném stavebním objektu.

část B Provizorní zab. zař.

Po dobu výstavby nové 2. traťové koleje od Dynína do místa návaznosti 2. části stavby na veselském zhlaví žst. Horusice budou jízdy vlaků uskutečňovány po stávající traťové koleji Dynín - Horusice a po 1. a 3. staniční koleji žst. Horusice. Zabezpečovací zařízení bude využito stávající tedy AH-83 v trati a RZZ AŽD-71 v žst Horusice.

Protože však kabelová trasa z Dynína do Horusic je vedena převážně v místech nově budované 2. TK bude třeba zřídit v celém rozsahu provizorní přeložku stávajících kabelů.

Při realizaci stavby v obvodu stanice Horusice bude prováděna výstavba budoucí 2. traťové koleje ve vzdálenosti 4 m od osy stávající 1. staniční koleje bude třeba odjezdové návěstidlo L1 žst. Horusice do Veselí n.L. nahradit návěstidlem trapsličím a omezit rychlost v 1. staniční koleji na 60 km/h. Práce u návěstidla by měly být prováděny dle možností až v závěru stavebního postupu.

V obvodu žst. Horusice se v km 32,675 (nový km 32,615) nachází přejezd silnice III. třídy. Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor. Vnitřní výstroj PZS je umístěna v domku bývalého závorářského stanoviště. Pro zajištění funkce přejezdu a činnosti přejezdového zabezpečovacího zařízení bude třeba provést demolici bývalého závorářského stanoviště a stavební úpravy na přejezdu až ke konci stavebního postupu. V té době bude přejezd pro silniční dopravu uzavřen, provede se demolice domku a stavební úpravy na přejezdu včetně výstavby 2. traťové koleje. Uzavření přejezdu se dle organizace výstavby předpokládá do zprovoznění 2. traťové koleje a výstavby přejezdu i v nové 1. traťové koleji.

V rámci části B. budou také provedeny demontáže stávajícího zabezpečovacího zařízení a to návěstidel, přestavníků, výstroje kolejových obvodů, reléových stojanů, baterií, ovládacího pultu apod.

D.2 Železniční sdělovací zařízení

PS 41-02-01 Žst.Ševětín, úprava místní kabelizace
PS 42-02-13 Ševětín-Dynín, SpS Neplachov, úprava stávajícího DK SŽDC
PS 43-02-01 Žst.Dynín, místní kabelizace
PS 43-02-08 Žst.Dynín, sdělovací zařízení
PS 43-02-10 Žst. Dynín, úprava stávajícího DK SŽDC
PS 44-02-04 Dynín-Horusice, DOK a TK
PS 44-02-05 Dynín-Horusice, příprava pro radiový systém GSM-R
PS 44-02-06 Dynín-Horusice, DOK ČD-T
PS 44-02-07 Dynín-Horusice, úprava stávajícího DK SŽDC

PS 41-02-01 Žst.Ševětín, úprava místní kabelizace

Stávající kabelová trasa je vedena ve stezce násypového tělesa podél koleje č. 3 a dále podél kolejového rozvětvení liché skupiny.

Oproti předchozí variantě kolejového řešení dochází nyní k rozsáhlejšímu zásahu do železničního svršku, spodku a také do trakčního vedení, kde jednotlivé trakční podpěry přímo zasahují do stávající kabelové trasy. Z výše uvedeného důvodu dochází k souběhu a zejména kolizi stávajících metalických kabelů s trakčními podpěrami a odvodněním a proto bude nutné v definovaných místech provést úpravy stávajících kabelových tras (MK, VTO, rozhlas pro posun).

Stávající kabely rozhlasu pro posun

Stávající metalický kabel rozhlasového zařízení pro posun bude v rámci této varianty kolejového řešení přeložen mezi dvěma rozhlasovými stožáry do nové definitivní kabelové trasy mimo dosah trakčních podpěr. Kabel bude ukončen vždy na svorkovnici v příslušném stávajícím rozhlasovém stožáru. Kabel bude uložen do nových kabelových žlabů TK1 společně s ostatními MK a kabely zab. zař..

Ostatní metalické kabely

Stávající metalické kabely vedené ve stezce bude nutné přeložit do nové definitivní polohy mimo trakční podpěry a mimo nově navržené kolejové řešení včetně odvodění. Metalické kabely se v žkm 21,802 resp. 21,577 naspojkují a uloží do nových kabelových žlabů TK1 do společné definitivní trasy s ostatními kabely. Dále bude nutné demontovat stávající venkovní telefonní objekt, který je v kolizi se stavebními úpravami. Bude dodán nový VTO, který bude posunut mimo prováděné stavební úpravy. Před započetím a skončení prací se provedenou kontrolní jednosměrné měření.

Veškeré prováděné zemní práce potřebné k vedení a uložení kabelizace budou prováděny ručně. Zemní a montážní práce spojené s umístěním VTO musí být prováděny tak, aby nedocházelo k jejich uvolnění. Výkopy kabelové trasy v blízkosti základů podpěr trakčního vedení musí být prováděny s maximální opatrností tak, aby nedošlo k porušení stability podpěry. Záhozy kabelové rýhy bude možno provádět následně po kontrole díla stavebním dozorem, provozovateli podzemních sítí a melioračních zařízení odkrytých při výkopu.

PS 43-02-01 Žst.Dynín, místní kabelizace

V rámci provozního souboru se navrhuje nová místní kabelizace na zhlaví směr Veselí n. L., která v sobě zahrnuje:

Položení nového místního kabelu konstrukce TCEKFLEZE 35XN0,6, délky 50m mezi stávající provozní budovou (místnost kabelových závěrů) a novým technologickým objektem (sdělovací místnost). Kabel bude ukončen na zářezových svorkovnicích.

Nový místní kabel k VTO u vjezdových návěstidel 1S,2S konstrukce TCEKFLEZE 3XN0,6. Kabel se ukončí v novém technologickém objektu (sdělovací místnost) v 19" rozváděčových skříních na zářezových svorkovnicích. Předpokládaná délka kabelu je 1,1km.

Položení ochranné trubky HDPE 40/33 k nové kameře na zhlaví. Délka ochranné trubky je 605m.

Po ukončení prací se provedou měření. Jednotlivé okruhy budou opatřeny translátory 600/600Ω.

PS 43-02-08 ŽST. Dynín, sdělovací zařízení

Obsahem provozního souboru PS 43-02-08 ŽST Dynín, sdělovací zařízení jsou:

- Vnitřní slaboproudé rozvody (datové, telefonní, hodinové) v nových objektech;
- Místní rádiové sítě 150 MHz;
- Úprava traťového rádiového systému;
- Přemístění stávajícího zařízení do nových sdělovacích místností;
- Centrální nápajecí zdroj 24V/10A pro napájení VTO;
- Provizorní stavy při prováděné rekonstrukci;
- Demontáž stávajících sdělovacích zařízení;

Vnitřní instalace (telefonní, datové a hodinové rozvody)

Náplní této části provozního souboru je výstavba nových hodinových, telefonních a datových rozvodů v nově rekonstruovaných místnostech a místnostech, ve kterých dojde stavbou k narušení stávajících rozvodů. Telefonní a datové rozvody budou řešené systémem strukturované kabeláže. Navrhuje se je provést s použitím komponentů strukturované kabeláže (min. třídy 5e), kabely LAM TWIN FTP 4x2x0,5 a ukončit ve sdružených datových a telefonních zásuvkách. Kabely se navrhuje vést v instalačních lištách vhodných pro rozvody strukturované kabeláže.

Do jednotlivých vytipovaných místností se také navrhuje osadit podružné analogové hodiny řízené DCF signálem z hlavních hodin. Dále dojde k přemístění některých částí sdělovacího zařízení do nových prostor a také k demontáži již zastaralých a nefunkčních zařízení. V rámci této části jsou řešeny případné provizorní stavy sdělovacího zařízení.

Provizorní stavy, přemístění a demontáže sdělovacího zařízení

Vzhledem k postupu výstavby a návaznosti na jednotlivé úseky dojde v rámci tohoto PS k provizorním stavům zejména v ŽST Dynín. Proto bude nutné vybraná sdělovací zařízení přemístit do provizorních prostor a po dokončení stavebních prací definitivně přemístit.

Stávající sdělovací zařízení, které bude nahrazeno novými technologiemi (příp. zastaralé a nefunkční zařízení) se navrhuje demontovat.

Místní rádiové sítě, úprava TRS

Navrhuje se vybudovat nové místní rádiové sítě MRS v železniční stanici Dynín na bázi IP technologie. Navrhujeme systém s dálkovým ovládáním radiostanic pomocí počítačové sítě. Na straně ovládané základnové radiostanice jsou umístěna dvě zařízení. VoIP hlasová brána, která tvoří rozhraní mezi běžnou telefonní linkou a počítačovou sítí, umožňuje kódovat a dekódovat hlas v několika standardních formátech a přenášet ho protokolem pro VoIP komunikaci H.323 nebo SIP.

Druhé zařízení (Interface) je speciální zařízení, které umožňuje ovládání radiostanice přes počítačovou síť TCP/IP a upravuje signál mezi VoIP bránou a radiostanicí. Pro spolehlivý přenos hlasu je třeba mít k dispozici přenosovou kapacitu o šířce přibližně 128 kb/s.

Celý systém bude ovládán z jednotného prostředí zapojovače (dotykový přístroj-Touch), který je dodáván v rámci PS 43-02-02 ŽST Dynín, ITZ. V případě výpadku ITZ (tzn. zařízení, které umožňuje ovládání MRS) nebude systém MRS funkční z hlediska ovládání tohoto zařízení ze zapojovače. Náhradou pro rádiovou komunikaci bude sloužit přenosná (ruční) radiostanice

(není součástí tohoto PS) příp. přenosný počítač se příslušným SW (není součástí tohoto PS). Celý systém bude nakonfigurován tak, aby bylo možné ovládat MRS i ze ŽST Veselí nad Lužnicí ze zapojovače IP, který bude dodán v rámci stavby Veselí – Ševětín, II.část Veselí n.L.-Horusice.

Na stávajícím traťovém rádiovém systému TRS budou provedeny změny, které vyplynou z obsazení jednotlivých železničních stanic dopravními zaměstnanci a případnou změnou řízení dopravy v daném úseku trati a také které budou vyvolány stavebními úpravami v železniční stanici Dynín. V rámci této stavby zůstane v ŽST Dynín dopravní zaměstnanec, tudíž stanice bude trvale obsazena. V rámci úprav TRS dojde pouze k přemístění stávající základnové radiostanice a dalších bloků do sdělovací místnosti. Antény traťového rádiového systému TRS budou umístěny na nový stožár TRS umístěný vedle technologického objektu. Na stožáru bude umístěna anténní jednotka systému MRS (anténní stožár je společný pro antény systému MRS a TRS). V rámci této stavby není uvažováno s ovládáním ZR47 z jiné železniční stanice.

Veškerý rádiový provoz (TRS, MRS) bude nahráván na záznamové zařízení ReDat 3 v ŽST Veselí nad Lužnicí.

PS 44-02-04 Dynín-Horusice, DOK a TK

Provozní soubor řeší vybudování nové dálkové metalické a optické kabelizace pro potřeby přenosu dat jednotlivých technologií. Vybuduje se:

- Traťový kabel (TK) konstrukce TCEPKPFLEZE 15XN0,8 ve společné trase s kabely zabezpečovacího zařízení. V ŽST Dynín se kabel ukončí v celém profilu. V zastávce Horusice bude TK dočasně ukončen ve sdělovací místnosti. Po vybudování návazné stavby dojde k napojení TK rovnou spojkou a zprovoznění celého úseku a tím odpojení kabelu od sdělovací místnosti v ZAST Horusice. Potřebné čtyřky se pomocí dělících spojek a přípojných kabelů vyvedou do reléového domku a VTO u přejezdu. Metalické ukončení bude provedeno zářezovou technikou. Délka traťového kabelu je 4550m
- Diagnostický optický kabel (DOK) - V celé délce se navrhuje uložení dvou ochranných trubek HDPE 40/33 mm. Jedna trubka bude pro DOK (barva modrá), druhá trubka bude rezervní (barvy černé). Ochranné trubky budou pokládány do společné trasy s kabely zab. zař. Pokládka trubek bude navazovat na trubky položené v rámci návazné stavby Ševětín – Veselí n.L., II.část Horusice – Veselí n.L. V ŽST Dynín bude DOK ukončen v novém technologickém objektu v 19" rozváděčové skříni na optickém rozváděči s E2000/APC pigtailami. Délka DOK je 4300m

  V zastávce Horusice budou HDPE trubky ukončeny vždy v místě návazné části stavby kabelovými koncovkami. Po vybudování návazné stavby dojde k napojení trubek rovnými spojkami a zprovoznění celého úseku.

  DOK se navrhuje v provedení s 36-ti optickými jednovidovými vlákny. V zastávce Horusice bude DOK vyveden a ukončen v optickém rozvaděči až do doby zprovoznění návazné stavby. Po zániku provizorní výhybny a uvedení celé stavby do provozu bude DOK propojen v kabelové komoře. Propojení bude rozdělovací spojkou, ze které budou vyvedeny 4 vlákna a smyčkově připojena venkovní skříň při reléovém domku pomocí OK 8vl. Optický rozvaděč ve sdělovací místnosti Horusice bude demontován.

Kabelové komory s kabelovou rezervou délky 30m se umístí před technologickým objektem v ŽST Dynín, při mostě v km 30,920 a na konci stavby v km 33,702.

Po skončení prací se na metalickém a optickém kabelu vykonají předepsaná měření.

PS 44-02-05 Dynín – Horusice, příprava pro rádiový systém GSM-R

Pro řešenou trať Dynín – Horusice bude podle návrhu umístěna základnová stanice v blízkosti provozního objektu v ŽST Dynín. V rámci objektu se položí ochranná trubka HDPE 40/33 a ochranná roura PE110 k budoucímu předpokládanému umístění základnové radiostanice o délce 50m. Při místě předpokládané BTS se osadí kabelová komora, ve které se ukončí HDPE trubka. Druhá strana HDPE trubky se ukončí v novém technologickém objektu (sdělovací místnost).
Ostatní rádiové systémy jsou součástí PS PS 43-02-08 ŽST Dynín, sdělovací zařízení.

PS 44-02-06 Dynín - Horusice, DOK ČD-T

Navrhovaný nový optický kabel bude v definitivním stavu sloužit jako náhrada za stávající závěsný optický kabel (ZOK). V úseku stavby od ŽST Dynín po konec stavby v km 33,702 se položí nová HDPE trubka 40/33, oranžové barvy. Pro uložení se využije společná kabelová rýha zhotovená pro sdělovací kabely (DOK, TK SŽDC) a zabezpečovací kabely.

Do HDPE trubky se zafoukne nový 36vl. SM optický kabel. Ten se ukončí v ŽST Dynín v nové sdělovací místnosti technologickém objektu v samostatné 19" rozváděčové skříni na optickém rozváděči s E2000/APC pigtailami.

Kabelové komory s kabelovou rezervou délky 30m se umístí před technologickým objektem v ŽST Dynín, u mostů v km 30,920 a 32,990 a na konci stavby v km 33,702.
Pro minimalizaci výluk stávajícího kabelu se v ŽST Dynín naspojkuje ZOK na nový už ukončený propojovací optický kabel.

V místě konci stavby v km 33,702 se v závislosti na pořadí staveb, optický kabel buď naspojkuje na stávající, nebo přepojí s novým kabelem z návazné stavby. Před začetím prací a po jejich ukončení se na optickém kabelu provedou příslušná měření. Celková délka kabelizace je 5400m.

Úpravy stávajících DK SŽDC

Dotčený DK SŽDC s.o. v úseku žst. Dynín – žst.Horusice bude v provozu pouze do položení nového dálkového optického kabelu a traťového kabelu, který tento kabel plně nahradí. V úseku Žst. Ševětín – Žst.Dynín bude Dálkový metalický kabel provozován v plném rozsahu jako doposud.

Z důvodů zasažení DK je třeba v jednotlivých úsecích (jednotlivých PS) nutno provést úpravy uložení DK.

Související stavba, která zasahuje do stávající trasy DK je výstavba dálnice D3. Tato stavba je rozdělena do dvou úseků – staveb. V rámci těchto staveb byly zpracovány stavební objekty přeložek předmětného kabelu DK SŽDC. Kolizní místa s výstavbou dálnice D3 řeší dva SO:

- **SO 651 Přeložky drážních sdělovacích kabelů nosné stavby D3 0309/I Bošilec – Ševětín**
- **SO473 Stranová přeložka sdělovacího kabelu km 108,975 – 109,504 nosné stavby D3 0308C Veselí nad Lužnicí – Bošilec.**

Obě stavby (železniční a dálniční) z časového hlediska projekčně navazují, proto proběhla koordinace. Před započetím realizace stavby je nutné konzultovat se správcem kabelu, v jaké poloze se nachází, respektive, v jakém pořadí budou stavby realizovány.

PS 44-02-07 Dynín – Horusice, úprava stávajícího DK SŽDC Č. Budějovice - Tábor

- V žkm 29,675 je proveden výpich z DK a VTO. Tento výpich bude zrušen. VTO bude demontováno a odbočná spojka nahrazena rovnou spojkou.

- V žkm 30,425 je proveden výpich z DK a VTO. Tento výpich bude zrušen. VTO bude demontováno a odbočná spojka nahrazena rovnou spojkou.
- V žkm 30,660 – 31,653 je vyprojektována stranová přeložka v rámci SO 651 dálniční stavby D3 0309/I Bošilec – Ševětín. V uvedeném km úseku budou zrušeny výpichy k VTO v km 31,259, km 32,061, km 32,446. VTO bude demontováno a odbočná spojka nahrazena rovnou spojkou.
- V žkm 32,690 je proveden výpich z DK do Žst. Horusice - budova bude demolována. Tento výpich bude zrušen. Ukončení v Žst. Horusice bude demontováno a odbočná spojka nahrazena rovnou spojkou.
- V žst. Horusice je navržen nový reléový domek do km 32,655. Jeho umístění koliduje se stávající trasou kabelu vedeného z výpichu DK. Pokud bude RD realizován před zrušením výpichu z DK, bude nutné na tomto kabelu provést přeložku mimo RD. Do přeložky je navržen plněný kabel TCEPKPFLEZE 20x4x0,8.

PS 43-02-10 Žst. Dynín, úprava stávajícího DK SŽDC Č. Budějovice - Tábor

- V žkm 29,124 je stávající křížení výpichu do stávající VB Dynín. Předmětná stavba by do tohoto křížení zasáhnout neměla. Přesto bude přechod pod kolejištěm vytyčen a případně po dobu stavby ochraňován.
- V žkm 29,124 před stávající budovou Žst. Dynín bude stávající kabel přerušen a napojen pomocí nové rovné spojky na nový kabel TCEPKPFLEZE 50x4x0,8. Zrušený kabel se opatří kabelovou koncovkou. Touto novou trasou bude provedeno nové připojení DK do nového TO Dynín. Dálkový kabel České Budějovice – Veselí n.L. ze směru Č.Budějovice bude ukončen celým profilem v novém TO Dynín. Definitivní ukončení DK v Žst. Dynín bude provedeno v novém kabelové stojanu na zářezových svorkovnicích.
- V žkm 29,589 dochází ke křížení DK s kolejištěm místě, kde se předpokládají terénní úpravy. Před započetím zemních prací bude prověřena hloubka uložení kabelu a v případě potřeby bude kabel zahlouben a zajištěn proti poškození.
- V žkm 29,654 je proveden výpich z DK a VTO. Tento výpich bude zrušen. VTO bude demontováno a odbočná spojka nahrazena rovnou spojkou.

PS 42-02-13 Ševětín – Dynín, SpS Neplachov, úprava stávajícího DK SŽDC

- V km 24,840 – 24,900 se DK SŽDC nalézá v prostoru výstavby nové SpS Neplachov. Před výstavbou SpS Neplachov se navrhuje stávající DK přeložit z blízkosti pupinační skříně P-13 až do žkm 24,917 mimo výstavbu SpS Neplachov. Trasa přeložky novým kabelem TCEPKPFLEZE 50X4x0,8 je vedena podél budoucího oplocení SpS Neplachov. V km 24,917 navazuje stranová přeložka kabelu DK 44 v rámci SO 651 dálniční stavby D3 –0309/I Bošilec – Ševětín.

D.3.4 Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic

Spínací stanice (SpS) 25 kV Neplachov je řešena jako 4-vypínačová spínací stanice trakčního vedení napájeného z trakčních transformoven (TT) Veselí n/L. a TT Č. Budějovice – Nemanice. Spínací stanice bude umožňovat podélné a příčné spojení obou stop trakčního vedení. Spínací stanice Neplachov je situována v km 24,865 nového kilometrování trati vedené osou koleje č.1, u neutrálního pole trakčního vedení západně od trati (vlevo ve směru staničení). Technologie SpS je navržena do objektu, který je řešen ve stavební části E.3.3 – SO 42-40-02 – Ševětín - Dynín, spínací stanice Neplachov.

V samostatné místnosti ¨SpS je umístěna rozvodna nn tj. vlastní spotřeba (VS) SpS, kde jsou kromě rozvaděčů VS umístěno i sdělovací zařízení, rozvaděč pro dálkové ovládání úsekových odpojovačů (DOÚO) trakčního vedení (TV) a zařízení dálkové řídící techniky (DŘT).

Ve stavebním objektu je kromě technologie spínací stanice (SpS) integrována i transformovna 22/0,4 kV (TS 22/04 kV), jejíž technologická část je řešena v části D.3.5, PS 40-03-01 – Ševětín - Dynín, SpS Neplachov, transformovna TS 22/0,4kV.

PS 42-04-01 - SpS Neplachov, rozvodna 25 kV, technologie

Rozvodna 25 kV SpS Neplachov je navržena z 10 skříní vzduchem izolovaného rozvaděče 25 kV se 4 vypínačovými skříněmi, 4 skříněmi spojky přípojnic, a polem vývodu na jednofázový transformátor vlastní spotřeby (TVS) a polem s vlastním TVS 25/023 kV, 60 kVA. Rozvodna je umístěna v samostatné místnosti objektu SpS.

Rozvaděč 25 kV je vyzbrojen vn vypínači umístěnými na pojízdných vozících, které nahrazují odpojovače. Na vozících jsou umístěny i přístrojové transformátory proudu (PTP). Na napaječových vývodech jsou umístěny přístrojové transformátory napětí (PTN).

Napaječové přívody TV jsou řešeny 2 paralelními kabely řešenými v části E3.1 – SO 42-60-02.

Pro definování zpětné cesty proudového obvodu TV je ve SpS řešen rozvaděč zpětných kabelů, jehoˇž přípojnice je spojen s kolejovým vedení přes symetrizační tlumivku řešenou v rámci části E3.7 – SO 42-61-01 – Ševětín - Dynín, ukolejnění vodivých konstrukcí.

Pro definování zpětné cesty proudového obvodu TV je ve SpS řešen rozvaděč zpětných kabelů, jehoˇž přípojnice je spojen s kolejovým vedení přes symetrizační tlumivku řešenou v rámci části E3.7 – SO 42-61-01 – Ševětín - Dynín, ukolejnění vodivých konstrukcí.

PS 42-04-02 - SpS Neplachov, rozvodna 25 kV, systém kontroly a řízení

V ovládacích skříňkách jednotlivých polích rozvaděče 25 kV je umístěn distribuovaný systém kontroly a řízení (SKŘ) rozvodny vyzbrojený digitálními ochranami a PLC automaty vzájemně propojenými metalickými kabely. Přenos na DŘT je řešen optickými kabely.

Programovatelné automaty v R25 kV zajišťují realizaci blokovacích podmínek, přenos signálů a měřených veličin (U, I) na řídící počítačový systém, který je součástí DŘT. Dále může být zpětně ovlivňován ve smyslu dálkového a ústředního řízení. Napojení na DŘT řeší PS 42-06-01 Ševětín - Dynín, SpS Neplachov, koncentrátor SKŘ včetně DŘT.

PS 42-04-03 - SpS Neplachov, vlastní spotřeba

Základní napájení vlastní spotřeby SpS je řešeno z transformátoru vlastní spotřeby (TVS) 27/0,23 kV umístěného v rozvodně 25 kV a řešeného v rámci PS 40-04-01. Záložní napájení je řešeno z transformátoru 22/0,4 kV řešeného transformovny 22/0,4 kV v části D.3.5

Oba přívody VS tj. jak z rozvaděče 25 kV, tak i z přípojky nn budou měřeny elektroměry a to s polopřímým měření základního napájení z TVS a fakturačním ze sítě E-ON s přímým měřením záložního napájení s přenosem na dispečink drážní energetiky.

Z přípojnice rozvaděčů nn je napájen přes usměrňovače/nabíječ rozvaděč 110 V-DC s paralelně připojenými bateriemi 110 V-DC. Pro napájení nejdůležitějších odběrů 230V-AC je z rozvaděče 110 kV napájen přes střídače rozvaděč zabezpečeného napájení 230 V-AC. Z rozvaděčů 110V-DC a 230 V-AC jsou pak napájeny motorové pohona PLC automaty pro SKŘ.

PS 42-04-04 - SpS Neplachov, vnější uzemnění

Okolo SpS je navržena mřížová společná zemnící síť dimenzovaná na odpor uzemnění technologických zařízení SPS a TS 22/0,4 kV vč. vlastní spotřeby a ostatních zařízení SpS. Vypočtený zemní odpor navržené zemnící sítě je do 5 Ω. Na zemnící síť budou připojeny všechny neživé vodivé konstrukce, stroje a zařízení řešené v objektu SpS. Pro definování zpětné cesty proudového obvodu TV je ve SpS řešen rozvaděč zpětných kabelů, jehoˇž přípojnice je

spojen s kolejovým vedení přes symetrizační tlumivku řešenou v rámci části E3.7 – SO 42-61-01 – Ševětín - Dynín, ukolejnění vodivých konstrukcí.

D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)

Transformovna 22/04 kV je integrována v technologickém objektu pro SpS stavebně řešeném v části E.3.3 – SO 42-40-02 – Ševětín - Dynín, spínací stanice Neplachov. Dispozičně je umístěna do jižní části budovy tak, s tím že transformátor je odvětráván směrem východním. Transformovna je napájena kabelovým paprskovým vedení z přípojky 22 kV- SŽDC Tuto přípojku tvoří svod z bet. sloupu na konci přípojky vrchního vedení 22 kV, kterou vybuduje dodavatel el. energie – E-ON ve své investici. Přípojka 22 kV je řešena v části E.3.6 – SO 42-62-01 – Ševětín - Dynín, SpS 25kV, 50Hz, Neplachov, přípojka 22kV SŽDC.

PS 42-03-01 – Ševětín - Dynín, SpS Neplachov, transformovna TS 22/0,4kV

Transformovna 22/0,4 kV řešená jako jednopodlažní stanice se samostatnými místnostmi pro rozvaděč vn o dvou polích tj. kabelový přívod s uzemňovačem a vývod na transformátor, stanoviště transformátoru do 160 kVA. Rozvodnu nn tvoří místnost vlastní spotřeby SpS, neboť transformovna napájí výhradně vlastní spotřebu SpS a je řešena v rámci části D. 3.4 – PS 42-04-03 Ševětín - Dynín, SpS Neplachov, vlastní spotřeba.

Pro možnost dálkového ovládání jsou odpínač ve vývodu z rozvaděče vn a přívodní jistič do rozvaděče nn vyzbrojeny motorovými pohony.

D.4.1 Dispečerská řídící technika

PS 42-06-01 Ševětín-Dynín, SpS Neplachov, koncentrátor SKŘ včetně DŘT

PS 43-06-01 Žst.Dynín, DŘT vč. odstranění objektu DŘT

PS 44-06-01 Dynín-Horusice, odb. Horusice demontáž DŘT vč. odstr. obj. DŘT

PS 47-06-01 ED Č.Budějovice, doplnění DŘT

PS 42-06-01 Ševětín – Dynín, SpS Neplachov, koncentrátor dat včetně DŘT

Účelem provozního souboru je vybudování nové podřízené stanice dispečerské řídící techniky pro řízení nové spínací stanice Neplachov, kde bude vybudován systém řízení a kontroly technologických zařízení na bázi distribuovaných podřízených logických automatů. Řízena budou technologická zařízení v rozvodně 25kV, rozvodně 22kV, úsekové odpojovače trakčního vedení a systém napájení vlastní spotřeby. Součástí tohoto PS je centrální stanice IPC postavená na bázi průmyslového počítače PC včetně pracoviště obsluhy (pro případ přítomnosti personálu) s PLC koncentrátorem kontaktních signálů-přímé vstupy/výstupy. Další podřízené PLC automaty jsou součástí navazujících technologických provozních souborů (SKŘ) řešící rozvodnu 25kV a vlastní spotřebu. Napájení technologie DŘT se předpokládá ze zálohované sítě 230V/50Hz z vlastní spotřeby zajištěné UPS ve skříni pro překrytí přepínacích jevů bez restartu IPC a PLC.

PS 43-06-01 Žst.Dynín, DŘT včetně odstranění objektu DŘT

Účelem provozního souboru je vybudování podřízené stanice dispečerské řídící techniky pro řízení úsekových odpojovačů trakčního vedení, rozvodny nn (přepínání nových záložních zdrojů zab.zař.) a zdroje UNZ v železniční stanici v souvislosti se změnami v konfiguraci trakčního vedení v rámci zdvoukolejnění traťového úseku a přechodu na napájení zabezpečovacího zařízení z trolejového vedení. Napájení technologie DŘT se předpokládá z rozvaděče RZN, který je napájen z napájecího zdroje ÚNZ sítě 230V/50Hz.

Dále se v rámci tohoto PS provede demontáž a likvidace stávajícího laminátového objektu, ve kterém je stávající technologie DŘT umístěna. Stávající technologie DŘT zůstane po potřebnou dobu během stavby beze změny.

Požadavky ČD-T

V případě, že nebude této stavbě předcházet stavba „Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora“ je nutné zajistit zachování provozu stávajícího systému DŘT (technologie UFT) pro ŽST. Roudná a Soběslav i po demontáži této technologie v ŽST. Dynín a Horusice.

PS 44-06-01 Dynín – Horusice, odb.Horusice, demontáž DŘT vč.odstr.objektu DŘT

Účelem provozního souboru je demontáž stávající podřízené stanice dispečerské řídící techniky pro řízení úsekových odpojovačů trakčního vedení výhybny Horusice v souvislosti se změnami v konfiguraci trakčního vedení v rámci zdvoukolejnění traťového úseku. Současně se provede demontáž a likvidace stávajícího laminátového objektu, ve kterém je stávající technologie DŘT umístěna. Stávající technologie DŘT zůstane po potřebnou dobu během stavby beze změny.

PS 47-06-01 ED Č.Budějovice, doplnění DŘT

V Elektrodispečinku železniční dopravní cesty Č.Budějovice se navrhuje provést softwarové doplnění stanic budovaného úseku do stávajícího software (zrušení stávajících a doplnění nových grafických schémat, poruchových hlášení, povelových tabulek, komunikačních parametrů, přechodových stavů atd.). Dále se v rámci tohoto PS navrhuje modernizace jednoho dispečerského pracoviště, tj. 3 řídicí jednotky PC zobrazení s celkem 3 LCD monitory a periferiemi obsluhy (klávesnice, myš) zapojenými do stávajících switchů ve skříni systémových serverů.

D.4.2 Ostatní sdělovací zařízení

PS 47-02-02 Ševětín-Horusice, přenosový systém SDH
PS 41-02-02 Žst.Ševětín, ITZ
PS 42-02-10 Ševětín-Dynín, SpS Neplachov, EZS
PS 42-02-11 Ševětín-Dynín, SpS Neplachov, kamerový systém
PS 42-02-12 Ševětín-Dynín, SpS Neplachov, provizorní připojení
PS 43-02-02 Žst.Dynín, ITZ
PS 43-02-04 Žst.Dynín, ASHS
PS 43-02-05 Žst.Dynín, EZS
PS 43-02-06 Žst.Dynín, rozhlasové zařízení
PS 43-02-07 Žst.Dynín, informační systém
PS 43-02-09 Žst.Dynín, kamerový systém
PS 44-02-01 Dynín-Horusice, zastávka Horusice, rozhlasové zařízení
PS 44-02-03 Dynín-Horusice, zast.Horusice, demontáž stáv.sděl.zařízení ve VB

PS 47-02-02 Ševětín – Horusice, přenosový systém SDH

Pro přenos datových okruhů, telefonních okruhů, videosignálů a pro propojení TZ na řešené trati Ševětín – Horusice, navrhujeme vysokokapacitní zařízení SDH s přenosovou rychlostí STM-4 (tj. 622 Mbps). Přenosový systém se navrhuje se v ŽST. Dynín a ve SpS Neplachov. Na přenosový systém bude připojeno zařízení:

- Budoucí základnové stanice BTS systému GSM-R - E1
- Ethernet rozhraní pro připojení přes datový switch:
  - Telefonní zapojovač a integrované tel.zař. ITZ systému IP
  - Ústředna EZS a ASHS zapojené na EZS
  - Kamerový systém

- Dispečerská řídící technika DŘT
- Informační systém
- Osvětlení a výhřev výměn

Součástí přenosového systému bude řešeno:

- Vlastní přenosový systém SDH STM-4 v žst Dynín, SpSt Neplachov
- Datové switche pro připojení PTV, ITZ
- Napájecí zdroj 48V s akubaterií na dobu zálohy 6 hodin provozu ve SpSt Neplachov
- Datová síť intranet vybudovaná pomocí switchů s optickými převodníky na samostatných vláknech v žst Ševětín, Dynín, datový uzel Veselí n.L.- navrženo na základě požadavku provozovatele ze vstupní porady, kde se požadovalo převést Intranet na optický kabel.
- Rozvaděč dálkové diagnostiky (InK)
- Převod okruhů DŘT Veselí n.L.-Roudná pomocí PCM 1.ř

Zařízení SDH bude umístěno v ŽST. Dynín ve sdělovací místnosti. Napájení zařízení bude ze zálohovaného napájecího zdroje pomocí usměrňovače s akubateriemi pro zálohování na dobu zálohy 6 hod provozu včetně zařízení ITZ. Zdroj je řešen v rámci PS 43-02-02 Žst Dynín, ITZ.

Dodané zařízení SDH bude kompatibilní se stávajícím přenosovým systémem. Dohled nad zařízením SDH bude z centrálního dohledového pracoviště ČD-T. Navrhované přenosové zařízení bude začleněno pod stávající dohledový a konfigurační nástroj sítě - CTM. Pro začlenění do CTM bude navržen příslušný počet licencí.

Dále je součástí tohoto provozního souboru zapojení určených technických zařízení do systému dálkové diagnostiky žel. infrastruktury. Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (druhé vydání). Systém bude umožňovat jeho následné rozšíření a doplnění v souladu s pokračujícími a navazujícími stavbami.

Do sítě Ethernet (technologická datová síť) a přes přenosový systém SDH budou z jednotlivých železničních stanic a objektů zapojena jednotlivá zařízení (Osvětlení, EOV, EZS/ASHS, rozhlasové a informační zařízení, jednotlivá měření, měření elektrické energie, technologie výtahů a čerpadel a další TLS dle TS 2/2008-ZSE), u kterých bude na výstupu definováno dohodnuté rozhraní a přenosový protokol. Konfigurace systému je navržena jako aplikace klient/server. Informace budou přenášeny na integarční server (InS) v ED SŽDC České Budějovice (primárně).

PS 41-02-02 žst Ševětín, ITZ
PS 43-02-02 žst Dynín, ITZ

V železniční stanici Ševětín a Dynín bude vybudován nový telefonní zapojovač systému IP s integrovanou funkcí telefonní ústředny. Počet okruhů MB a telefonů služební telefonní sítě do ITZ bude následující:

ITZ Ševětín

- 11xMB okruhy
- 5x analog tel. přípojka
- 3x IP tel. přípojka

ITZ Dynín

- 7xMB okruhy
- 8x analog.tel.př.
- 2x IP tel.přípojka

Ovládací pracoviště zapojovače bude v každé žst jeden s touchscreenovou obrazovkou LCD.

Pro komunikaci v dopravní síti a do telefonní sítě budou ITZ připojeny na ITZ Veselí n. L. pomocí technologické datové sítě a SDH. Připojení ITZ Ševětín bude pomocí datové sítě intranetu v samostatné VLan do žst Dynín na datovou technologickopu síť Ethernet.

Součástí tohoto PS bude i doplnění příslušných licencí a případně úprav (SW) pro nahrávání provozu TZ, MRS v ŽST Veselí nad Lužnicí. Součástí úprav nahrávacího zařízení bude i doplnění SW pro funkci signalizačního panelu. Dále budou doplněny licence do telekomunikačního serveru ve Veselí n.L.

Z důvodů možnosti dálkového ovládání žst Ševětín a automatického hlášení i v zastávkách se navrhuje IP rozhlasová ústředna v žst Ševětín a v zastávce Neplachov (v současné době RNZ). Připojení zastávky Neplachov bude pomocí modemů HDSL po stávajícím okruhu v DK.

PS 42-02-11 Ševětín-Dynín, SpS Neplachov, kamerový systém

V rámci tohoto PS bude vybudován kamerový systém na bázi IP technologie. Vzhledem k velikosti přenášených datových toků z IP kamer budou použity kamery s kompresí H.264.

Celý kamerový systém vzhledem ke vzdálenostem od přenosového zařízení a možnosti zarušení bude navržen na optickém vlákně. Při nedostatečných světelných podmínkách bude u kamer použito IR přisvícení. Napájení k jednotlivým kamerám bude zajištěno vždy z nejbližšího silového rozvaděče. U každé kamery bude montážní krabice/skříň, ve které bude instalován převodník OK/Ethernet a zdroj pro napájení kamer.

Klientské pracoviště kamerového systému bude v rámci této stavby umístěno v ED SŽDC České Budějovice (doplnění SW, licence). Celý kamerový systém vzhledem ke vzdálenostem od přenosového zařízení a možností zarušení bude navržen po optických kabelech. Ze SpS Neplachov bude pořízený záznam z kamer ukládán na kamerový server umístěný v ED SŽDC České Budějovice prostřednictvím přenosového zařízení SDH a technologické datové sítě.

PS 43-02-09 Žst Dynín, kamerový systém

V rámci tohoto PS bude vybudován kamerový systém na bázi IP technologie. Vzhledem k velikosti přenášených datových toků z IP kamer budou použity kamery s kompresí H.264.

Vzhledem k tomu, že v rámci této stavby nedochází k realizaci nástupišť, bude vybudován kamerový systém v následujícím rozsahu. V ŽST. Dynín se vybuduje kompletně vnitřní část kamerového systému tzn. převodníky OK/Ethernet, datové připojení do technologické datové sítě a SDH. Z venkovní části kamerového systému bude realizována otočná kamera na zhlaví směrem na Veselí nad Lužnicí a pro přehled v železniční stanici Dynín dvě IP kamery umístěné dle situace na technologickém objektu. Kamery na nástupišti budou doplněny až při realizaci nástupišť v následných navazujících stavbách.

Celý kamerový systém vzhledem ke vzdálenostem od přenosového zařízení a možností zarušení bude navržen na optickém vlákně. K otočným kamerám bude v rámci místní kabelizace položena HDPE trubka do které bude zafouknut optický kabel. Při nedostatečných světelných podmínkách bude u kamer použito IR přisvícení. Napájení k jednotlivým kamerám bude zajištěno

vždy z nejbližších silových rozvaděčů. U každé kamery bude montážní krabice/skříň, ve které bude instalován převodník OK/Ethernet a zdroj pro napájení kamer.

Klientská pracoviště kamerového systému budou v rámci této stavby umístěny v ŽST Dynín, ŽST Veselí nad Lužnicí (doplnění). Z ŽST. Dynín bude záznam z kamer ukládán na kamerový server (záznamové zařízení) v ŽST Veselí nad Lužnicí, který bude v této stavbě doplněn o potřebný HW, SW a licence.

PS 42-02-12 Ševětín-Dynín, SpS Neplachov, provizorní připojení

Vzhledem k tomu, že situování spínací stanice je v úseku tratě, která se nerekonstruuje nebude k dispozici nové optické připojení. Navrhuje se připojení pomocí stávajícího optického kabelu ZOK ČD-T. Připojení se navrhuje následovně:

- Na základě konzultací s ČD-T, je nový vývod do SpS Neplachov z nejbližší spojky na ZOK, která je v tomto případě v km 26,060 na stožáru č.104A (č.spojky S8)
- Ze spojky S8 bude smyčkově připojena SpS závěsným kabelem 12vl. do km 24,862, kde dojde k přechodu železniční trati mezi stožáry č.66 a č.65. Závěs zde bude ukončen a kabel sveden do zemně a dále výkopem přiveden v ochranné trubce HDPE do SpS. U stožáru č. 65 bude v zemi umístěna kabelové komora pro umístění kabelové rezervy
- Zavěšení kabelu řeší objekt SO 42-60-03 Ševětín - Dynín, zavěšení ZOK
- Kabel bude ve SpS ukončen na optickém rozvaděči ve skříni 19“ společně s přenosovým systémem SDH
- Vyvedená dvojice vláken smyčkově do SpS budou vlákna, na kterých je v současné době provozován přenosový systém SDH SŽDC. Po dobu připojování SpS bude SDH provozováno mezi Veselím n.L. – Č.Budějovicemi po jiných vláknech.

PS 43-02-04 žst Dynín, ASHS

Prostory, kde bude umístěno nové technologické zařízení, budou chráněny proti požáru zařízením autonomním samočinným hasícím systémem (ASHS). V rámci tohoto PS je navrženo chránit místnosti stavědlové ústředny v železniční stanici Dynín. V uvedené místnosti bude použit autonomní samočinný hasicí systém (ASHS) na plyn FM-200. Navržený systém bude obsahovat ústřednu s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, indikační tabla, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové lahve (lahví) s dostatečným množstvím hasiva FM-200 a potrubní rozvod. Součástí ústředny bude i napájecí zálohovaný zdroj s možností dobíjení. Ústředna bude napájena ze sítě 230V/50Hz. Ústředna ASHS bude připojena na ústřednu EZS pomocí beznapěťových kontaktů NC/NO. Provozní stavy z ústředny ASHS budou směřovány do dohledového pracoviště prostřednictvím ústředny EZS.

PS 43-02-06 ŽST. Dynín, rozhlasové zařízení
PS 44-02-01 Dynín-Horusice, zastávka Horusice, rozhlasové zařízení

V železniční stanici Dynín a v zastávce Horusice bude vybudováno rozhlasové zařízení pro informování cestujících. Rozhlasová ústředna bude v IP provedení. Rozhlasové zařízení bude dále vybaveno zařízením pro zpětnou vazbu pro kontrolu proběhlého hlášení.

Vzhledem k tomu, že v rámci této stavby nedochází k realizaci nástupišť, bude vybudováno rozhlasové zařízení v následujícím rozsahu. V ŽST. Dynín se vybuduje kompletně vnitřní část rozhlasového zařízení tzn. IP rozhlasová ústředna (převodníky, zesilovače, moduly pro zpětnou kontrolu atd.). Tato vnitřní část bude připojena na stávající rozhlasové větve

(venkovní část). V rámci venkovní části dojde pouze k vybudování nových reproduktorů, které se dle možností umístí na nový technologický objekt, který bude v rámci této stavby realizován. Venkovní část rozhlasového zařízení bude realizována až při realizaci nástupišť v následných navazujících stavbách.

V zastávce Horusice bude vybudováno rozhlasové zařízení ve standardním rozsahu. Rozhlasová ústředna bude umístěna v releovém domku ve sdělovací místnosti do 19" skříně společně s ostatními prvky sdělovacího zařízení. Pro umístění vnějších reproduktorů budou využity stožáry pro osvětlení.

Rozhlas bude ovládán z PC nebo mikropočítače (v zastávkách) pro automatická hlášení. Pro živá hlášení bude využit telefonní zapojovač (TZ) a jeho SW pro telefonní řízení spojení a hlášení bude z ovládacího pracoviště TZ. Rozhlasové zařízení v zastávce Horusice bude ovládáno z ŽST. Dynín nebo ze ŽST. Veselí nad Lužnicí. V případě bezobslužného provozu v ŽST. Dynín bude rozhlasové hlášení realizováno přes technologickou datovou síť z informačního systému a TZ v ŽST. Veselí nad Lužnicí.

Rozhlasové kabely budou ukončeny v kabelových skříních řešených v rámci projektů sdělovacího zařízení a MK zářezovou technikou.

Nastavení hlasitosti nového rozhlasového zařízení se provede ve smyslu vyhlášky č. 13/1977 Sb. ve znění výjimek uplatnitelných pro rozhlasová zařízení v areálech dopraven.

Stávající rozhlasové zařízení bude demontováno. Reproduktorové stožáry před rekonstrukcí kolejiště a rozhlasová ústředna až po výstavbě nového rozhlasového zařízení pro informování cestujících.

PS 42-02-10 Ševětín-Dynín, SpS Neplachov, EZS
PS 43-02-05 žst Dynín, EZS

Vzhledem k tomu, že jednotlivé objekty kde bude umístěno technologické zařízení na řešené trati Ševětín - Horusice budou bezobslužné, navrhuje se ostraha jednotlivých objektů před vstupem nepovolaným osobám. Zajištěny budou objekty:

- Technologický objekt v žst Dynín
- Objekt SpS Neplachov

Zajištění objektu bude provedeno jako trojstupňové (plášťová ochrana, prostorová ochrana, kontrola vstupu). Ve sdělovací místnosti bude umístěna ústředna elektrické zabezpečovací signalizace (EZS). Na ústřednu budou zapojena čidla:

- Magnetické kontakty na všech otevíracích částech (okna, dveře)
- Čidla reagující na rozbití skla „GLASS-BREAK"
- Prostorová PIR nebo duální čidla (PIR+MW)
- Doplňková ochrana- kontrola vstupu do objektu

Čidla budou umístěna tak, aby byla zajištěna především plášťová ochrana objektu (okna, dveře atd.) a doplněna o ochranu vnitřních prostorů. Ústředna se navrhuje připojit pomocí datové sítě LAN na přenosový systému na centrální dohled. Na ústřednu EZS budou připojeny ovládací klávesnice, které se navrhují umístit v dopravní kanceláři a u vchodů do objektů. Výstup z ústředny EZS bude připojen přes rozhraní LAN na datový switch a přenosové zařízení SDH.

Provozní stavy z ústředen EZS budou směřovány do dohledového pracoviště v ŽST. Veselí nad Lužnicí, které je vybudováno v rámci stavby „Modernizace trati Ševětín - Veselí nad Lužnicí - II. část úsek Horusice - Veselí nad Lužnicí" a na nové klientské pracoviště dálkové diagnostiky technologických syrstémů („DDTS") v ŽST Dynín a Veselí nad Lužnicí.

Provozní stavy z ústředny EZS umístěné v SpS Neplachov budou směřovány do nového dohledového pracoviště ED České Budějovice a na klienstské pracoviště dálkové diagnostiky technologických syrstémů („DDTS“) vybudované v rámci jiných staveb.

Nejdůležitějším problémem celého zabezpečení je rychlá a dokonalá reakce na poplachový signál systému. Technické řešení dává několik výše uvedených možností. Nutná je však především organizační stránka zabezpečení, která musí být vyřešená.

Součástí systému a dohledu EZS bude i připojení a dohled nad zařízením ASHS (viz předchozí kapitola).

PS 43-02-07 ŽST. Dynín, informační systém

V železniční stanici Dynín bude vybudován nový informační systém pro cestující v minimálním rozsahu vzhledem k nerealizaci nástupišť v rámci této stavby. Bude vybudována vnitřní část informačního systému tzn. PC informačního systému (převodníky) a software pro hlasová hlášení a řízení informačního systému. Z venkovní části bude realizována pouze odjezdová tabule umístěná na technologickém objektu. Informační panel se navrhuje použít s LCD displejem s možností zobrazovat aktuální „běžící“ informace.

Řízení informačních tabulí bude pomocí PC IS vybaveného současně softwarem pro hlasová hlášení v ŽST. korigované a spouštěné z informačního serveru v ŽST. Veselí nad Lužnicí. Pomocí PC a jednotlivých prvků systému s vazbou na rozhlasové zařízení v železniční stanici a zařízení pro informování cestujících v zastávkách dojde k automatickému a vizuálnímu informování cestujících.

Ovládání celého systému bude prováděno místně pomocí pracoviště v dopravní kanceláři, dálkově z řídícího serveru v železniční stanici Veselí nad Lužnicí, případně v budoucnu po vybudování dálkového řízení z dispečerského pracoviště. Dálkové ovládání bude realizováno pomocí technologické datové sítě a přenosového systému v jednotlivých železničních stanicích.

Do systému budou dodávány informace o aktuálních dopravních procesech z graficko - technologické nadstavby zabezpečovacího zařízení (GTN). Investor stavby požaduje v provedení prvků IS sledovat technologii LCD panelů s maticovým rastrem s podsvícením LED diodami.

PS 44-02-03 Dynín-Horusice, zastávka Horusice, demontáž stávajícího sděl. zař. ve VB

Stávající sdělovací zařízení v ŽST. Horusice bude po zprovoznění nového sdělovacího zařízení v nové zastávce Horusice demontováno. Jedná se o následující zařízení:

- Ovládací modul traťového radiového systému ZL-47 (zapojený na ZR-47 Dynín) a ZO-47;
- VD, VE Seldat;
- Telefonní zapojovač DZ 61 včetně ovládání ve stolu výpravčího;
- Účastnická PCM PGS 4 zapojená na ATÚ Veselí n.L.;
- Radiostanice technol. radiové sítě PR11.

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 41-10-01 Žst. Ševětín, železniční svršek

Současný stav

Stávající železniční stanice Ševětín leží v km 22,246. Je stanicí:

- smíšenou podle povahy práce,
- mezilehlou po provozní stránce,
- s výpravním oprávněním pro cestující a vozové zásilky.

Staniční kolejiště tvoří jeden obvod a je vybaveno 4 dopravními kolejemi. Na českobudějovickém zhlaví jednokolejná trať od Chotýčan přechází ve dvoukolejnou do Dynína.

Směrově leží stanice v přímé, oblouk navazuje těsně za veselským zhlavím. Traťová rychlost je trvale omezena na 90 km/h (vzhledem k směrovým poměrům v sousedních traťových úsecích).

Sklonové poměry ve stanici jsou nevyhovující. Část staničního kolejiště (mezi výpravní budovou a přejezdem) leží v minimálním sklonu do 1 ‰, zbylá část kolejiště směrem k Chotýčanům však leží ve sklonu 8 – 10 ‰.

Železniční svršek je tvaru S49 s tuhým upevněním na betonových pražcích SB8, případně dřevěných v kolejovém loži. Svrškový materiál je možno dále využít jako užitý.

Ve stanici jsou úrovňová nástupiště typu DOSTA u kolejí č. 1 – 234, č. 2 – 255 m a č. 3 – 165m. V obvodu stanice se nachází úrovňový přejezd v ev.km 22,611 silnice III. třídy č. 1556.

Navrhovaný stav

Úpravy stanice zahrnují vyjmutí stáv. výhybek č. 3, 4, 5, 6 (včetně zrušení kusé kol. č. 2a) a vložení nových výh. č. 1, 2, 3 - do kol. č. 1 tvaru J49-1:18,5-1200-II (Vodb=100 do kol. č. 2), č. 2 do kol. č.1 tvaru J49-1:9-300-I (Vodb=50 do kol. č. 3) a č. 3 do kol. č. 2 Obl-o49-1:9-300-(1200/400,307) (Vodb=100 do kol. č. 2). Tím bude dosaženo zvýšení rychlosti v kol. č. 2 ze současných 50 km/h na 100 km/h. Materiál výhybek bude nový tvaru S49 2.generace na bet. pražcích.

Zvýšení rychlosti na 100 km/h bude pouze na chotýčanském zhlaví a záhlaví v 1. i 2. koleji.

Pro zvýšení rychlosti na 100 km/h bude provedeno úprava i na navazující části traťového úseku od Chotýčan od km 20,876 ke krajní výhybce č.1 (dl. cca 719 m) spočívající ve směrové a výškové úpravě stávajícího železničního svršku vč. výměny svěrek ŽS3 za svěrky ŽS4, výměny pryžových podložek pod patu kolejnice, výměna dvojitých pružných kroužků a výměny LIS.

SO 43-10-01 Žst. Dynín, železniční svršek

Současný stav

Stávající železniční stanice Dynín leží v km v km 29,055. Je stanicí:

- smíšenou podle povahy práce,
- mezilehlou po provozní stránce,
- s výpravním oprávněním pro cestující a vozové zásilky.

Staniční kolejiště tvoří jeden obvod a je vybaveno 4 dopravními kolejemi. Z manipulační koleje č. 5 odbočuje vlečka Zemědělských služeb Dynín, vlečka Agrochemický podnik Mydlovary odbočuje z vlečky Zemědělských služeb.

Směrově leží stanice v přímé, traťová rychlost je 100 km/h. Sklon staničních kolejí nepřesahuje 2,5‰.

Ve stanici jsou úrovňová nástupiště u kolejí č. 1 – 252 m, č. 2 – 256 m a č. 3 – 237 m nástupní hrany jsou tvořeny z tvárnic Tischer, povrch je z litého asfaltu. Na veselském zhlaví přechází dvoukolejná trať od Ševětína v jednokolejnou do Horusic.

Železniční svršek je v kolejovém loži tvořen kolejnicemi tvaru S49 s tuhým upevněním na betonových pražcích, případně dřevěných pražcích v místě kolejového rozvětvení. Svrškový materiál je možno částečně dále využít jako užitý.

Navrhovaný stav

Zruší se manipulační kol. č. 5 včetně kusé koleje 5d a výh. č. 8, 9. Kolejiště vlečky se ukončí kolejnicovým zarážedlem v místě stávající výhybky č.9. Tím se vlečková kolej (Zemědělské služby Dynín a.s.) zapojuje do dráhy jednostranně na budějovickém zhlaví.

Na veselském zhlaví se zruší kusá kol. č. 4a a vyjmou výh. č. 10a, 10, 11, 12, 13. Vlastní modernizace žel. svršku a spodku začíná na veselském zhlaví ve stáv. km 29,244 = km 29,200 (nové staničení). Vloží se nové výhybky č. 11 a 12 pro odbočení do předjízdných kolejí č. 3 a 4 (rychlost Vodb=60 km/h) tvaru J60-1:12-500-l a kolejové spojky pro Vsp=80 km/h tvaru J60-1:14-760-l (výh. č. 13, 14, 15, 16). Staniční kolej č. 2 je nově zapojena do nové traťové koleje č.2 ve směru Veselí nad Lužnicí.

Materiál železničního svršku je v hlavních kolejích 60 E 2 s pružným bezpodkladnicovým upevněním, v předjízdných kolejích materiál nový tvaru 49 E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním, nebo užitý S49 s tuhým podkladnicovým upevněním. V kolejích č. 3 a 4 je provedena směrová a výšková úprava pro zvýšení rychlosti na 60 km/h ve směru od Veselí n.L.

SO 43-15-01 Žst. Dynín, vystrojení trati,

Současný stav

Současný stav výstroje trati je nevyužitelný pro modernizaci. Během výstavby dojde k demontáži současné výstroje.

Navrhovaný stav

Objekty řeší rozmístění staničníků, sklonovníků, předvěstníků, rychlostníků, vzdálenostních upozorňovadel, tabulí před zastávkou a tabulí konec nástupiště. Součástí objektu je úprava stávajícího železničního bodového pole a osazení zajišťovacích značek pro zajištění geometrické polohy koleje.

SO 44-10-01 Dynín - Horusice, železniční svršek

Současný stav

Stávající traťový úsek Dynín – Horusice je 3,225 km dlouhý, jednokolejný. Traťová rychlost je 100 km/h, jediný směrový oblouk u Horusických blat o poloměru 530 m trvale omezuje traťovou rychlost na 90 km/h.

Trať od Dynína klesá sklony 6 – 8 ‰ až k Horusickým blatům, odkud sklonem 4 ‰ stoupá k Horusicím.

Železniční svršek je tvaru S49 s tuhým upevněním na betonových pražcích SB8 v kolejovém loži. Svrškový materiál je možno dále využít jako užitý.

Stávající žel. stanice Horusice leží v km 32,735. Je stanicí:

- smíšenou podle povahy práce,
- mezilehlou po provozní stránce,
- s výpravním oprávněním pro cestující

Staniční kolejiště tvoří jeden obvod a je vybaveno 3 dopravními kolejemi.

Směrově leží stanice v přímé, traťová rychlost je 100 km/h. Sklon staničních kolejí je do 3,5‰ spádu směrem Veselí n.L.

Ve stanici jsou úrovňová nástupiště u kolejí č. 1 – 329 m a č. 2 – 240 m, nástupní hrany jsou z tvárnic Tischer, povrch je živičný. Před stávající stanicí Horusice je v ev. km 32,675 jednokolejný železniční přejezd na silnici III/14717.

Železniční svršek je tvaru S49 s tuhým upevněním na betonových pražcích SB8 v kolejovém loži. Svrškový materiál je možno dále využít jako užitý. Všechny stávající výhybky jsou zřízeny na betonových pražcích.

Navrhovaný stav

V řešeném úseku délky 4,107 km je pouze jeden pravostranný oblouk vedený na 1,1 km dlouhé přeložce o poloměru r=2500 m (2504 m v koleji č.1). Sklony se pohybují od klesání do 9,80 ‰ po stoupání do 2,60 ‰.

Návrhová rychlost je V=Vvyj=Vk=160, GPK výhledově vyhovuje i pro rychlost 200 km/h. Traťový úsek lze rozdělit na dva odlišné způsoby řešení ve třech dílčích částech. První a třetí část bude zdvoukolejněna přiložením 2. traťové koleje vpravo ke stávající 1. traťové koleji ve stávající stopě. Toto řešení je nutné s ohledem na stávající nadjezd na silnici III/1558 do Bošilce a též s ohledem na zdvoukolejňovaný přejezd v Horusicích, kdy nelze posouvat hranici přejezdu ke stávající silnici I/3.

Druhou část úseku tvoří přeložka oblouku u Horusických blat. Zvětšením poloměru na r = 2500 m zaběhne trať až 54 m dovnitř oblouku, tj. dovnitř přírodní rezervace. Kromě rychlostních parametrů jsou důvodem i požadavky kladené dokumentací EIA na mostní objekt přes Bukovský potok. Vzhledem k požadované volné výšce 4 m nad terénem se trať dostává do výškového rozdílu proti původní niveletě tratě, a to komplikuje vzájemné napojení staré a nové stopy při zachování provozu během výstavby. Přeložka je vedena na náspu výšky až 5,5 m. Podloží náspu tvoří proměnlivé fluviální sedimenty a až 2 m mocné vrstvy organických zemin – rašelin. Nezbytné bude zvláštní zakládání náspu.

Výhybna Horusice ztratí zdvoukolejněním přilehlého traťového úseku význam a bude zrušena, na jejím místě bude zřízena zastávka Horusice se dvěma vnějšími nástupišti délky 90 m v blízkosti železničního přejezdu.

Materiál železničního svršku je navržen v celé délce nový, tvaru 60 E 2 s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích v kolejovém loži. V celé délce úseku navržena skloněná pláň žel. spodku a zemní pláň ve sklonu 5%.

Výstavba začne stavbou přeložky v předstihu za železničního provozu, pak bude zřízena nová 2. traťová kolej a po ní v dlouhodobé výluce modernizována 1.T.K za provozu po nové 2.T.K.

Součástí objektu je zřízení provizorního vedení stávající koleje v km 29,7 – 30,470 stávajícího staničení. Délka provizorní úpravy koleje je 740m. Provizorní stav je zřízen odsunutím stávající koleje do polohy 0 až 0,05m vlevo od polohy nové koleje č.1. Vůči stávající koleji se jedná o posun v rozmezí 0 – 0,52 m vlevo. Niveleta koleje je vůči stávajícímu stavu snížena v rozmezí 0 – 0,05m. Provizorní stav bude zřízen vícenásobným směrovým posunem kolejového roštu podbíječkou po předchozím částečném odtěžení kolejového lože strojní čističkou.

SO 44-15-01 Dynín – Horusice, vystrojení trati

Současný stav

Současný stav výstroje trati je nevyužitelný pro modernizaci. Během výstavby dojde k demontáži současné výstroje.

Navrhovaný stav

Objekty řeší rozmístění staničníků, sklonovníků, předvěstníků, rychlostníků, vzdálenostních upozorňovadel, tabulí před zastávkou, tabulí konec nástupiště a tabulí s názvem stanice a zastávky na trati min. 100m před nástupištěm. Součástí objektu je úprava stávajícího železničního bodového pole a osazení zajišťovacích značek pro zajištění geometrické polohy koleje.

SO 41-11-01 Žst. Ševětín, železniční spodek

Stavební objekt SO 41-11-01 Žst. Ševětín, železniční spodek, je vymezen v úseku:

km 21,582 – 21,836 délka 254 m.

Začátek objektu v km 21,582 je předsazen před začátek stávající vjezdové výhybky č.1, konec objektu v km 21,836 je umístěn za přípojným obloukem do staniční koleje č.4.

Současný stav

Stávající železniční stanice Ševětín je umístěna v oblasti budějovického zhlaví na násypovém tělese. Dle GTP zemní pláň tvoří ulehlý jílovitý písek, podloží bylo sanováno blíže nespecifikovaným štětem malé mocnosti. Násypové těleso je budováno soudržnými zeminami (písčité jíly a jílovité písky). Hladina podzemní vody se nachází v hloubce 0,70 – 1,10 m pod stávajícím povrchem terénu.

Odvodnění pláně nebylo v minulosti zřizováno.

Navrhovaný stav

Technické řešení obsahuje sanaci podloží a zřízení nového odvodnění celého budějovického zhlaví vč. přípojných polí do sudé i liché skupiny kolejí. Vzhledem k nové poloze kolejového rozvětvení bude nutno rozšířit násypové těleso u koleje č.4 nízkou opěrnou zídkou v úseku km 21,735 – 21,802 v délce 67 m.

Opěrná zídka je navržena z drátokamenných košů ze svařovaných sítí (gabiony), vyplněné kamenivem předepsaných vlastností.

Rekonstruované kolejové rozvětvení bude sanováno podkladní vrstvou ze štěrkodrti tl. 300 mm s výztužným geosyntetikem uloženým na zemní pláni.

Odvodnění výhybky č. 1 a liché skupiny kolejí je navrženo trativodní větví umístěnou do stezky kolejového rozvětvení liché skupiny. Podélný sklon trativodu je volen ve sklonu nivelety TK 12,0-9,0 ‰ ve směru staničení. Vyústění trativodu se provede krátkým svodným potrubím v km 21,743 do stávajícího příkopu v patě levého násypového svahu. Odvodnění sudé skupiny kolejí je navrženo příčným sklonem 5 % zemní pláně směrem k násypovému svahu nebo ke gabionové konstrukci.

Hlavní kapacitní údaje

Odkopávky	1 115 m3
Konstrukční vrstvy	561 m3
Výztužné geosyntetikum	1 868 m2
Trativody	160 m
Svodné potrubí	3 m
Gabiony	76 m3

SO 43-11-01 Žst. Dynín, železniční spodek

Stavební objekt SO 43-11-01 Žst. Dynín, železniční spodek, je vymezen v úseku:

km 29,259 – 29,595 délka 336 m.

Začátek objektu v km 29,259 je situován před veselské zhlaví Žst. Dynín, konec objektu v km 29,595 navazuje na začátek SO 44-11-01 Dynín – Horusice téže stavby.

Současný stav

Těleso železničního spodku v žel. stanici Dynín bylo budováno jako staniční těleso pro 4 koleje. V oblasti veselského zhlaví se nachází v hlubokém/ mělkém zářezu. Navazující jednokolejný traťový úsek je situován v zářezu.

Dle GTP byl v podloží zastižen ulehlý písek, v zářezu pak pevný písčitý jíl. Podloží v oblasti zhlaví bylo sanováno písčitou podkladní vrstvou malé mocnosti s geotextílií. Odvodnění pláně nebylo v minulosti zřizováno.

Navrhovaný stav

Pro zřízení druhé koleje bude pravá strana zářezu odtěžena a rozšířena a svahy upraveny do sklonu 1:2. Levostranný svah bude přesvahován ve sklonu 1:2. Zářezové svahy budou zatravněny a zpevněny biodegradační rohoží.

Sanace hlavních kolejí je navržena s podkladní vrstvou ze štěrkodrti tl. 250 mm, zeminy zemní pláně bude zlepšeny vápnem v tl. 420 mm. V předjízdných kolejích bude provedena sanace shodné konstrukce s hlavními kolejemi.

Odvodnění zářezových svahů a pražcového podloží bude zajištěno oboustranným příkopem. Příkop u koleje č.1 začíná v km 29,218, vede v podélném sklonu nivelety koleje 1,5 ‰ ve směru staničení a pokračuje jako příkop sousedního stavebního objektu.

Příkop u koleje č.2 je rozdělen rozvodím v km 29,319 na dvě povodí. První povodí proti směru staničení je odvodněno zpevněným příkopem až na ZÚ zemních prací do km 29,171. Dále bude provedena reprofilace stávajícího hlubokého příkopu až k silničnímu propustku v km 28,380. Reprofilace nesmí zasáhnout mimodrážní pozemky. Druhé povodí začíná od rozvodí, vede v podélném sklonu nivelety koleje 1,5 ‰ ve směru staničení a pokračuje jako příkop sousedního stavebního objektu.

V zářezu budou zřízena svahová žebra pro podchycení svahových pramenů a pro zvýšení stabilizačních účinků.

V případě lokálních přítoků z přilehlého území vpravo do rozšířeného zářezu, bude za zářezovou hranou vybudována záchytná hrázka.

Součásti prací na žel. spodku bude u koleje č. 4 v km 28,961 – 29,051 zřízení provizorního nástupiště v dl. 90 m. Nástupiště je situováno oproti výpravní budově. Pro přístup k nástupišti se zřídí provizorní přechod přes kol. č. 2, navazující na přístup a přechody kolejí ke stávajícím nástupištím. Nástupiště bude sypané s uzavírací vrstvou z drti. Nástupištní hranu budou tvořit užité Tischer prefabrikáty. Po ukončení provozu na nástupišti bude konstrukce přechodu a nástupiště rozebrána.

Hlavní kapacitní údaje

Odkopávky	21 170 m^3
Zlepšené zeminy	2 133 m^3
Konstrukční vrstvy	1 693 m^3
Zpevněný příkop	801 m
Svahová žebra	364 m^3
Provizorní nástupiště Tischer	60 m

SO 44-11-01 Dynín - Horusice, železniční spodek

Stavební objekt SO 44-11-01 Dynín-Horusice, železniční spodek, je vymezen v úseku:

km 29,595 – 33,702 délka 4 107 m.

Začátek objektu v km 29,595 navazuje na konec objektu SO 43-11-01 Žst. Dynín téže stavby. Konec objektu v km 33,702 navazuje na začátek sousední stavby Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 2. část Horusice – Veselí nad Lužnicí.

Současný stav

Zemní těleso traťového úseku Dynín – Horusice bylo budováno pro jednokolejnou trať. V úseku km 29,595 – 30,350 prochází hlubokým/ mělkým zářezem z písčitých jílů až jílů. Úsek v km 30,350 – 31,450, kde bude stávající trať přeložena na násyp, prochází územím Horusických blat. Dle GTP pokryv tvoří kvartérní zvodnělé náplavy až do hl. 8 m, které se k začátku přeložky vykliňují. Rozhodující vrstvou pro návrh tělesa jsou organické rašeliny do hl. 2 až 3,6 m silně stlačitelné, jejichž poloha je vymezena km 30,830 – 31,150. Křídové podloží je budováno jíly, hlouběji přechodovými typy sedimentů. Úsek za přeložkou v km 31,450 – 32,615 se nachází v hlubokém/ mělkém zářezu, který je tvořen jílovitými a písčitojílovitými zeminami a jílovitými písky.

Zast. Horusice se nachází na nízkém násypu, který byl budován z písků, jílů a písčitých jílů. Aktivní zónu tvoří jílovité štěrky v mocnosti do 0,50 m, na veselském zhlaví pak kamenný štět. V prostoru přejezdu a nástupišť je vybudován oboustranný příkop, do kterého jsou napojeny

i dvě prahové vpusti přejezdu. Před provozní budovou je příkop zatrubněn betonovou rourou DN 500 v délce 26 m. Příkopy jsou vyústěny u mostu v ev. km 32,959.

Navrhovaný stav

1. úsek: km 29,595 – km 30,350, délka 755 m, úsek v zářezu

Odvodnění zářezových svahů a pražcového podloží bude zajištěno oboustranným příkopem v podélném sklonu nivelety koleje 4,5 – 6,6 ‰. Příkop u koleje č.1 je ukončen v km 30,495 s vyústěním do volného terénu, příkop u koleje č.2 pokračuje za zářezem podél trvalé deponie až k Bukovskému potoku v km 30,890.

Od km 30,000 do km 30,495 bude sanace zvodnělého podloží odvodněna trativody zřízenými u obou kolejí ve sklonech nivelety (6,6-4,5‰). V místě nulového profilu v km 30,495 bude trativod u koleje č.1 převeden pod oběma kolejemi svodným potrubím a vyústěn výtokovým objektem na terén Horusických blat.

V zářezu budou zřízena svahová žebra pro podchycení svahových pramenů a pro zvýšení stabilizačních účinků.

V případě lokálních přítoků z přilehlého území vpravo do rozšířeného zářezu, bude za zářezovou hranou vybudována záchytná hrázka.

Sanace stávajících traťových kolejí je navržena s podkladní vrstvou ze štěrkodrti tl. 250 mm, zeminy zemní pláně bude zlepšeny vápnem v tl. 420 mm. V úsecích se zvodnělým podložím bude provedena výměna neúnosných zemin podloží s podkladní vrstvou ze štěrkopísku tl. 250 mm a konstrukční vrstvou z drceného kameniva tl. 400 mm .

Zářezové svahy u koleje č.1 budou přesvahovány do sklonu 1:2. Prostor pro druhou kolej bude odtěžen a zářezový svah bude upraven v jednotném sklonu 1:2. Zářezové svahy budou zatravněny a zpevněny biodegradační rohoží.

2. úsek: km 30,350 – km 31,450, délka 1 000 m, přeložka dvoukolejné trasy na násypu

Přeložka je řešena na násypovém tělese železničního spodku s max. výškou 5,60 m. Konstrukci násypového tělesa v celé délce přeložky bude tvořit vrstevnatý násyp. Pro ztužující drenážní vrstvy se použije propustná sypanina z lomu Ševětín (např. písčitá skrývka), do poddajných vrstev se použijí zeminy z odkopávek (písčité jíly, jíly), které budou zlepšeny vápnem. Jemnozrnné zeminy budou na svazích chráněny nenamrzavou sypaninou, sklon násypových svahů je jednotný 1:2,25.

Násyp bude založen na roznášecí a konsolidační vrstvě z drceného kameniva s výztužnou geomříží ve 3 vrstvách.

V úseku km 30,830 – 31,150 bude použito speciálního založení. Na základě závěrů z jednání 11.7.2012 a 6.8.2012 byla zpracováno řešení s výměnou zemin v oblasti silně stlačitelných a neúnosných zemin (rašelin).

Pro urychlení konsolidace podloží v přechodových oblastech mostu je navržen systém vrtaných velkoprůměrových štěrkových pilot DN 1200. Piloty budou rozmístěny ve čtvercovém rastru 2 650 – 2 950 mm od opěry k násypu, délka pilot 6 000 mm.

V dolní části násypu je navržena ochrana svahu před účinky tekoucí vody. Po obou stranách násypu záplavového území se zřídí obklad z gabionové konstrukce s bezpečnostním navýšením min. 0,50 m nad úroveň referenční hladiny.

Prostor mezi stávajícím násypem a novým násypem přeložky je určen k trvalé deponii přebytečných zemin z odkopávek. Deponie bude ukončena před oblastí s rašelinami.

3. úsek: km 31,450 – km 32,615, délka 1 165 m, úsek v zářezu

Odvodnění zářezových svahů a pražcového podloží bude zajištěno oboustranným příkopem v podélném sklonu dna příkopu 1,5 – 2,6 ‰. Oba příkopy jsou vyústěny u propustku v km 31,543.

Od km 31,495 do km 31,850 bude sanace zvodnělého podloží odvodněna trativody zřízenými u obou kolejí ve sklonu 3 ‰ s výtokem do vtokového a výtokového prostoru propustku

v km 31,543. Pro zajištění zámrzné hloubky trativodů bude v celé jeho délce potrubí na stezkách přesypáno s částečně zapuštěným kolejovým ložem.

V zářezu v úseku km 21,800-32,600 budou zřízena svahová žebra pro podchycení svahových pramenů a pro zvýšení stabilizačních účinků.

V případě lokálních přítoků z přilehlého území vpravo do rozšířeného zářezu, bude za zářezovou hranou vybudována záchytná hrázka.

Sanace stávajících traťových kolejí je navržena s podkladní vrstvou ze štěrkodrti tl. 250 mm, zeminy zemní pláně bude zlepšeny vápnem v tl. 420 mm. V úsecích se zvodnělým podložím bude provedena výměna neúnosných zemin podloží s podkladní vrstvou ze štěrkopísku tl. 250 mm a konstrukční vrstvou z drceného kameniva tl. 400 mm.

Zářezové svahy u koleje č.1 budou přesvahovány do sklonu 1:75. Prostor pro druhou koleje bude odtěžen a zářezový svah bude upraven v jednotném sklonu 1:1,75. Zářezové svahy budou zatravněny a zpevněny biodegradační rohoží.

4. úsek: km 32,615 – km 33,702, délka 1 087 m, zast. Horusice

Odvodnění pražcového podloží v úseku nástupišť je navrženo oboustranným trativodem. Obě trativodní větve jsou vzhledem ke stísněným sklonovým poměrům navrženy ve sklonu 3,0 ‰. Trativod u koleje č.2 bude ukončen za koncem nástupiště zast. Horusice a převeden příčným svodem do koncové šachty trativodu u koleje č.1 v km 32,725 s vyústěním do levostranného příkopu.

Odvodnění před výpravní budovou je řešeno krátkou trativodní větví. Odvodnění za výpravní budovou je navrženo odřezem terénu za okrajem zemní pláně. Toto řešení současně umožňuje přístup záchranného sboru ke kolejišti po upravené plošině odřezu podél PHS.

Odvodnění koleje č.1 za nástupištěm až do konce stavby bude zajištěno podélným příkopem ve sklonu 2,0 – 4,3 ‰ s vyústěním u železničního mostu v km 32,908 a propustku v km 33,595. Odvodnění koleje č.2 je navrženo příčným odřezem pláně násypu až k stávajícímu podélnému příkopu vpravo kolejiště.

Sanace stávajících traťových kolejí je navržena s podkladní vrstvou ze štěrkodrti tl. 250 mm, zeminy zemní pláně bude zlepšeny vápnem v tl. 420 mm.

Součástí železničního spodku je rovněž Ochrana základu stožárové trafostanice Horusice, která je podrobně řešena v příloze č. 012.

Hlavní kapacitní údaje

Odkopávky	116 716 m^3
Násyp	51 430 m^3
Konstrukční vrstvy	15 585 m^3
Zlepšené zeminy	7 350 m^3
Výztužné geosyntetikum	56 207 m^2
Štěrkové piloty	1 470 m
Zpevněný příkop	5 586 m
Svahová žebra	1 536 m^3
Gabiony	630 m^3
Trativody	1 971 m
Svodné potrubí	44 m

Podobjekt 100 Staveništní sjezd ze sil.I/3 k přeložce trati

Stavební objekt řeší zřízení a následné zrušení provizorního sjezdu ze silnice I/3 na staveniště přeložky železniční trati do cca km 30,7. Součástí stavebního objektu je vlastní těleso provizorní komunikace, včetně nezbytných zemních prací a odvodnění povrchu i podkladních vrstev, zřízení provizorního propustku přes příkop silnice I/3, ochrana stávajících inženýrských sítí a úprava stávajícího trvalého dopravního značení. Dále je součástí objektu zrušení této provizorní komunikace a uvedení území do původního stavu vyjma plochy pod stávajícím

železničním mostem. Součástí objektu není přechodné dopravní značení, to řeší samostatný objekt SO 47-32-01.

Provizorní komunikace bude mít kryt ze silničních panelů tloušťky 150 mm na štěrkopískovém podsypu. Délka provizorní komunikace je 103,2 m. Začátek úpravy bude v hraně stávající silnice I/3, konec úpravy v hraně stávající polní cesty.

Jedná se o dočasný stavební objekt, který nemá následného správce.

Kapacitní údaje – celkem

Odkopávky	139 001 m3
Násyp	51 430 m3
Konstrukční vrstvy	17 839 m3
Zlepšené zeminy	9 483 m3
Výztužné geosyntetikum	58 057 m2
Štěrkové piloty	1 470 m
Zpevněný příkop	6 387 m
Svahová žebra	1 536 m3
Gabiony	706 m3
Trativody	2 131 m
Svodné potrubí	47 m
Provizorní nástupiště Tischer	60 m

E.1.2 Nástupiště

SO 44-14-01 Dynín - Horusice, zastávka Horusice, nástupiště

Současný stav

Ve stávající žst. Horusice jsou celkem dvě zvýšená úrovňová nástupiště. Nástupní hrana je tvořena z nástupištních tvárnic Tischer uložených na podložce nástupištních tvárnic. Pochozí plocha nástupišť je ze štěrku, který je značně zarostlý plevelem. Délka nástupiště mezi kolejemi č. 1 je 331 m, u kol. č. 2 je délka 254 m.

Přístup na nástupiště je veden okolo stávající VB a dále přes stávající přechody přes kolej č. 2.

Navrhovaný stav

Žst. Horusice ztratí zdvoukolejněním přilehlého traťového úseku význam a bude zrušena a na jejím místě bude zřízena zastávka Horusice. Nástupiště budou vstřícná délky 90 m a výšky nástupní hrany 550 mm nad TK. Začátek nástupiště bude v km 32,630 a konec v km 32,720. Nástupiště budou typu Sudop, nástupní hrany budou tvořeny konzolovými deskami, které budou podepřeny tvárnicemi Tischer na úložných blocích.

Přístup na 1. nástupiště bude veden ze stávající komunikace u čela nástupiště a přístup na 2. nástupiště bude veden ze stávající komunikace kolmo na začátku nástupiště. Oba přístupy budou bezbariérové.

Součástí SO bude též provizorní sypané nástupiště dl. 60 m s nást. hranou tvořenou užitými prefabrikáty Tischer (vyzískány z nástupišť ze žst. Horusice). Umístěno bude u stávající koleje č. 3 min. 25 m od stávajícího návěstidla S3.

Přístup na provizorní nástupiště bude veden podél stávající koleje č. 1 a za stávající výhybkou č. 2 pak podél stávající koleje č. 3. Vzdálenost hrany přístupového chodníku a stávajících os kolejí bude 3 m.

E.1.3 Železniční přejezdy

V ev. km 29,609 se nachází jednokolejný přechod pro chodce, který má konstrukci ze žlb. přejezdových panelů osazených mezi kolejnicemi i vně kolejnic.

Tento přechod se zruší bez náhrady, konstrukce se snese v rámci SO 44-10-01 Dynín - Horusice, železniční svršek.

SO 44-13-01 Dynín - Horusice, žel. přejezd v ev. km 32,675

Současný stav

Před stávající výhybnou Horusice je v ev. km 32,675 jednokolejný úrovňový železniční přejezd na silnici III/14717. Je tvořen pryžovými přejezdovými panely mezi kolejnicemi, na vnější straně živičným krytem, po obou stranách přejezdu jsou vybudovány prahové vpustě. Délka přejezdu v ose koleje je 7 m, úhel křížení je 65°. Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor.

Navrhovaný stav

Nové stavební staničení přejezdu bude v km 32,615. V rámci modernizace trati se stávající přejezd demontuje, přejezd se zdvoukolejní a zřídí se nová konstrukce přejezdu i odvodnění.

Je navržena nová celopryžová přejezdová konstrukce se spínacími táhly, úprava nivelety navazující komunikace a nové prahové vpustě po obou stranách přejezdu, které budou vyústěny do podélných zpevněných příkopů. Šířka úrovňového přejezdu v ose koleje bude 7,19 m, a délka mezi závorami 15,0 m; úhel křížení bude opět 65°. Přilehlá vozovka bude upravena v délce 16 m u kol. č.1 a 12 m u kol. č. 2. Kryt vozovky bude asfaltobetonový.

Přejezd bude zabezpečen světelným PZZ se závorami.

Přejezd bude sloužit do doby výstavby dálnice D3 a doprovodné komunikace II/603. Pak bude přejezd upraven (částečně rozebrán) a bude sloužit jako přechod pro chodce. Tato úprava není předmětem této stavby.

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

Stávající stav :

V tomto úseku částečně dvoukolejné a částečně jednokolejné trati a v příslušné části stavby se nacházejí jednak propustky a to především trubní železobetonové, a jednak mostní objekty. Tyto mostní objekty jsou převážně o jednom poli nebo o třech polích (silniční nadjezd) , jedná se o deskové (železobeton, zabetonované nosníky) a trámové mosty železobetonové se štěrkovým ložem nebo železobetonové předpjaté se štěrkovým ložem.

Z hydrotechnického hlediska v daném úseku všechny mosty vyhovují, dtto i propustky. Pro toto posouzení byly použity dostupné údaje po konzultaci se správcem povodí.

Most ev. km 30,728

Jednokolejný most - žlb. deska se zabetonovanými ocelovými nosníky přes polní cestu. Světlost 5,70 m, volná výška 3,10 m. Opěry a křídla kamenné. Technický stav hodnocen stupněm K2, S1 - vypadaný beton mezi nosníky, orezivění nosníků, úložný práh je prasklý.

Most ev. km 30,927

Jednokolejný most z předpjatých nosníků PSKT o rozpětí 18 m s prefabrikovanými KO konzolami přes Bukovský potok. Volná výška 3,45 m nad hladinou. Opěry kamenné se žlb. úložnými prahy. Technický stav hodnocen stupněm K2, S2.

Propustek ev. km 31,598

Žlb. trubní propustek DN 600 z roku 1970, přesypávka 0,85 m. Technický stav hodnocen stupněm 1.

Most ev. km 32,959

Žlb. deskový most v žst. Horusice pod třemi kolejemi z roku 1969 přes vodoteč. K objektu není k dispozici dokumentace. Světlost 4,38 m, volná výška k hladině 1,1 m. Na mostě nástupiště. Technický stav hodnocen stupněm K2, S2

Propustek ev. km 33,657

Žlb. trubní propustek DN 1200 z roku 1958, přesypávka 1,4 m. Technický stav hodnocen stupněm 1.

Navržený stav :

V tomto úseku dochází ke zdvoukolejnění části trati a současně je část trasy vedena v nové stopě. To znamená, že dochází buď k rozšíření objektů nebo k jejich komplexní přestavbě, v rámci rozšíření tělesa je nutné zřídit též zárubní zeď. Stávající propustky jsou buď využity pro odvodnění žel. spodku nebo v součinnosti se zpracovateli odvodnění trati byly navrženy nové dimenze propustků.

V této části stavby je část trati vedena v nové trase včetně nového překonání vodního toku - Bukovského potoka. Přeložky trati s sebou přinášejí další doprovodné přeložky komunikací. To se projevuje i v novostavbách železničních mostních objektů . Nový mostní objekt na přeložce trati je založen hlubinně na základě výsledků IG průzkumu. Pro dané území byly zpracovány hydrotechnické výpočty a stanoveny hladiny stoletých průtoků po konzultaci se správcem povodí. Průchod nové trasy a navrhovaná řešení mostních objektů byla konzultována s CHKO Třeboňsko a AOPK ČR se sídlem v Českých Budějovicích, aby bylo dosaženo minimalizace dopadů do životního prostředí. Navržená řešení tyto požadavky respektují. Současně v oblasti přeložek silničních komunikací a jejich mimoúrovňového křížení byla navržena řešení s minimalizovanou stavební výškou a minimalizovanými zábory půdy.

Veškeré mostní objekty jsou navrženy jako objekty se štěrkovým ložem. U stávajících objektů jsou navrženy sanace izolačního systému , odvodnění a povrchů, aby bylo dosaženo požadovaného hodnocení stavebního stavu. Podkladem pro rozhodnutí o způsobu rekonstrukce nebo sanace objektu bylo stanovení zatížitelnosti resp. přechodnosti objektu.

Podkladem pro zpracování řešení byly údaje archivní dokumentace ověřované na místě oměřením základních rozměrů, výsledky průzkumných prací, konzultace se správci objektů, geodetické podklady, rekognoskace terénu, výsledky projednání s dotčenými orgány a organizacemi.

Zrušené objekty na stávající trati

Na stávající trati dochází ke zrušení dvou mostů a to v km 30,728 a v km 30,927 z důvodu přeložky tratě, dále se ruší návěstní krakorce v počtu 2 ks na budějovickém a táborském zhlaví v žst. Dynín.

SO 43-26-01 žst. Dynín, demolice návěstních krakorců

Na budějovickém a táborském zhlaví v žst. Dynín jsou umístěny celkem 2 návěstní krakorce. Vzhledem ke kolejovým úpravám a změně systému zabezpečení kolejového provozu jsou oba návěstní krakorce určeny k demolici včetně základů. U základů je provedena demolice pouze do úrovně odstupňování základové patky

SO 44-22-01 Dynín-Horusice, silniční most v ev. km 30,017

Dle PD bylo navrženo zachování stávajícího mostu, jeho nová ochrana a PDO. Nyní doznala mostní konstrukce zásadní změny v rámci investice JČK. Mostní konstrukce bude celá snesena a nahrazena novým mostem. Mostní konstrukce bude spolufinancována pomocí dvou investorů SŽDC a JČK (většinový investor). Náklady předpokládané od SŽDC pro úpravu mostu z PD budou použity na financování tohoto SO a zbylou (většinovou část) bude hradit JČK. Výstavba mostu bude koordinována s výstavbou 4.TŽK. Most se nachází nedaleko obce Bošilec, silnice navazuje na silnici I/3, která se plánuje přestavět na D3.

Stávající most ev. č. 1558-1 přes železniční trať ČD se nachází v silničním staničení km 0,147 v blízkosti křižovatky silnic III/1558 a I/3 a v ev. km 30,017 trati SŽDC. Most je o třech

polích, nosná konstrukce mostu je tvořena železobetonovými prefabrikáty KA-61 (v příčném směru umístěno 9 ks nosníků). Mostní opěry jsou monolitické železobetonové, křídla jsou rovnoběžná, betonová. Pilíře (2x) mostu jsou tvořeny 3 ks prefabrikovaných železobetonových rámových stojek čtvercového průřezu. Most je založen plošně na železobetonových pasech. Ložiska se na tomto mostním objektu nevyskytují. Nad opěrami se nejspíše nachází mostní podpovrchové dilatační závěry. Vozovka na mostě je asfaltová, chodníky jsou betonové s kamennými obrubami. Římsy jsou monolitické, železobetonové, na mostě je osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní. Nad průjezdním profilem železniční trati jsou osazeny ochranné protidotykové zábrany. Stávající most bude snesen a nahrazen novou konstrukcí, která odstraní nedostatky původního mostu.

Nový silniční most přes trať SŽDC je řešen jako integrovaný most, staticky působící jako polorám s náběhy směrem na opěry. Jedná se o polorám v kombinaci materiálů ocel x beton. Nosná konstrukce je hybrid ocelových nosníků a železobetonové desky (zabetonované nosníky), opěry jsou železobetonové (stěny polorámu) hlubinně založené na pilotách. Rozpětí pole činí 17,930 m, most nadchází v novém stavu 2 koleje. Most je šikmý s rovnoběžnými dlouhými křídly (rozděleny na 3 části). První jsou zavěšená do opěr a částečně opřená o základ. Zbylé 2 části jsou řešeny jako úhlové zdi. Střední část je ve tvaru U, poslední jako otočené T. Zatížitelnost mostu je počítána dle EC a ČSN 736222. Trakční vedení (TV) je řešeno v rámci projektu SŽDC pro 4.TŽK. Výška TV nad TK je 7100 mm, průkazem řetězovky bylo prokázáno, že nedojde ke styku mostu s TV. V rámci výstavby mostu bude nutné realizovat neutrální pole na TV ve stávající koleji. Voda je z konstrukce sváděna spády do odvodňovačů a po skluzech k patě násypu a přes vývařiště do drážních příkopů. Voda za rubem opěr je odváděna drenáží na terén a pod most. Na nosné konstrukci je navržena vodotěsná izolace z NAIP s ochranou z vrstvy litého asfaltu. Rub opěr je také izolován z natavovaných pásů z modifikovaného asfaltu, ochrana je tvořena měkkou ochranou. Přechodovou oblast bude tvořit přechodová deska a zesílený přechodový klín – hutněný štěrk. Na mostě je vedena komunikace bez chodníků šířky 7,5 m se střechovitým sklonem, podélně klesá k Bošilci. Římsy jsou železobetonové a je na nich osazené zábradelní svodidlo městského typu. Dále je na římsy osazená protidotyková ochrana nad oběma novými kolejemi. Na stávajících stožárech TV a pilíři mostu je veden optický kabel, který bude nutné během stavby ochránit, příp. provizorně zavěsit během výstavby nového mostu. Výsledně bude osazen do země před opěru.

Součástí výstavby mostu je také úprava navazující silnice. Směrové a výškové řešení trasy zohledňuje příslušné normy a technické předpisy pro navrhování pozemních komunikací (zejména ČSN 73 6101). Jedná se úpravu stávající komunikace III/1558 v místě křížení železniční tratě. Úprava je navržena v délce 220 m. Úprava spočívá zejména ve změně výškového vedení, v začátku a v konci úpravy komunikace směrově i výškově navazuje na stávající silnici. Kategorie silnice zůstává S 7,5/50, dvoupruhová směrově nerozdělená, bez chodníků. Změna výškového řešení znamená také úpravu stávajícího zemního tělesa (násypu) komunikace. Za lícem svodidla je pracovní šířka svodidla 1,0 m. Základní příčný sklon trasy PK je střechovitý se sklonem 2,5 %. Celá trasa PK je navržena na stávajícím násypu. Zemní těleso bude po odstranění stávajícího vozovkového souvrství dle potřeby dosypáno novým materiálem a zhutněno. Pro navýšení stávajícího násypového tělesa je stávající svah upraven zazubením, a následně vybudována přisypávka. Sklon násypového svahu je jednotný 1:2 v celé délce přisypávka. Všechny zpevněné plochy (vozovky) komunikací jsou navrženy jako netuhé, tj. s asfaltovým krytem celkové tloušťky 470 mm. Odvod dešťových vod je řešen příčným a podélným sklonem vozovky komunikace na svahy násypového tělesa. Na straně D3 odtéká do příkopů, na straně Bošilce k patě násypu (pole).

Úprava stávající komunikace bude probíhat za úplné uzavírky sil. III/1558 v obci Bošilec. Doprava bude vedena po objízdné trase vedené jednosměrně po místní komunikaci ve směru Dynín – Bošilec a po sil. III/1558 ve směru Bošilec - Dynín, dále bude pokračovat po sil. III/1555 a sil. I/3. Délka objízdné trasy je 5 km ve směru Dynín – Bošilec a 7,5 km ve směru Bošilec – Dynín.

Výstavba probíhá v jedné fázi a jsou s ní spojené krátkodobé výluky na převáděné trati a úplná výluka silničního provozu na mostě. Most bude stavěn po dobu výstavby 2. koleje, tedy nad stávající kolejí č. 1. Silnice III/1558 bude po celou dobu uzavřena a využita pro zařízení staveniště.

SO 44-20-01 Dynín-Horusice, zrušení mostu v ev. km 30,728

U toho mostního objektu (leží na opouštěné části tělesa z důvodu přeložky tratě) bude snesena nosná konstrukce za zabetonovaných nosníků. Kamenné opěry a křídla budou ubourány cca do 0,5 m pod pláň resp. hranu svahu tělesa. Po dokončení stavby bude objekt zasypán v rámci SO žel.spodku.

SO 44-20-02 Dynín-Horusice, zrušení mostu v ev. km 30,927

Tento železniční most bude kompletně demolován - most leží na opouštěné části tělesa z důvodu přeložky tratě. Bude snesena nosná konstrukce z předpjatého betonu a bude demolována i železobetonová část -. úložné prahy. Kamenné opěry a křídla budou odstraněny až v souvislosti se stavbou dálnice D3.

SO 44-20-03 Dynín-Horusice, žel. most v km 30,920

Nový železniční most o čtyřech polích přes Bukovský potok na přeložce trati se nachází ve směrovém oblouku o R=2500 m. Rozpětí jednotlivých polí činí 17+23+23+17 m, volná výška pod mostem je v rozmezí 3,8 - 4,24 m (požadavek na průchod zvěře o velikosti losa – výška 4,0m je splněna u středního pilíře). Založení mostu je komplikované složitými geologickými podmínkami. Je navržena ocelová roštová spojitá konstrukce s ocelovou mostovkou a štěrkovým ložem, most je navržen jako přímý, vliv poloměru není značný a rozšíření mostu o vzepětí snižuje komplikovanou výrobu půdorysně zalomené konstrukce. Pevné uložení je umístěno s ohledem na dilatující délku v polovině délky přemostění. Na této rozšířené podpěře jsou umístěny i podpěry trakčního vedení. Pod mostem se nachází významná migrační trasa losa evropského a z toho vyplývá vzdálenost krajních podpěr. Řešení bylo konzultováno s CHKO Třeboňsko a AOPK ČR a v rámci aktualizace v roce 2010 opět s CHKO Třeboňsko- bylo odsouhlasena nižší volná výška v krajním otvoru ve směru Veselí n.L (požadovaná výška min. 3,60m, navržená výška je 3,80m), která vyplývá z výškového řešení koleje.

SO 44-21-01 Dynín-Horusice, propustek v ev. km 31,598

Stávající šikmý propustek z betonových trub DN600 s železobetonovými čely v km 31,598 je v uspokojivém technickém stavu, ale kvůli změně polohy koleje a jejímu zdvoukolejnění a nedostatečné průtočné kapacitě bude tato konstrukce zcela odstraněna.

Nový propustek je nově veden kolmo na traťovou kolej a je navržen z železobetonových patkových trub DN800 a zakončen šikmými čely. Délka nové konstrukce je 12,9m. Propustek převádí vodu z příkopu v podélném sklonu 0,18%. Trouby budou osazeny na železobetonovou základovou desku tl. 250mm a podkladní beton tl. 100mm. Pod čely bude základ zesílen do výšky 550mm. V okolí čel nového propustku bude provedena kamenná dlažba do betonového lože tl.300mm.

Za výtokem stávajícího propustku navazuje další nevyhovující propustek převádějící vodu pod nepoužívanou polní cestou. Ten bude zrušen a na jeho místě se provede otevřený příkop se zpevněnými svahy.

Šířka mostní konstrukce vyhovuje VMP 3,0 na širé trati pro rychlost 160km/hod.

SO 44 - 20 – 05 Dynín-Horusice, žel. most v ev. km 32,959

V přípravné dokumentaci bylo navrženo odbourání nosné konstrukce z každé strany mostu a tím zúžení mostu. Bylo dále využito opěr jako svahových křídel s nově nabetonovanou

železobetonovou římsou. V tomto stupni dokumentace most byl ponechán ve své původní šířce a to z důvodu provozu při modernizaci trati a probíhajících postupů a prací při výstavbě. Zároveň předchozí řešení nebylo z našeho pohledu tím optimálním zejména s ohledem na částečné bourání masivních konstrukcí opěr.

Most je železobetonová desková konstrukce o jednom poli šikmá na betonových tížných podpěrách plošně založených. Pod mostem je bezejmenná vodoteč . Světlost mezi opěrami 4,34 m šikmo, 3,91 m kolmo. Šířka mostu je 20,850m.

Na mostě dojde ke snížení počtu kolejí na dvě a bude provedena komplexní rekonstrukce hydroizolace včetně ochrany izolace a odvodnění za rubem opěr. Budou zhotoveny nové římsy dodatečně kotvené do stávající konstrukce pomocí spřahujících trnů. Na novou římsu na levé straně mostu bude osazeno zábradlí a na straně pravé PHS pomocí kotevních šroubů dodatečně kotvených římsy chemickými kotvami. Dále je nutné provést sanaci povrchů opěr, podhledu nosné konstrukce a čel mostu po očištění stávajícího povrchu. Předpokládaný rozsah sanace je v rozsahu do 20 mm a do 40 mm. Před líc opěr bude nutné zhotovit přibetonávku z prostého betonu spřaženou s opěrami pomocí spřahujících trnů. Koryto vodoteče bude vyčištěno od naplavenin a nánosů a bude očištěna dlažba tlakovou vodou včetně hloubkového přespárování. Dokončující práce se sestávají z odláždění kuželů na levé straně mostu a na straně pravé z ohumusování a osetím. Na přibetonávce opěr bude zhotovena dřevěná konstrukce pro přechod malých zvířat.

Pro provedení prací na mostě a zároveň provozu v provozované koleji musí být zhotoveno záporové pažení. Záporové pažení bude v druhé etapě překotveno.

Jako dokončující práce budou provedeny úpravy přilehlého zemního tělesa a terénu.
Snesení nástupišť je součástí železničního spodku a svršku.
Dále budou provedeny výkopy a pažení pro ZKPP, vlastní ZKPP není součástí tohoto SO.
Na mostě bude uzavřené štěrkové lože.

Komplexní rekonstrukce mostního objektu je navržena na účinky klasifikovaného svislého zatížení (LM -71) dle ČSN EN 1991-2 se součinitelem a = 1,21 doplněného modelem zatížení SW/2 dle téže normy. Zatížitelnost podle ČD SR 5 (S) na základě statického výpočtu v novém stavu činí ZUIC = 1,11.

Most vyhoví na přechodnost D 4 a na návrhovou rychlost 160 km/h.

SO 44-21-01 Dynín-Horusice, propustek v ev. km 33,657

Stávající trubní propustek DN 1200 a délky 16,65m je v uspokojivém technickém stavu, bude přistoupeno pouze k izolaci vlastní trouby propustku a k sanaci pohledových ploch železobetonových čel. Izolace bude provedena pomocí natavovaných asfaltových pásů a vlastní sanace pomocí sanačních materiálů na bázi cementových pojiv případně epoxidových v případě bandáže trhlin se statickou funkcí. Vlastní spáry mezi troubou propustku z vnitřní strany je nutno taktéž znovu vyspárovat.

Propustek má železobetonová čela o délce 5000 mm. V něm je v současné době množství trhlin, které je nutno vyspárovat a na rubovou stranu aplikovat penetrační nátěr a hydroizolaci. Na římsách se nachází zohybané a silně zkorodované zábradlí zejména ve styku sloupku s betonem, které je nutno odstranit a taktéž stávající římsu odbourat a zhotovit novou římsu s novým zábradlím na obou čelech propustku.

Příkop před levým čelem do propustku je zpevněn v délce 3,20 m a za pravým čelem v délce 3,40 m. Zpevněny a upraveny jsou rovněž svahy navazující na propustek. Stávající odláždění bude rozebráno a je nutno zhotovit nové z užitých kamenů do betonu s vyspárováním cementovou maltou.

Na propustku bude v nově navrženém stavu uzavřené kolejové lože , tl. kolejového lože min. 500 mm. Objekt je dimenzován na rozhodující zatěžovací vlak T a SZS dle ČSN 73 6203 Šířka mostní konstrukce vyhovuje VMP – 3,0 na širé trati pro rychlost 160 km/h.

Dále budou provedeny výkopy a pažení pro ZKPP, vlastní ZKPP není součástí tohoto SO.

Rekonstrukce propustku je navržena na účinky klasifikovaného svislého zatížení (LM -71) dle ČSN EN 1991-2 se součinitelem a = 1,21 doplněného modelem zatížení SW/2 dle téže normy. Zatížitelnost podle ČD SR 5 (S) na základě statického výpočtu v novém stavu činí ZUIC = 1,08. Propustek vyhoví na přechodnost D 4 a na návrhovou rychlost 160 km/h.

E.1.10 Protihlukové objekty

SO 44-50-01 Dynín-Horusice, protihluková stěna

Současný stav

Objekt bude nově zřizován.

Navrhovaný stav

Jako opatření zabraňující šíření hluku a snižující jeho úroveň bude od km 32,695 do km 33,293 navržena protihluková stěna rozvinuté délky 606,4 m (t.j. vč. únikového východu a výklenků pro TS).

Protihluková stěna bude umístěna 3,5 m (u nástupiště 5,5 m) od osy nové koleje č. 2. Základní výška PHS bude 2,5 m nad TK..

Navrhovaná konstrukce protihlukové stěny bude z oboustranně pohltivých panelů, které se budou zasouvat mezi železobetonové sloupy.

Založení sloupů bude do vrtaných pilot průměru 630 mm a délky dle výšky protihlukové stěny a místních poměrů.

Na mostním objektu (SO 44-20-05) budou navrženy částečně průhledné panely (pro ochranu ptactva) mezi ocelové sloupy.

V souladu se Zadávacími podmínkami byla sledována varianta protihlukového valu (dle schvalovacího protokolu PD), která byla, po provedeném ekonomickém porovnání, investorem zamítnuta.

E.2 Pozemní stavební objekty

SO 44-41-01 Dynín-Horusice, zast.Horusice, nástupištní přístřešky

SO 44-51-01 Dynín-Horusice, individuální protihluková opatření

SO 44-41-01_Dynín-Horusice, zast.Horusice, nástupištní přístřešky

Předmětem řešení je stavební objekt novostavby dvou přístřešků, 1ks na nástupišti u koleje č.1 (vlevo) a 1ks u koleje č.2 (vpravo) v zast. Horusice. Předmětem nejsou související objekty nástupišť, přístupových komunikací, osvětlení, informačního systému, železničního svršku a spodku.

Na obou nástupištích v km 32,670 (dle nového staničení) jsou navrženy přístřešky s vnitřní užitnou plochou 7,14 m^2 (osově 4,2 x 1,7 m). Vzdálenost přístřešků od hrany nástupiště je 3,55 m.

Konstrukce přístřešků je ocelová s pultovou střechou. Střešní krytina je tvořena trapézovým plechem, opláštění obvodových stěn je z hladkého plechu, perforovaného cca od ½ výšky. Uvnitř přístřešku jsou na konstrukci umístěny držáky pro zavěšení osvětlení (není předmětem řešení tohoto SO). Založení přístřešků bude provedeno na základové desce. Dešťové vody jsou odvedeny od nástupiště a likvidovány zásakem na přilehlém pozemku.

Plocha objektu: 2x 7,14 m^2
Půdorysná plocha: 2x 4,20 m x1,70 m

SO 44-51-01 Dynín - Horusice, individuální protihluková opatření

Celkový rozsah individuálních protihlukových opatření (IPO) je dán Hlukovou studií vypracovanou f. NATURCHEM s.r.o. (Souhrnná část projektu B.3.3 Hluková studie).

Pro IPO byly vytipovány následující objekty v těsné blízkosti trati:

Objekt č. 1 zast. Horusice - VB (výpravní budova), č.p. 77

ozn. dle HS – Objekt čp. 77 – stavba pro dopravu (referenční bod č.5)

Jde o objekt výpravní budovy ve stávající zastávce Horusice. Přízemní podlaží slouží k potřebám obsluhy železnice a bude v rámci SO 44-40-01 vyklizeno a následně opuštěno. V 2.NP jsou zřízeny dvě bytové jednotky.

Objekt č. 2 Horusice – RD, č.p. 30

označení dle HS – Objekt čp. 30 - objekt k bydlení (referenční bod č.7)

Na základě informací z HS vyplývá, že i přes navrhovaná protihluková opatření (protihluková stěna) jsou u dvou objektů využívaných pro účel bydlení překračovány hygienické limity hluku pro chráněný venkovní prostor staveb. Z tohoto důvodu byla u těchto objektů navržena jako součást plánovaného záměru individuální protihluková opatření – výměna stávajících oken za okna s vyšší hodnotou vzduchové neprůzvučnosti tak, aby byl splněn hygienický limit hluku pro chráněný vnitřní prostor.

E.3.1 Trakční vedení

SO 41-60-01 Ševětín, úprava TV
SO 42-60-02 Ševětín-Dynín, SpS Neplachov, připojení na TV
SO 42-60-03 Ševětín-Dynín, zavěšení ZOK
SO 43-60-01 Žst.Dynín, úprava TV
SO 44-60-01 Dynín-Horusice, úprava TV
SO 47-60-01 Ševětín-Horusice, provizorní převěšení ZOK

Stávající stav :

Celý úsek je již elektrizován střídavou trakční soustavou 25kV 50Hz. Širá trať Ševětín – Dynín je dvoukolejná, úsek mezi žst. Dynín a stávající výhybnou Horusice je jednokolejný se stožáry po levé straně ve směru staničení. Provedení však odpovídá tehdy platným normám a předpisům, takže jsou ve velké míře použita rozpětí 70 až 75m, což současná sestava vůbec neumožňuje. Také stav základů je nejistý a vyžadoval by úpravy včetně protikorozní ochrany stávajících stožárů.

Úpravy TV jsou v projektové dokumentaci navrženy tak, aby TV splňovalo parametry podle vzorové sestavy „S“ a schválených doplňků (proudová soustava střídavá 25kV 50Hz) pro provozní rychlost 160 km/hod.

Stavební část:

Podpěry TV jsou navrženy nové, částečně jsou využity stávající podpěry. Na stávajících základech a stožárech dotčených stavbou je navržena jejich úprava tak, aby byly splněny požadavky zásad pro modernizaci tratí. Přední hrany stožárů (stávajících i nových) od rekonstruovaných kolejí jsou min. 3,00m + Δ na trati, ve stísněných místech a ve stanici minimálně podle ČSN 34 1530.

Montážní část:

Nad hlavními kolejemi v rozsahu stavby bude namontováno nové nosné lano 50 Bz a nový trolejový drát 100 Cu. Nad vedlejšími kolejemi bude použita trolej 80 Cu a nosné lano 50 Bz. Průřezy TV jsou navrženy dle energetických výpočtů. Rozsah zatrolejování byl určen na základě požadavků dopravní technologie.

Zesilovací ani obcházecí vedení není podle energetických výpočtů navrženo.

Konzoly a závěsy trolejového vedení budou na všech podpěrách dotčených stavbou nové. Výška sestavy na konzolách bude 1,5m, na závěsech na branách 1,5m - 2,0 m. Projektovaná výška trolejе je navržena 5,60 m nad TK nové koleje.

Přístroje:
Nové odpojovače jsou navrženy na nových stožárech TV a budou použity schválené typy s ručním nebo motorovým pohonem.

Nátěry:
Ochranný nátěr podpěr TV je navržen v rozsahu úprav TV.

SO 41-60-01 Ševětín, úprava TV

V tomto stavebním objektu se řeší úprava stávajícího trakčního vedení v žst. Ševětín, vyvolaná úpravou výhybek. Bude provedena úprava vodičů a kotvení a stavební a montážní úpravy trolejového vedení v rozsahu nutném dle úprav kolejí.

SO 42-60-02 Ševětín-Dynín, SpS Neplachov, připojení na TV

V tomto stavebním objektu se řeší připojení spínací stanice (SpS) Neplachov na trolejové vedení úseku širé trati Ševětín - Dynín napájecím vedením 27kV od ukončení na přípojnicích v budově SpS a ochranné připojení mínus pólu na zpětné kolejnicové vedení v rozsahu od nového rozvaděče zpětného vedení v areálu SpS k novému rozvaděči R1 u koleje č. 1 a dále k symetrizačním tlumivkám zabezpečovacího zařízení u koleje č. 1 a 2. Rozsah úprav je dán rozsahem stavebních prací na nové budově SpS.

Neutrální pole pro připojení napájecího vedení bude délky 30m z děličů ve stávajícím km cca 24,830. Stávající neutrál v km 23,240 bude kompletně demontován.

Traťový úsek Ševětín – Dynín jinak zůstává zcela bez úprav trakčního vedení.

SO 43-60-01 Žst.Dynín, úprava TV

V tomto stavebním objektu se řeší úprava trakčního vedení v žst. Dynín od nového elektrického dělení směrem na Veselí v km cca 29,700 do stávajícího mechanického dělení v km cca 28,600. Bude demontováno stávající obcházecí vedení

SO 44-60-01 Dynín - Horusice, úprava TV

V tomto stavebním objektu se řeší úprava trakčního vedení od nového el. dělení v km 29,694 do mechanického dělení v km 33,852. Elektrické dělení v km 33,852 vyprojektované v rámci stavby „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí – II. část, úsek Horusice – Veselí nad Lužnicí“ se změní na mechanické. Zrušením elektrického dělení v km 33,852 se vytvoří úsek širé trati od elektrického dělení 29,694 žst. Dynín do elektrického dělení v km 37,010 žst. Veselí nad Lužnicí.

SO 42-60-03 Ševětín-Dynín, zavěšení ZOK SŽDC
SO 47-60-01 Ševětín-Horusice, provizorní převěšení ZOK ČD T

V těchto stavebních objektech jsou řešeny úpravy stávajících závěsných optických kabelů po dobu výstavby tak, aby byl zajištěn provoz tohoto zařízení (včetně spojek a nového ukončení v přemístěných OR).

E.3.3 Spínací stanice - stavební část

SO 42-40-02_Ševětín-Dynín, spínací stanice Neplachov

Předmětem řešení je vlastní stavební objekt SO 42-40-02 Ševětín-Dynín, Spínací stanice Neplachov. Jedná se o novostavbu, kolem které bude vybudovaná zpevněná plocha, která bude součástí objektu SO 42-30-04.2 (zpracováno v samostatné dokumentaci) a oplocení objektu, které bude součástí objektu SO 42-42-01 (zpracováno v samostatné dokumentaci). Spínací stanice bude umístěná na pozemku 680/8 v katastrálním území Ševětín 762458.

Objekt SO 42-40-02 Ševětín-Dynín, Spínací stanice Neplachov je situována v km 24,865 vlevo při pohledu ve směru staničení.

Objekt má tvar kvádru, kubaturou jednoduchý, jednopodlažní, nadzemní, se sedlovou střechou. Rozměry, orientace a obslužnost jednotlivých technologických místnosti je definovaná požadavky zpracovatelů jednotlivých PS technologií umístněných v objektu

Objekt má vstupy do jednotlivých místností z exteriéru.

Objekt je dispozičně navržen podle požadavků technologie. Objekt obsahuje pouze technologické místnosti: rozvodnu VN 25 kV, rozvodnu 22 kV, rozvodnu NN, místnost s transformátorem 22/04 kV, v kterých není trvalý pobyt lidí.

Stavba je založená na základových pasech. Obvodový nosný stěnový systém z broušených keramických tvárnic. Stropní konstrukce bude tvořena prefabrikátovými ŽB stropními panely. Nosným střešním prvkem bude dřevěný krov. Krytina je navržená z pozinkovaného ocelového plechu tl.0,6mm, povrchové řešení např. z ochranných vrstev polyesterového laku.

Objekt je připojen i na silnoproudé a slaboproudé rozvody (je řešeno samostatnými SO a PS).

Jednotlivé místnosti jsou větrány nuceně pomocí ventilátorů. Některé místnosti jsou klimatizovány. Vytápění je zajištěno pomocí elektrických přímotopů.

Plocha objektu: 117,71 m^2
Půdorysná plocha: 19,95 x 5,9 m
Obestavěný prostor: 555,04 m^3
Světlá výška v části prostoru ve všech místnostech: 3,5 m

E.3.4 Ohřev výhybek (EOV)

SO 41-64-01 Žst. Ševětín, EOV

Stávající systém EOV na budějovickém zhlaví bude kompletně nahrazen novým. Celkem bude novým systémem EOV vybaveno 3ks výhybek. V rámci úprav kolejiště na budějovickém zhlaví budou nově vybaveny elektrickým ohřevem výhybky č. 1, 2, 3.

Zdrojem napájení je stávající distribuční rozvod stanice. Napájení rozvaděče EOV je realizováno přes nový rozvaděč R1-EOV stávajícím kabelem AYKY 4x50mm2. V rozvaděči R01 ve VB, bude nahrazen stávající jistič ohřevu EOV ze 3x25A na 3x50A. Vzhledem k velkoodběru nebude navyšován stávající rezervovaný příkon žst. Ševětín.

Umístění čidel automatického řízení je navrženo do prostoru výhybky č. 1 (referenční výhybka). Čidla signálu sepnutí provozu topení (snímání stavu povětrnostních podmínek) budou umístěna vedle výše uvedené výhybky ve štěrkovém loži.

Připojení EOV na dálkové ovládání a diagnostiku je využitím modemů GPRS. Do rozvaděče REOV bude v rámci tohoto SO doplněn modem GPRS se SIM kartou, který bude komunikovat se stávajícím modemem GPRS na straně ED České Budějovice.

SO 43-64-01 Žst. Dynín, EOV

Stávající systém EOV na veselském zhlaví bude kompletně nahrazen novým. Celkem bude novým systémem EOV vybaveno 6ks výhybek. V rámci úprav kolejiště na veselském zhlaví budou nově vybaveny elektrickým ohřevem výhybky č. 11, 12, 13, 14, 15 a 16. Zdrojem napájení EOV je kiosková trafostanice TS1 s transformátorem 25/0,46kV-0,4kV, o výkonu 105kW a 45kW. Objekt je situován v kolejišti v km 28,940. Napájení je zajištěno kabelovým svodem vn z trakčního stožáru č.37AN. Objekt trafostanice je v části nn osazen rozvaděčem R1-EOV, z něj bude napojen rozvaděč R2-EOV v kolejišti. Umístění čidel automatického řízení systému EOV je navrženo do prostoru výhybky č. 16 (referenční výhybka). Čidla signálu sepnutí provozu topení (snímání stavu povětrnostních podmínek) budou umístěna vedle výše uvedené výhybky ve štěrkovém loži.

Ovládání EOV je navrženo automatické a manuální v režimu testovacího provozu. Ovládání je prováděno prostřednictvím kombinovaného panelu řízení a diagnostiky VO+EOV který je situován v rozvodně nn. Systém je navrženo dálkově ovládat a diagnostikovat z ŘSE elektrodispečinku na ED v Českých Budějovicích.

E.3.6 Rozvody vn a nn

SO 42-62-01 Ševětín-Dynín, SpS Neplachov, přípojka 22kV SŽDC

Předmětem SO je kabelová přípojka 22kV pro TS 22/0,4kV v nově budovaném objektu SpS Neplachov. Přípojka se provede svodem z koncového stožáru nové venkovní linky 22kV (viz SO 42-62-08) kabelem 22-AXEKVCEY 3x1x50. Kabel 22kV se uloží do výkopu směrem k novému objektu SpS. Do objektu SpS zaústí prostupem vybudovaným v rámci stavební části a končí se ve vstupní části rozvodny 22kV. Technologie SpS je součástí ,,PS 42-03-01 Ševětín-Dynín, SpS Neplachov, transformovna TS 22/0,4kV“.

SO 42-62-02 Ševětín-Dynín, SpS Neplachov, DOÚO

V místě nové SpS Neplachov je navržen nový systém dálkového ovládání odpojovačů trakčního vedení (DOÚO), celkem 8ks nových. Všechny nové motorové pohony budou začleněny do systému DOÚO. Jedná se o odpojovače č S101, S102, S111, S112, NP1, NP2, NP11, NP12. Nový ovládací panel DOÚO bude umístěn na stěně v rozvodně nn v nové SpS Neplachov. Silové výstupy směrem k motorovým pohonům jsou řešeny přes přechodové svorky umístěné v samostatných přechodových skříních MX, výstupy směrem k DŘT jsou řešeny prostřednictvím „rozhraní RS485“.

Napájení systému je řešeno z rozvaděče zálohované sítě trvale zálohovaným napájecím systémem 230V AC 50Hz. Doba provozu zálohovaného napájení je 180min, zdrojem je technologie UPS umístěná v rozvodně nn – součást PS 42-04-03.

Systém je navrženo dálkově ovládat a diagnostikovat z ŘSE elektrodispečinku na ED v Českých Budějovicích.

SO 42-62-08 Ševětín-Dynín, SpS Neplachov, venkovní přípojka 22kV E.ON

Projektová dokumentace SO 42-62-08 je dle zákona č.458/2000 Sb., energetický zákon, řešena provozovatelem distribuční soustavy E. ON Distribuce,a s. na základě smlouvy o připojení č. 12036718, schválenou Ing. Lubomírem Hrubešem SŽDC, os.s., ze dne 15. 8. 2012.

SO 43-62-01 Žst. Dynín, úprava osvětlení a rozvodů nn

V rámci předmětné stavby je uvažováno s výstavbou nové provozní budovy, kde bude řešena dispozičně rozvodna nn a nová dopravní kancelář. V rozvodně nn se osadí nový skříňový rozvaděč RH s vývody pro budoucí nové osvětlení kolejiště.

Napájení stávajícího osvětlení se ponechá ze stávajícího rozvaděče nn, který situován v dnešní VB. Do nové dopravní kanceláře se ve smyslu požadavku SDC SEE České Budějovice osadí společná ovládací rozvodnice VO+EOV do které se přepojí stávající ovládací kabely typu CYKY. Pro možnost přepojení stávajících ovládacích kabelů do nové rozvodnice VO+EOV se osadí v stáv. rozvaděči nn komunikační modul DOOS.

Na veselském zhlaví je uvažováno s úpravami. Při úpravách železničního tělesa budou dotčeny stávající osvětlovací stožáry Ž14 č. 33– 41, které bude nutné demontovat. Tyto stožáry se nahradí novými sklopnými stožáry v=12m, které zapojí do stávající větve VO naspojkováním na stávající kabel. Návrh nového osvětlení vychází ze současné platné normy ČSN EN 12464-2 a Předpisu SŽDC E11. Na základě požadavku zástupce SDC SEE stávající osvětlení bude zahrnuto do systému dálkového ovládání.

V rámci úprav osvětlení a rozvodů nn bude provedena i demontáž stávajícího dieslagregátu, protože nové napájení RZZ je navrženo z trakčního vedení pomocí TS 25/0,4kV.

SO 43-62-02 Žst. Dynín, DOÚO

V rámci úpravy stávajícího trakčního vedení v žst. Dynín budou stávající pohony zrušeny a nahrazeny celkem 13ks nových. Všechny nové motorové pohony budou začleněny do systému DOÚO. Jedná se o odpojovače č 401, 402, 4, 5, 6, 7, 3A, 3B, Z208, 411, 412, 13A, 13B. Součástí tohoto So je i dodávka 4ks světelných návěstí typu NV50 „Stáhni sběrač“ včetně ovládací rozvodnice s indikátorem napětí.

Nový ovládací panel DOÚO a Indikátor napětí budou umístěny na stěně v rozvodně nn v nové provozní budově žst. Dynín.

Panel je navržen pro „pětivodičový“ systém ovládání a diagnostiky motorových pohonů“ v síti 230V AC 50Hz v rozsahu do max. 16ks ovládaných pohonů. Silové výstupy směrem k motorovým pohonům jsou řešeny přes přechodové svorky umístěné v samostatných přechodových skříních MX, výstupy směrem k DŘT jsou řešeny prostřednictvím „rozhraní RS485“.

Napájení systému je řešeno z rozvaděče zálohované sítě trvale zálohovaným napájecím systémem 230V AC 50Hz. Doba provozu zálohovaného napájení je 180min, zdrojem je technologie UNZ - součást SO 43-01-01, ze které je napájen rozvaděč RZN/RZS umístěný v rozvodně nn.

Dálkové řízení a diagnostika stavu jsou přenášeny prostřednictvím systému DŘT na dispečerské pracoviště v Českých Budějovicích, zajištění propojení se systémem DŘT řeší PS 43-06-01.

SO 44-62-01 Dynín-Horusice, zastávka Horusice, úprava osvětlení a rozvodů nn

Zastávka bude v rámci předmětné stavby posunuta směrem k přejezdu, kde se vybudují nová nástupiště. Na základě požadavku provozovatele SDC SEE České Budějovice bude rozvaděč pro napájení osvětlení osazen poblíž nové zastávky. Připojení rozvaděče osvětlení se provede z elektroměrového rozvaděče osazeného u přejezdu v pilíři v rámci úprav přípojky nn E.ON. Osvětlení nástupišť je uvažováno sklopnými stožáry v = 6m. Rozvaděč bude dále osazen vývody pro napojení osvětlení přejezdu, nástupiště a přístřešku.

Nově vybudované osvětlení bude zahrnuto do systému dálkového ovládání. Výchozím podkladem pro návrh osvětlení byla ČSN EN 12464-2 z 07/2008. Součástí SO je i demontáž dieselagregátu, EOV vč. stožárové TS 25/0,4kV, protože se stávající RZZ a EOV se ruší z důvodu změny výhybny Horusice na zastávku Horusice.

SO 44-62-07 Dynín-Horusice, zastávka Horusice, úprava přípojky nn E.ON

Projektová dokumentace SO 44-62-07 je dle zákona č.458/2000 Sb., energetický zákon, řešena provozovatelem distribuční soustavy E. ON Distribuce, a s. na základě žádosti o přeložku nn, schválenou Ing. Pavel Mathé, SSZ SŽDC, os.s., ze dne 24. 9. 2012.

Stávající kabel v majetku MÚ Veselí nad Lužnicí, který je napojen v TS 22/0,4kV není třeba překládat. Na základě vyjádření MÚ Veselí nad Lužnicí je možné tento kabel zrušit.

E.3.7 Ukolejnění vodivých konstrukcí

SO 41-61-01 Žst. Ševětín, ukolejnění vodivých konstrukcí
SO 42-61-01 Ševětín-Dynín, ukolejnění vodivých konstrukcí
SO 43-61-01 Žst. Dynín, ukolejnění vodivých konstrukcí
SO 44-61-01 Dynín-Horusice, ukolejnění vodivých konstrukcí

Ukolejnění vodivých konstrukcí

Předmětem řešení SO ukolejnění je ochrana před úrazem elektrickým proudem ve smyslu ČSN 33 2000-4-41 ed.2 u stávajících i nově zřizovaných vodivých konstrukcí.

Ve stávajícím stavu je řešeno ukolejnění konstrukcí ukolejněním na stávající kolej. Při demontáži vodivých konstrukcí bude jejich ukolejnění demontováno.

Navrhovaný stav řeší ochranu před úrazem elektrickým proudem ukolejněním vodivých konstrukcí v prostoru ohroženém trakčním vedením. Ukolejnění bude zřízeno podle ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.2 a bude provedeno převážně nepřímým ukolejněním zařízením omezujícím napětí. Rozsah řešení zahrnuje také úpravy ukolejnění stávajícího stavu v místech napojení na nové trakční vedení, provizorní ukolejnění a koordinaci vedení trakčních proudů během postupů výstavby.

Řešení je shrnuto v Koordinačním schématu ukolejnění a trakčních propojení.

E.4.1 Ostatní inženýrské objekty (IS a hydrotech. objekty)

SO 44-81-01 – Dynín-Horusice, úprava Bukovského potoka km 30,890

Objekt řeší přeložení Bukovského potoka pod navrženým mostním objektem 44-20-03 a výstavbu nového brodu pro polní cestu 44-30-01. Součástí SO je také dočasná přeložka koryta, která bude sloužit do doby výstavby přeložky Bukovského koryta v rámci stavby dálnice D3. Po napojení trvalé přeložky bude možno dočasnou přeložku zrušit a zasypat. Trvalá přeložka koryta bude navazovat na trasu přeložky plánovanou v rámci výstavby dálnice D3. Napojení přeložky bude provedeno do stávajícího koryta Bukovského potoka. Délka přeložky je 69 m. V místě křížení přeložky Bukovského potoka s navrhovanou polní cestou bude proveden brod s opevněním vozovky silničními panely. Opuštěný úsek koryta se zasype výkopkem a upraví podle návrhu konečných terénních úprav mostu.

E.4.2 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)

SO 44-71-07 Dynín-Horusice, přeložka vodovodu km 30,912
SO 44-71-08 Dynín-Horusice, přeložka vodovodu km 31,365
SO 44-72-03 – Dynín-Horusice, přeložka plynovodu km 30,994

SO 44-71-07 Dynín-Horusice, přeložka vodovodu km 30,912

Z důvodů výstavby železničního mostu a polní cesty je nutno přeložit dotčený úsek stávajícího vodovodního řadu PE d.160. Přeložka je navržena z potrubí PE100 d.160 o celkové délce 115m. Pod nově navrhovaným mostním objektem a přeložkou Bukovského potoka

bude vodovodní potrubí uloženo do chrániček. Stávající armaturní šachta bude vyčištěna, vadná místa budou otlučena na zdravý beton a opravena. Dotčené armatury budou vyměněny.

Tento stavební objekt přímo navazuje na přeložku vodovodu PE d.160 řešenou v rámci stavby dálnice D3. V rámci stavby je nutno tyto přeložky koordinovat. Tento SO je navržen tak, že je také možná jeho výstavba i bez vazby na dálnici D3.

SO 44-71-08 Dynín-Horusice, přeložka vodovodu km 31,365

Stávající vodovodní potrubí OC DN 400 kříží navrhovanou železniční trať v km 31,365. Je navržená přeložka tohoto potrubí opět z OC DN 400. Celková délka přeložky činí 90m. Pod navrhovanou železniční tratí bude potrubí zdvojeno a uloženo v ocelových chráničkách. Na přeložce budou vybudovány dvě nové armaturní šachty. Budou provedeny jako monolitické železobetonové. Zrušené potrubí pod železniční tratí bude vyplněno popílkocementovou směsí.

Tento stavební objekt přímo navazuje na přeložku vodovodu OC DN 400 řešenou v rámci stavby dálnice D3. V rámci stavby je nutno tyto přeložky koordinovat. Tento SO je navržen tak, že je také možná jeho výstavba i bez vazby na dálnici D3.

Návrh zapracovává požadavky provozovatele vodovodu. Jedná se především o zdvojení potrubí v místě křížení železniční trati a vazbu na přeložku vodovodu OC DN 400 v rámci projektu dálnice D3.

SO 44-72-03 – Dynín-Horusice, přeložka plynovodu km 30,994

VTL plynovod z ocelových trub DN 150 kříží železniční trať v km 30,994. Je navržena přeložka v délce 48 m opět z potrubí OC DN 150. Stávající plynovod v dotčeném úseku bude zrušen, demontován a odstraněn z výkopu. Pod železniční tratí bude potrubí uloženo v ocelové chráničce. Chránička plynovodu je kvůli zmenšení vlivů sedání vedena nad štěrkovými pilotami, které budou vybudovány v rámci stavby železničního spodku. Pod osou plynovodu bude rozteč štěrkových pilot zmenšena. Na obou koncích chráničky budou osazeny čichačky. Po ukončení zemních prací budou čichačky označeny tabulkami.

Při stavbě je nutno v rámci výměny podloží v dotčeném úseku řešit provizorní propoj VTL plynovodu. Tento bude veden mimo prováděný úsek výměny podloží v délce 87 m. Po uložení přeložky do konečného podloží, bude provizorní propoj zrušen.

Tento stavební objekt přímo navazuje na přeložku VTL plynovodu řešenou v rámci stavby dálnice D3. V rámci stavby je nutno tyto přeložky koordinovat. Tento SO je navržen tak, že je také možná jeho výstavba i bez vazby na dálnici D3.

E.4.3 Pozemní komunikace

SO 42-30-04.1 Ševětín-Dynín, úprava příjezdu k SpS Neplachov
SO 42-30-04.2 Ševětín-Dynín,zpevněná plocha SpS Neplachov

Stavební objekt řeší rekonstrukci části polní cesty (SO 42-30-04.1) a zpevněné i nezpevněné plochy uvnitř areálu spínací stanice Neplachov (SO 42-30-04.2). Součástí stavebního objektu je vlastní těleso komunikace, včetně nezbytných zemních prací a odvodnění povrchu i podkladních vrstev a znovu vybudování propustku v napojení na další polní cestu. Dále je součástí objektu zřízení zpevněných ploch uvnitř areálu spínací stanice a úprava nezpevněných ploch. Součástí objektu není vlastní spínací stanice a její vybavení a oplocení areálu včetně vjezdových vrat.

Následným správcem objektu SO 42-30-04.1 je obec, na jejímž katastrálním území polní cesta leží, tedy obec Ševětín. Následným správce zpevněných ploch uvnitř areálu spínací stanice SO 42-30-04.2 je totožný se správcem vlastní spínací stanice, tedy SŽDC s.o.

SO 42-30-04.1 Ševětín-Dynín, úprava příjezdu k SpS Neplachov

Polní cesta bude upravena v délce 38,7 m. Začátek úpravy bude v hraně stávající křižovatky polních cest, konec úpravy pak v napojení na stávající polní cestu.

Polní cesta je navržena v kategorii P4,0/30, což představuje 3,0 m zpevnění a oboustranné krajnice o šířce 0,50 m. Propustek v křižovatce polních cest bude obnoven, v novém uspořádání bude z betonových trub DN 600 bez čel, se šikmým odlážděním vtoku i výtoku.

SO 42-30-04.2 Ševětín-Dynín, zpevněná plocha SpS Neplachov

Zpevněná plocha u spínací stanice je navržena s krytem ze zámkové dlažby tloušťky 80 mm. Tvar zpevněných ploch vychází z upřesněného návrhu rozměrů a polohy spínací stanice a zajišťuje prostor pro vozidlo obsluhy. Celková plocha zpevněná zámkovou dlažbou je 171 m2 a šířka obslužné komunikace je 4,0 m.

Nezpevněné plochy kolem spínací stanice budou až k oplocení vyrovnány, pokryty geotextilií proti prorůstání a plochy budou pokryty drceným kamenivem frakce 8-32 v tloušťce min. 150 mm.

SO 44-30-01 Dynín-Horusice, přeložka polní cesty

Stavební objekt řeší přeložku polní cesty, jejíž trasa bude přerušena přeložkou železniční tratě. Součástí stavebního objektu je vlastní těleso komunikace, včetně nezbytných zemních prací a odvodnění povrchu i podkladních vrstev. Přeložka polní cesty je vedena v souběhu s přeložkou železniční trati vpravo v km 30,6 až 30,9.

Délka překládaného úseku polní cesty v rámci tohoto stavebního objektu je 0,259 km.

Začátek přeložky bude na stávající polní cestě, před směrovým obloukem, kterým se stáčí k železniční trati. Konec přeložky bude před křížením s Bukovským potokem, kde navazuje konstrukce brodu přes potok, navržená v rámci SO 44-81-01. Oba stavební objekty na sebe navazují a jsou vzájemně zkoordinovány.

Polní cesta je navržena v kategorii P4,0/30, což představuje 3,0 m zpevnění a oboustranné krajnice o šířce 0,50 m.

Následným správcem objektu je obec, na jejímž katastrálním území polní cesta leží, tedy v úseku ZÚ – km 0,219 (k.ú. Bošilec) obec Bošilec a v úseku km 0,219 – KÚ (k.ú. Horusice) je to rovněž obec Bošilec.

SO 47-32-01 Ševětín-Horusice, dopravní opatření

Stavební objekt řeší přechodné dopravní značení na provizorních sjezdech a dalších omezeních, která jsou vyvolána stavební činností.

Jedná se o dočasný stavební objekt, který nemá následného správce.

V rámci stavby bude třeba uzavřít pouze dvě veřejné komunikace.

Silnice III/147 17 – na této silnici bude rekonstruován stávající železniční přejezd a bude rozšiřován na dvě traťové koleje. Podobu stavebních prací na železničním svršku a spodku bude železniční přejezd uzavřen. Pro přístup do Horusic bude využívána druhá větev této silnice. Objízdná trasa bude vyznačena po silnici III/147 17 ve směru od mimoúrovňové křižovatky silnic I/3, I/24 a II/603. Silnice III/147 17 bude označena jako slepá. Doba úplné uzavírky silnice III/147 17 bude stanovena na základě podrobného harmonogramu zhotovitele stavby, který v současné době není k dispozici.

Po uzavřené komunikaci je vedena linková autobusová doprava. Před započetím stavebních prací, v rámci řízení o uzavírce komunikace, musí být úpravy tras projednány s objednatelem autobusové dopravy.

Silnice III/155 8 – zde se bude budovat nový silniční nadjezd. Časově bude stavba nadjezdu koordinována s pracemi na rekonstrukci železniční tratě, je však zpracovávána samostatná projektová dokumentace, která řeší objízdnou trasu po dobu stavebních prací. Využívána bude souběžná silnice III/155 5, na které se nepředpokládá omezení provozu. Dopravní opatření pro uzavírku silnice III/155 8 nejsou tímto stavebním objektem řešeny.

V rámci stavby jsou vytipována místa, která budou sloužit pro příjezd na staveniště. Na těchto místech mohou být v rámci stavby zřízeny sjezdy. S výjimkou provizorního sjezdu v km 30,7 (ze silnice I/3), který řeší podobjekt 100 SO 44-11-01, jsou ostatní sjezdy záležitostí zhotovitele stavby.

V rámci POV stavby byla vytipována tato místa a předpokládají se následující omezení provozu:

1. km 28,4 u železničního mostu, na začátku žst. Dynín – jde o sjezd ze silnice III/155 5, sjezdy jsou plánovány podél trati na obě strany, ve směru na Č. Budějovice jde o stávající polní cestu, ve směru na Veselí n.Luž. se počítá se zřízením staveništní komunikace, která umožní příjezd do žst. Dynín.
2. km 29,60 sjezd z místní komunikace za žst. Dynín. Sjezd bude pouze vlevo tratě na polní cestu
3. km 29,97 u silničního nadjezdu – jde o sjezd ze silnice III/155 8, sjezdy jsou plánovány podél trati na obě strany Před i za silničním nadjezdem budou zbudovány provizorní sjezdy na železniční těleso. Využitelnost těchto sjezdů bude záviset na časové koordinaci prací na nové výstavbě silničního nadjezdu.
4. km 30,70 provizorní sjezd budovaný v rámci SO 44-11-01, podobjekt 100. Sjezd je ze silnice I/3 a končí na stávající polní cestě.
5. km 31,38– staveništní sjezd ze silnice I/3 ke koleji č. 1, silnice a trať je zde vedena v souběhu, vzájemná vzdálenost tratě a silnice I/3 je v těchto místech cca 25 m.
6. km 32,62 – sjezd v místě železničního přejezdu na silnici III/147 17. Počítá se s úplnou uzavírkou této komunikace po větší část stavby.

Omezení provozu budou na všech komunikacích stejná. Během budování staveništního sjezdu a zejména během napojování sjezdu na komunikaci bude provoz stažen do jednoho jízdního pruhu za řízení provozu buď světelnou signalizací (I/3), případně pracovníky zhotovitele při kratší době omezení, nebo dopravními značkami (silnice III. třídy). Doba omezení provozu bude v řádu hodin, předpokládá se, že většina stavebních prací nebude probíhat z tělesa komunikace. Delší dobu omezení je možné očekávat v případě sjezdu v km 30,70, kdy je pro jeho zřízení třeba větší objem zemních prací.

Obdobná omezení pak budou třeba při rušení provizorních sjezdů a uvádění krajnice komunikace do původního stavu.

Po uvedení sjezdů do provozu bude na komunikace osazeno přechodné dopravní značení spočívající v upozornění na výjezd vozidel stavby (IP22), snížení dovolené rychlosti na 70 km/hod a zákazu předjíždění.

E.4.4 Pozemní objekty budov

SO 43-40-01_Žst.Dynín, úpravy výpravní budovy

Předmětem řešení je stavební objekt stávající výpravní budovy, která je umístěná na pozemku č. 185 v katastrálním území Dynín [544451] a situována v km 29,056 (podle nového staničení, vlevo při pohledu ve směru staničení). Prostorově se jedná o jednoduchý objekt s tvarem kvádru, konstrukčně o jednopodlažní železobetonový skelet s lehkým obvodovým pláštěm a plochou střechou.

V objektu je umístěná čekárna pro cestující, dopravní kancelář a technologické místnosti (stavědlová ústředna, místnost s bateriemi, rozvodna NN, sdělovací místnosti, sklady atd.). Vzhledem k nevhodnosti stávajících prostor ve výpravní budově (z hlediska dispozičního uspořádání i z hlediska stáří a tepelně technických vlastností skladeb jednotlivých konstrukcí) bude dle závěrů jednání s investorem přesunuta veškerá technologie včetně nutného zázemí do nově navrhovaného provozního (technologického) objektu SO 42-40-02. Objekt nebude dále využíván.

Stavební úpravy budou spojené s vyklizením a opuštěním objektu, pouze v minimálním rozsahu. Bude provedeno zakrytí technologických kanálů v podlahách pomocí plechu tl. 6mm. Stávající plechy budou přivařeny pomocí bodových svarů. V místech, kde bude demontována skříň s technologií bude otvor v podlaze po technologii zakryt pomocí nového plechu tl.6mm, který bude bodově přivařen. V místnostech, kde je na podlaze nášlapná vrstva z PVC budou přivařené plechy přikryty nášlapnou vrstvou z PVC.

Plocha objektu:	322,06 m^2
Půdorysná plocha:	24,9 x 12,9 m

SO 43-40-02_Žst.Dynín, provozní (technologický) objekt

Předmětem řešení je stavební objekt novostavby provozního (technologického) objektu, který je umístěný na pozemku č. 1566/5 v katastrálním území Dynín [544451] a situován v km 28,980 (podle nového staničení, vlevo při pohledu ve směru staničení, vedle stávající výpravní budovy). Prostorově se jedná o jednoduchý objekt s tvarem kvádru, konstrukčně o jednopodlažní zděný objekt se sedlovou střechou. Součástí tohoto objektu je i typový přístřešek pro cestující, který přiléhá k novostavbě provozního objektu.

Dispoziční řešení objektu vychází z požadavků technologie. Objekt má jeden hlavní vstup, s orientací a přístupem směrem od stávající zpevněné plochy stávající výpravní budovy. V objektu je umístěná dopravní kancelář se zázemím s denní místností, WC a sprchou. Další místnosti slouží pro umístění technologie - sdělovací místnost, rozvodna NN / místnost DŘT, stavědlová ústředna, bateriová místnost a rezervní místnost pro umístění případné další technologie. Do všech těchto místností se vstupuje přes chodbu umístěnou ve středu dispozice. Světlá výška místností je 3,2 m.

Objekt je založen na základových pasech. Obvodový nosný stěnový systém je z broušených keramických tvárnic. Stropní konstrukce je tvořena prefabrikátovými ŽB stropními panely. Nosným střešním prvkem jsou systémové dřevěné sbíjené vazníky. Krytina je navržená z pozinkovaného ocelového plechu tl.0,6mm s povrchovou úpravou z ochranných vrstev polyesterového laku.

Objekt je napojen na vodovodní řad nově realizovanou přípojkou vedenou od stávající výpravní budovy,kde bude realizována vodovodní šachta s vodoměry pro stávající výpravní budovu a novou technologickou budovu. Splaškové vody budou likvidovány v nově navržené jímce na vyvážení, která je umístěná u severozápadního rohu objektu. Dešťové vody budou povrchově odvedeny pomocí betonových žlabů od jednotlivých svodů do jihozápadní části pozemku, kde se budou volně vsakovat. Objekt je připojen i na silnoproudé a slaboproudé rozvody (je řešeno samostatnými SO a PS).

Přípojka vodovodu je řešena v rámci tohoto SO.

Jednotlivé místnosti jsou větrány přirozeně anebo nuceně pomocí ventilátorů. Některé místnosti jsou klimatizovány. Vytápění je zajištěno pomocí elektrických přímotopů.

Plocha objektu: 186,55 m^2

Půdorysná plocha: 19,85 x 9,4m

Obestavěný prostor: 898,6 m^3

Světlá výška (konstantní): 3,2m

SO 44-40-01_Dynín-Horusice, zast. Horusice, úpravy výpravní budovy

Předmětem řešení je stavební objekt stávající výpravní budovy, která je umístěná na pozemku č. 131 v katastrálním území Veselí nad Lužnicí [553271] a situována v km 32,800 (podle nového staničení, vpravo při pohledu ve směru staničení). Prostorově se jedná o jednoduchý objekt s tvarem kvádru, konstrukčně o dvoupodlažní zděný objekt s plochou střechou.

Ve stávajícím stavu je v objektu v 1. NP umístěna čekárna pro cestující, toalety pro cestující, dopravní kancelář se zázemím a technologické místnosti - zabezpečovací zařízení, provozní sklady atd. Ve 2. NP jsou umístěny byty.

V novém stavu jsou navržené stavební úpravy spojené s vyklizením a opuštěním prostor v 1. NP, tzn. pouze v minimálním rozsahu.

Bude provedeno zakrytí technologických kanálů v podlahách pomocí plechu tl. 6mm. Stávající plechy budou přivařeny pomocí bodových svarů. V místech, kde bude demontována skříň s technologií bude otvor v podlaze po technologii zakryt pomocí nového plechu tl.6mm, který bude bodově přivařen. V místnostech, kde je na podlaze nášlapná vrstva z PVC budou přivařené plechy přikryty nášlapnou vrstvou z PVC.

Prostory ve 2. NP (bytové jednotky) budou zachovány v plném rozsahu. V rámci řešení samostatného SO 44-51-01 Dynín – Horusice, individuální protihluková opatření je navržena výměna oken.

Plocha objektu: 137,4 m^2

Půdorysná plocha: 16,6 x 9,0 m

SO 44-40-02_Dynín - Horusice, releový domek

Předmětem řešení je stavební objekt novostavby releového domku, který je umístěný na pozemku č. 2671 v katastrálním území Veselí nad Lužnicí [553271] a je situován v km 32,650 vpravo při pohledu ve směru staničení. Prostorově se jedná o jednoduchý objekt s tvarem kvádru, konstrukčně o jednopodlažní zděný objekt s pultovou střechou o půdorysných rozměrech 5,40 x 3,30 m a se světlou výškou místností 3,10 m.

Dispoziční řešení objektu vychází z požadavků technologie, je tvořeno dvěma místnostmi - pro přejezdové zabezpečovací zařízení (2,5 x 2,975 m) a pro sdělovací zařízení konkrétně pro rozhlasové zařízení, informační a kamerový systém (2,5 x 1,550m). Vstupní dveře jsou obráceny na stranu k přilehlé komunikaci vedoucí k výpravní budově (místnost pro sdělzař) a k přejezdu (místnost pro zabzař). Před vstupy do objektu je minimální zpevněná plocha š. 1,10 m (zámková dlažba do písku + obetonované betonové chodníkové obrubníky). Plocha je vyspádovaná dle místních podmínek, min však 1% od objektu.

Objekt je založen na základových pasech. Obvodový nosný stěnový systém je z keramických tvárnic. Stropní konstrukce je tvořena prefabrikátovými ŽB stropními panely. Nosným střešním prvkem je krov z klasických dřevěných prvků. Krytina je navržená z pozinkovaného ocelového plechu tl.0,6mm s povrchovou úpravou z ochranných vrstev polyesterového laku.

Plocha objektu: 17,8 m^2
Půdorysná plocha: 5,4 x 3,3 m
Obestavěný prostor: 73,44 m^3
Světlá výška: 3,1m

E.4.5 Demolice

SO 44-45-01_Dynín-Horusice, demolice

V rámci tohoto objektu budou demolovány tyto stavby:
SO 44-45-01.1_Dynín-Horusice, demolice drážního domku č.p. 50
SO 44-45-01.2_Dynín-Horusice, demolice útulku pro zaměstnance

SO 44-45-01.1_Dynín-Horusice, demolice drážního domku č.p. 50

Jedná se o drážní domek č.p. 50, umístěný v k.ú. Horusice (644978) na parcele č. st.128 o výměře 74 m^2 v km 32,602 (dle nového staničení). Objekt i parcela jsou ve vlastnictví ČR zastoupenou SŽDC, s.o. s právem hospodařit s majetkem státu.

Objekt je zděný, částečně podsklepený, přízemní s nevyužitým půdním prostorem. Nosná konstrukce stropů se předpokládá z dřevěných trámů. Střecha sedlová, střešní krytina v kombinaci materiálů pálené střešní tašky, azbestocementové vlnité desky, trapézové plechy.

Rozsah demolice se týká pouze zděného objektu včetně minimálně nutných zásahů do dřevěných přístavků přímo přilehlých k objektu. Samostatně stojící objekty (garáž, dřevěné přístavky apod.) nejsou předmětem tohoto SO.

Důvodem demolice je kolize s nově navrhovaným železničním tělesem pro zřízení druhé koleje. Objekt bude zdemolován včetně základových konstrukcí. Před započetím demoličních prací bude objekt odpojen od veškerých inženýrských sítí.

Zastavěná plocha objektu: 111,46 m2
Půdorysná plocha: 2,89 x 4,59 m (1. PP - sklep), 10,87 x 8,77 m (1. NP - přízemí), 6,3 x 8,72 m (2. NP - půda)
Obestavěný prostor: cca 490 m3

SO 44-45-01.2_Dynín-Horusice, demolice útulku pro zaměstnance

Jedná se o drážní objekt v km 32,631 (dle nového staničení). Objekt je přízemní, zděný včetně celodřevěného přístavku s pultovou střechou, krytina z azbestocementových vlnitých desek. Objekt zasahuje podle nového návrhu geometrické polohy kolejí (GPK) do železničního tělesa, proto je určen k demolici. Objekt bude zdemolován včetně základů. Před započetím demoličních prací bude objekt odpojen od veškerých sítí.

Zastavěná plocha objektu: 30 m2
Půdorysná plocha: 5 x6 m
Obestavěný prostor: 120 m3

E.4.6 Vnější vybavení budov (oplocení)

SO 42-42-01 Ševětín – Dynín, ochranné oplocení SpS Neplachov

Ochranné oplocení bude zřízeno z důvodu zamezení přístupu nepovolaným osobám ke spínací stanici. V současné době zde není žádné oplocení ani objekt spínací stanice. V obou případech se bude jednat o novostavbu, kde je vlastníkem SŽDC.

Oplocení je navrženo z ocelových sloupků a pletiva pro průmyslové oplocení. Oboje je opatřeno plastovým povlakem. Sloupky oplocení jsou převážně ve vzdálenosti 2,0 m a jsou osazeny do patek z prostého betonu, podobně jsou zabetonovány vzpěry oplocení do základových bloků. Pletivo je výšky 1,60 m a bude doplněno dle požadavků investora v horní části drátem s ostnatým pletivem. Oplocení bude doplněno podhrabovými deskami. Vjezdová vrata jsou šířky 5,0 m a jsou navržena jako ocelová se svislými výplněmi, dolní čtvrtina je plná.

Délka nového oplocení: 92,6 metru.
Šířka vjezdové brány: 5,0 metru

SO 44-42-01 Dynín – Horusice, úpravy oplocení

Jedná se o úpravy oplocení pozemku okolo objektu č.p. 50, který je majetkem SŽDC. Drážní domek bude v rámci stavby zdemolován z důvodu úpravy drážního tělesa. Část oplocení je dřevěné plaňkové na betonové podezdívce a část je z ocelových sloupků a pletiva bez podezdívky. Část stávajícího oplocení v rozsahu definovaném dokumentací bude zdemolováno.

Nově navržené oplocení bude ohraničovat část pozemku, který i nadále zůstane hospodářsky využíván. Oplocení je navrženo z ocelových poplastovaných sloupků, svařovaných poplastovaných sítí a podhrabových desek. Výška nového oplocení bude 1,6 metru. Nové oplocení bude rovněž majetkem SŽDC.

Délka demolovaného oplocení: 41 metru
Délka nového oplocení: 36,4 metru.

E.4.7 Ostatní objekty

SO 47-83-01 Ševětín-Horusice, kácení mimolesní zeleně, rekultivace a veg.úpravy

Z hlediska mimolesní zeleně je zapotřebí vykácet cca. 78 410 m2 keřů a 13 067 ks stromů o průměru kmene 10-50 cm (většinou jde o nálety s průměrem kmene 10-20 cm). Z hlediska náhradních výsadeb jde předběžně o výsadbu 100 ks alejových stromů o obvodu kmene do 12 cm (bude upřesněno po projednání kácení mimolesní zeleně s jednotlivými obecními úřady). Jako vegetační úpravy stavby lze uvést ozelenění rekultivací mezi budoucí D3 a železniční tratí včetně naváděcích výsadeb pro usměrnění migrace pod mostem přes Bukovský potok.

Vlastní plocha rekultivace (v mapě vyznačena jako C) činí 4250 m2. Je kalkulováno s výsadbou trnky obecné (Prunus spinosa), hlohu sp. místní provenience (Crataegus sp.) a růže šípkové (Rosa canina). Spon je navrhován 0,8 x 0,7 metru.

Všechny výsadby proběhnou na drážním pozemku a v místě trvalého záboru

V souladu s ustanovením zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění pozdějších předpisů budou v rámci stavby provedeny rekultivace ploch dočasných záborů ZPF nad 1 rok. Dočasný dlouhodobý zábor ZPF je požadován na následujících pozemcích:

k.ú. Bošilec – p.p.č. 969/1, 1029/1, 1217/2
k.ú. Horusice – p.p.č. 2702

Pozemky budou rekultivovány na původní kulturu. Celkově bude rekultivováno 0,4390 ha.
Následná rekultivace bude provedena ve dvou fázích:

a) technická rekultivace

b) biologická rekultivace

4.5 NÁVRH POŽADAVKŮ NA POSTUPNÉ PROVÁDĚNÍ STAVBY A NA UVÁDĚNÍ DO PROVOZU, PŘEDPOKLÁDANÉ LHŮTY VÝSTAVBY

Na základě rozhodnutí investora stavby SŽDC, s.o. Stavební správa západ se sídlem v Praze byl (oproti PD) začátek odsunut o cca ¾ roku s požadavkem zachovat původně navrhovanou délku stavby (2 roky a 2 měsíce). Začátek a konec stavby je tedy následující:

Zahájení stavby **09/2013** (hlavní stavební práce od 10/2013)

Konec stavby **10/2015** (hlavní stavební práce do 08/2012)

(pro konec stavby je projektantem doporučeno prodloužení dokončovacích prací až na začátek zimního období – tedy do konce 11/2015; toto doporučení nebylo investorem komentováno – může tedy být předmětem dohody vybraného dodavatele s investorem stavby).

Navržený časový postup prací stavby je (stejně jako v PD) navržen do tří základních stavebních postupů, které jsou podle příslušnosti ke konkrétnímu stavebnímu úseku děleny do dalších dílčích etap (případně podetap – značeno malým písmem).

Pro konstrukci harmonogramu prací byly (jako měsíce stavebního klidu) ze stavební činnosti vyřazeny zimní měsíce (prosinec, leden a únor). Tyto měsíce lze však v případě příznivých klimatických podmínek využít pro stavební činnost jako časovou rezervu. Začátky a konce pracovních činností jsou časově usazeny na začátky a konce kalendářních týdnů (tedy na Pondělí a Neděle).

Vzhledem k nepřerušení železničního provozu po dobu výstavby budou dílčí ucelené části stavby přejímány od zhotovitele a postupně uváděny do zkušebního provozu

Stavební postupy:	I.	30.09.2013-30.11.2014
	II.	02.03.-31.05.2015
	III.	01.06.-30.08.2015
Stavební úseky:	č.41	žst. Ševětín
	č.42	trať. úsek Ševětín-Dynín
	č.43	žst. Dynín
	č.44	trať. úsek Dynín-Horusice (vč.žst./zast.Horusice)
	č.45	trať. úsek Horusice-Veselí (sousední stavba)

. Podrobnosti určuje dokumentace v části F – Základy organizace výstavby. Po dokončení všech stavebních postupů bude funkce stavby jako celku ověřována konečným zkušebním provozem.

4.6 POŽADAVKY STAVBY NA ZDROJE

Napojení na elektrickou rozvodnou síť

V úseku dotčeném stavbou se nenachází trakční napájecí zařízení, napájení je prováděno z TT Veselí n.L. V km 24,865 se vybuduje pouze nová Spínací stanice trakčního vedení (SpS Neplachov) sloužící pro případné vzájemné spínání trakčních úseků při nerovnoměrném zatížení, výpadcích či odstavení některých zařízení.

Odběrnými místy budou pouze objekty železničních stanic, nové spínací stanice Neplachov a zastávka Horusice:

a) žst. Ševětín

- stávající stav - napájení provedeno ze stožárové transformovny SŽDC 22/0,4kV
- nový stav – napájení ze stožárové transformovny SŽDC 22/0,4kV bude ponecháno

b) SpS Neplachov

- nový stav – napájení bude prováděno z rozvodny 22/0,4kV umístěné v nové SpS, která bude napájená novou venkovní přípojkou 22kV E.ON ze stávající vzdušné linky 22kV
  c) žst. Dynín
- stávající stav - napájení provedeno z distribuční transformovny E.ON 22/0,4kV
- nový stav – z trakčního vedení pomocí TS 25/0,4kV
  d) zast. Horusice
- stávající stav - napájení výhybny provedeno z distribuční sitě E.ON
- nový stav – napájení ze stáv. distribuční sítě se ponechá, v samostatném SO řešena úprava přípojky nn v důsledku změny situování zastávky a úprav na žel. tělese

Pokud bude zařízení staveniště v železničních stanicích v průběhu výstavby připojeno na stávající rozvody elektrické energie LDSž , je nutno dodržet následující postup :

Podmínky připojení odběrného místa je nutno projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa tj. s OŘ Plzeň, SDC České Budějovice, Správou elektrotechniky a energetiky a současně z hlediska smluvního ošetření odběru el.energie rovněž se Střediskem správy železniční energetiky České Budějovice.

Pro sjednání dodávky el.energie pro staveniště platí příslušné pokyny a opatření o energetické součinnosti a spolupráci při využívání el.rozvodů a zařízení SŽDC s.o.

Bilance spotřeby el.energie

Žst. Ševětín = navýšení celkového velkoodběru E. ON o cca Ps= 7,2kW.

Ohřev stávajících výměn EOV v žst. Ševětín, Ps=16,3kW – demontáž EOV
Ohřev nových výměn EOV v žst. Ševětín, Ps=23,5kW – montáž EOV, navýšení o Ps=7,2kW.

SpS Neplachov= navýšení celkového odběru z distribuce E. ON o cca Ps= 14kW.

SpS Neplachov, nový odběr vlastní spotřeby vn linky 22kV, celkem Ps=14kW.

Žst. Dynín = navýšení celkového odběru z distribuce E. ON o cca Ps= 2,5kW.

Ohřev výměn v žst. Dynín, demontáže EOV a RZZ z distribuce E. ON, snížení celkem Ps=56kW.
Ohřev výměn v žst. Dynín, nový odběr EOV a RZZ z trakčního vedení, celkem Ps=56kW.
Nová PB žst. Dynín, vnitřní elektroinstalace, z distribuce E. ON, navýšení o Ps = 58,5kW.

Zastávka Horusice, snížení celkového odběru z distribuce E. ON o cca Ps= 46,9kW.

Ohřev výměn v zast. Horusice, demontáže EOV a RZZ z distribuce, snížení celkem Ps=48,4kW.
Zast. Horusice, demontáže osvětlení 39ks, snížení celkem Ps=9,8kW.
Zast. Horusice, nové osvětlení nástupiště, napájení RZZ, navýšení o Ps = 11,3kW.

Napojení na slaboproudé rozvody

Připojení objektů na sdělovací rozvody O2 se nemění. V aktualizovaném úseku Ševětín – Horusice I. části stavby stavby nedojde ke střetu (křížení nebo souběh) metalických kabelů MK a DK a optických kabelů DOK O2 s modernizovanou (rekonstruovanou) železniční tratí tj. v km 29,303 – 33,702. Rovněž ke střetu nedojde v úsecích s dílčí úpravou kolejiště (českobudějovické zhlaví v žst. Ševětín a úprava stávajícího kolejiště v žst. Dynín) i v úseku vybudování nové spínací stanice SpS Neplachov.

V úseku Ševětín - Horusicemi však dojde k dílčím střetům se stávajícm DK SŽDC, vyvolané úpravy jsou řešeny v jednotlivých PS podle stavebních úseků železniční tratě.

Před zahájením zemních prací na této stavbě je nutné stávající kabely ochránit tak, aby nedošlo k jejich poškození. Způsob a nutnost ochrany stávajících kabelů je závislý na přesné poloze kabelové trasy a hloubkovém uložení kabelů je řešen v jednotlivých PS a SO.

Napojení na trubní rozvody

Připojení na trubní vedení se stavbou částečně mění.

Připojeny zůstanou stávající výpravní budovy v Dyníně a Horusicích, byť dojde z části ke změně jejich využívání.

Nově budované objekty:

- SpS Neplachov ve stkm 24,865 – jedná se o technologickou budovu bez trvalé obsluhy a připojení na trubní sítě. Odpadní vody nebudou provozem stavby vznikat.
- Provozní (technologická) budova v žst. Dynín – kromě místností pro nová technologická zařízení zde bude přemístěná dopravní kancelář s trvalou obsluhou a sociálním zázemím, které si vyžádá nové připojení na stávající trubní rozvody.

V řešeném úseku se nenachází žádná zařízení pro provozní ošetřování, zbrojení či čištění drážních vozidel.

Dešťové vody jsou sváděny na svahy tělesa žel. spodku, na terén či do vodotečí.

Odvedení odpadních a povrchových vod

Vzhledem k tomu, že v rámci I.části stavby bude v Dyníně vybudován nový provozní (technologický) objekt - včetně dopravní kanceláře (se sociálním zázemím), která bude i nadále obsazena personálem, nedojde zde k žádným změnám bilance spotřeby pitné vody a vypouštění odpadních vod z hlediska provozních potřeb dráhy.

Po dokončení stavby „opuštěné“ stávající výpravní budovy v Dyníně i v Horusicích, (ve vlastnictví ČD) budou dle vyjádření zástupců ČD (RSM Plzeň) v budoucnu využívány ke komerčním zájmům.

Při projednávání projektu nebyly specifikovány komerční zájmy majitele objektů a tudíž nemohly být zpracovány nové požadavky na bilance spotřeby pitné vody a vypouštění odpadních vod. Připojení budov se nemění.

Odvodnění žel. trati zahrnuje pouze dešťové vody, technologické vody nejsou používány. Dešťová voda prosakuje kolejovým ložem a podkladní vrstvou a stéká po úrovni zemní pláně. V úsecích vedení trati na náspu nebo v odřezu je voda sváděna na svah tělesa. V zářezech a stanicích se navrhují odvodňovací zařízení.

Navrhuje se pokud možno otevřené odvodnění s příkopy zpevněnými tvárnicí. V odůvodněných případech jsou navrženy příkopové žlaby, ve stísněných úsecích a ve stanicích a zastávkách pak soustavy trativodů. Navrhují se plastové šachty pro trativody, betonové šachty pro příčné a podélné svody a plastové drenážní i svodné potrubí. Min. sklon trativodů a podélného svodu je 0,3 %, příčných svodů 0,5 %. Vyústění se provede buď na terén, či do stávajících příkopů nebo vodotečí. Stávající příkopy, které nebudou stavbou dotčeny, se pročistí.

4.7 NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ SYSTÉMY

Železniční trať mezi stanicí Ševětín a žst. Horusice je na ševětínské straně napojena na vlakotvornou stanici České Budějovice a na horusické straně na stanici Veselí n. Lužnicí. Z obou těchto stran může být navážen materiál pro stavbu. Rozvoz a odvoz materiálů přímo z traťových úseků při výstavbě po železnici bude prováděn pouze ve vhodných vlakových přestávkách případně v krátkodobých výlukách.

V případech, kdy nebude možné převážet hmoty a materiály po železnici, budou používány alternativní druhy doprav, z nichž nejvýznamnější bude doprava silniční. Pro přepravu materiálů automobilovou dopravou a příjezdy ke staveništím jsou navrženy tyto silniční dopravní trasy :

Hlavní dopravní trasou pro stavbu a zásobování bude (kromě železnice) stávající silnice I/3, navazující silnice II/603, II/150 a silnice III třetí třídy č.II/1555, III/1556, III/1558 a III/14717. Pro

přístupy na staveniště se budou využívat souběžné veřejné místní komunikace a polní cesty příp. plochy podél trati navržené jako dočasné zábory. Pro příjezd do dnešní stanice Ševětín se doporučuje používat ze silnice I/3 MUK sil. II.tř.603 až k začátku zástavby v Ševětíně, a potom směrem k Dynínu místní komunikaci, která na svém konci navazuje na polní cestu, která podchází stávající trať v km 23,606 a dále souběžnou polní cestu (567/3) s dnešní tratí k sil. III.tř.č.1556 Ševětín – Mazejov, která navazuje na areál dnešní stanice. Touto trasou je možno se vyhnout stávající zástavbě v Ševětíně a nevyhovující příjezdné komunikaci k nádraží.

V úseku Dynín - Horusice nejsou vedeny v souběhu s tratí polní cesty. Proto se v místě přeložky trati, která bude budována v násypu na neúnosném podloží a bude na ní vybudován velký želez. most, navrhuje vybudovat sjezd ze sil. I/3 a dále vyžít dnešní železniční most v km 30,728 na stávající trati pro příjezd ke staveništi přeložky. Pro výstavbu druhé traťové koleje a odtěžení výkopového materiálu mezi Dynínem a přeložkou trati se navrhuje vybudovat staveništní komunikaci, vpravo podél stávající tratí, od dnešního přejezdu v km 29,610 a která by se napojila na sil. III/1558. Úsek mezi přeložkou a žst. Horusice se musí vybudovat postupně těžením materiálu v ose budoucí 2. koleje.

Stanovení objízdných tras při uzavírkách komunikací během stavby řeší samostatný objekt SO 47-32-01.

4.8 ROZSAH NÁHRADNÍ VÝSADBY A OZELENĚNÍ

Náhradní výsadba

Dle srovnatelných železničních i silničních staveb je odhadnuta následující náhradní výsadba, kterou mohou vypsat orgány ochrany přírody dle zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny jako kompenzační opatření. Je zvažováno se 100 ks alejových stromů o obvodu kmene do 12 cm s balem. (Včetně výkopu jamky, hnojení, zalití, ochranných kůlů, údržby až 5 let). Tyto výsadby proběhnou pravděpodobně mimo zábor stavby, v intravilánu dotčených obcí.

Ozelenění rekultivací

V mapové situaci E.4.7.2 je vyznačena rekultivace u Bukovského potoka v místě tzv. „losího mostu“ (zemní práce jsou řešeny v rámci stavebního objektu železničního spodku a svršku) a její ozelenění. Všechny výsadby proběhnou na drážním pozemku a v místě trvalého záboru.

Vlastní plocha rekultivace (v mapě vyznačena jako C) činí 4250 m2. Je kalkulováno s výsadbou trnky obecné (Prunus spinosa), hlohu sp. místní provenience (Crataegus sp.) a růže šípkové (Rosa canina). Spon je navrhován 0,8 x 0,7 metru.

V prostoru „losích mostů“ mezi železnicí a dálnicí je navržena naváděcí zeleň (na obrázku vyznačena jako A1 a B1), která by měla zabraňovat nežádoucímu pohybu větší savců podél železničního koridoru a směřovat je kolmo pod „losí mosty“. Je kalkulováno s výsadbou trnky obecné (Prunus spinosa) a hlohu sp. místní provenience (Crataegus sp.). Spon je navrhován 0,5 x 0,5 metru, měla by vzniknout hustá neproniknutelná hradba ideálně pichlavých dřevin.Celkem je navrženo m8580 ks dřevin na plocha pro ozelenění v rozsahu 260 m2.

5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK

5.1 PODMÍNKY ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY

Územní rozhodnutí č.j. VÝST/02421/11/Pa ze dne 30.3.2011 vydané MěÚ veselí nad Lužnicí OVaŽP, které nabylo právní moci dne 24.5.2011 stanovil pro umístění a projektovou přípravu stavby 40 podmínek.

1. Stavba bude umístěna v souladu s projektovou dokumentací zpracovanou společností IKP Consulting Engineers, s.r.o. - "Modernizace trati Ševětín - Veselí nad Lužnicí - I. část, úsek Ševětín - Horusice" (číslo projektu: 110609, stupeň: PD, datum 07/2010), která

obsahuje výkres současného stavu území v měřítku katastrální mapy se zakreslením stavebního pozemku, požadovaným umístěním stavby, s vyznačením vazeb a vlivů na okolí, zejména vzdáleností od hranic pozemku a sousedních staveb.
Stavba je umístěna v souladu s vydaným ÚR.

2. Součástí projektové dokumentace ke stavebnímu řízení musí být detailní hluková studie včetně vyhodnocení uvažované práce v noční době a vyhodnocení navržených protihlukových opatření včetně vlivu souběžného provozu na budoucí dálnici D3. Podmínka vyplývá z § 30 odst. 1 zákona 258/2000 Sb., a z § 10 a § 11 nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

V souladu se schválenou Přípravnou dokumentací byla aktualizována HS podél části žst. Horusice – po modernizaci podél zastávky Horusice.

V hlukové studii je vyhodnocena výhledová intenzita dopravy na železničním koridoru. Navržená protihluková opatření v této studii byla navržena tak, aby docházelo k účinnému útlumu hluku v jednotlivých chráněných venkovních prostorech nejbližších staveb, popřípadě chráněných vnitřních prostorech staveb. Dle hlukové studie budou po realizaci navržených protihlukových opatření plněny hygienické limity pro hluk ze železniční dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb, popřípadě v chráněných vnitřních prostorech staveb.

Při realizaci stavby bude vypracován koordinační plán, aby při pracovních činnostech nedocházelo k nadměrnému obtěžování hlukem ze stavební činnosti u nejbližších obytných objektů. Práce v noční době budou omezeny na minimum, popřípadě nebudou vůbec prováděny. Během stavebních prací bude přímým měřením hluku ověřeno plnění hygienických limitů u nejbližších obytných staveb. Nicméně hluková studie se detailně hlukem ze stavební činnosti nezabývá a to především z důvodu toho, že nelze v tuto chvíli detailně kvantifikovat rozsah stavebních prací a akustické vlastnosti použitých zařízení, strojů nebo činností.

3. V projektové dokumentaci ke stavebnímu řízení musí být doložena koordinace stavby se současně probíhající výstavbou dálnice D3, zejména v souvislosti s protihlukovými opatřeními - protihluková stěna u D3 u Dynína. Podmínka vyplývá z § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., a z § 10 a § 11 nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Hluková studie byla vypracována pro úsek, končící před železniční stanicí Dynín (ve směru Veselí n.L. – České Budějovice). Vlastní modernizace trati v 1 části stavby začíná na veselském zhlaví v žst. Dynín a končí na konci žst. Horusice kde navazuje na 2. část stavby Horusice – veselí nad. Lužnicí. Tedy hluková studie se hlukem z železniční dopravy a jejím vlivem na obydlené objekty v obci Dynín nezabývala. Hluková studie zabývající se obcí Dynín bude zpracována pro další úsek výstavby následně.

4. Musí být doloženo, že u objektů v Dyníně a v Horusicích, u kterých je navržena výměna oken, není možný jiný způsob ochrany chráněného venkovního prostoru staveb. Podmínka vyplývá z § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb. a z § 10 a § 11 nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
5. Před uvedením stavby do trvalého provozu také musí být vyřešena a realizována ochrana drážních domků před hlukem. Musí i u nich být (pokud budou vedeny jako stavby pro bydlení) provedena protihluková opatření nebo nesmí být tyto stavby vedeny v katastru nemovitostí jako stavby pro bydlení. Podmínka vyplývá z § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb. a z § 10 a § 11 nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Ad 4,5: *Výpočty bylo ověřeno, že navrhovaná protihluková opatření (PHS u železničního koridoru i D3) účinně nechrání chráněný venkovní prostor staveb u obce Horusice, a to u dvou obytných objektů. Z tohoto důvodu u těchto objektů byla navržena individuální protihluková opatření (výměna oken k zajištění plnění hyg. limitu platný pro chráněný venkovní prostor). Předmětné*

dva objekty se nacházejí v bezprostřední blízkosti železnice a dálnice. Zajištění plnění hyg. limitu pro venkovní prostor staveb by znamenalo vybudování další protihlukové stěny v bezprostřední blízkosti stavby, až do výšky celého objektu, což i v případě obyvatel není žádoucí. Dalším negativním faktorem pro toto řešení je technická, finanční a rovněž estetická stránka věci.

Hluková studie se primárně zabývá ochranou chráněného venkovního prostoru staveb a pouze u objektů, kde není možné zajistit plnění hygienického limitu platného pro tento prostor, navrhuje řešení, aby bylo zajištěno plnění hygienického limitu pro vnitřní prostor staveb.

Drážní domek č.p. 50 u přejezdu Horusice bude v rámci stavby demolován.

6. V dalším stupni projektové dokumentace bude v rámci stavebních úprav stavebních objektů SO 43-40-02 žst. Dynín, provozní (technologický) objekt předložen výpočet umělého osvětlení pracovišť jako průkaz o dodržení normových hodnot podle ČSN EN 124 64-1 Osvětlení pracovních prostorů – viz § 2 odst. 1 písm. b) zákona č. 309/2006 Sb. a § 45 odst. 1 nařízení vlády č. 361/2007 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
   Výpočet je součástí projektu SO 43-40-02 žst. Dynín, provozní (technologický) objekt.

7. Před započetím prací na pozemcích budou v terénu vytýčeny hranice záboru. Investor stavby přijme potřebná opatření vedoucí k respektování hranic povoleného záboru dodavateli stavby a zamezí poškozování okolních pozemků náležejících do zemědělského půdního fondu (ZPF).
   .Podmínky ÚR budou zapracovány do Zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele stavby.

8. U odnímané půdy zajistí na svůj náklad ve smyslu ust. § 8 odst. 1 písm. a) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), provedení skrývky v mocnosti 20cm z celé plochy 0,1856ha odnímané zemědělské půdy v k.ú. Ševětín a Dynín, z celé plochy 0,6736ha odnímané zemědělské půdy v k.ú. Bošilec, její následné rozmístění a rozprostření. O činnostech souvisejících se skrývkou, jejím dočasným uložením, ošetřováním a využitím bude veden protokol (pracovní deník), v němž budou uváděny skutečnosti nezbytné pro posouzení správnosti, úplnosti a účelnosti využívání těchto zemin v souladu s ust. § 10 odst. 2 vyhlášky MŽP č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany ZPF. Deník bude při kontrole dodržování podmínek souhlasu předložen orgánu ochrany ZPF.
   V rámci zpracování projektu byl trvalý zábor zemědělské půdy optimalizován v jednotlivých k.ú. celé stavby následovně:

   - *k.ú. Ševětín 666 m2*
   - ***k.ú. Dynín 0 m2***
   - *k.ú. Bošilec 2224 m2*
   - *k.ú. Horusice 327 m2*
   - *k.ú. Veselí nad L. 333 m2*

   Podrobnosti jsou uvedeny v souhrnné části projektu B.9 Zábory ZPF a PUPFL.
   Podmínky ÚR budou zapracovány do Zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele stavby.

9. Z celkové plochy 0,1856ha v k.ú. Ševětín a Dynín trvale odňaté ze ZPF bude provedena skrývka kulturních vrstev půdy o objemu 371,2m3. Z celkové plochy 0,2759ha trvale odňaté ze ZPF bude provedena skrývka kulturních vrstev půdy o objemu 551,8m3. Skrytá zemina bude před zpětným využitím uložena na odnímané ploše nebo na plochách ostatních v těsné blízkosti staveniště a bude zabezpečena a ošetřována tak, aby nedocházelo k jejímu znehodnocování stavební činností, erozí, zaplevelováním a zcizováním. Objem skryté ornice v k.ú. Ševětín a Dynín bude použit nejlépe v návaznosti na prováděnou skrývku nejpozději do doby kolaudace stavby ke zvýšení kulturní vrstvy půdy na zbývajících částech pozemku parc. č. 680/8 v k.ú. Ševětín, které zůstávají v ZPF. Objem skryté ornice v k.ú. Bošilec bude použit

nejlépe v návaznosti na prováděnou skrývku nejpozději do doby kolaudace stavby ke zvýšení kulturní vrstvy půdy na zbývajících částech pozemků a k ozelenění okolí vzniklé stavby.¨

V rámci zpracování projektu byl trvalý zábor zemědělské půdy v k.ú. Ševětín a Bošilec optimalizován takto:

- *k.ú. Ševětín 666 m2 skrývka ornice 233 m3*
- *k.ú. Bošilec 2224 m2 skrývka ornice 359,4 m3 (+podorničí 296 m3)*

Podrobnosti jsou uvedeny v souhrnné části projektu B.9 Zábory ZPF a PUPFL. Podmínky ÚR budou zapracovány do Zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele stavby.

10. Skrytá zemina z celkové plochy 0,3977ha v k.ú. Bošilec dočasně odňaté ze ZPF bude zabezpečena a ošetřována tak, aby nedocházelo k jejímu znehodnocování stavební činností erozí, zaplevelováním a zcizováním. Skrytá zemina o objemu 795,4m3 v k.ú. Bošilec bude v návaznosti na prováděnou skrývku uložena na plochách zařízení staveniště. Zařízení mezideponie a nakládání se skrytou zeminou bude provedeno dle popisu uvedené v dokumentaci „Tabulková část - k.ú. Dynín, k.ú. Bošilec“, část B.5.3., příl. 3. Po ukončení dočasného záboru bude použita při zpětné rekultivaci, bude vlastními náklady rozprostřena na ploše dočasného záboru tak, aby dotčená půda byla způsobilá k plnění dalších funkcí.
Bude zapracováno do Zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele stavby.
V rámci zpracování projektu byl dočasný zábor zemědělské půdy (nad 1 rok) zoptimalizován v jednotlivých k.ú. následovně:

- *k.ú. Bošilec 4181 m2 skrývka ornice 397,5 m3 (+podorničí 918,2 m3)*

Podrobnosti jsou uvedeny v souhrnné části projektu B.9 Zábory ZPF a PUPFL. Podmínky ÚR budou zapracovány do Zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele stavby

11. Objem orniční vrstvy a zúrodnění schopné podorniční půdy z plochy trvale odňaté ze ZPF o výměře 9 112m2 v k.ú. Horusice dle předložené bilance skrývky činí 2 278m3. Veškerá skrývka z trvalých záborů ZPF v k.ú. Horusice bude rozprostřena na zbylé části dotčených pozemků - jedná se o zábor menší části pozemků přilehlých k drážnímu tělesu. Rozprostřením skrývky dojde ke zvýšení mocnosti kulturních vrstev zbylé části pozemků.

- *k.ú. Horusice 327 m2 skrývka ornice 65,4 m3 (+podorničí 16,4 m3)*
- *k.ú. Veselí nad L. 333 m2 skrývka ornice 0 m3 (+podorničí 83,3 m3)*

Podrobnosti jsou uvedeny v souhrnné části projektu B.9 Zábory ZPF a PUPFL. Podmínky ÚR budou zapracovány do Zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele stavby.

12. Odvoz zeminy a její rozprostření na pozemcích k tomu určených, včetně jejího využití pro následné úpravy staveniště, budou dokončeny nejpozději do doby kolaudace stavby.

Podmínky ÚR budou zapracovány do Zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele stavby

13. Objem orniční vrstvy a zúrodnění schopné podorniční půdy z plochy dočasně odňaté ze ZPF o výměře 209m2 v k.ú. Horusice dle předložené bilance skrývky činí 52m3. Po ukončení dočasného vynětí pozemků ze ZPF, budou na dotčené pozemky zpět navezeny sejmuté vrstvy ornice a podorničí v mocnostech stanovených pedologickým průzkumem. Následně bude provedena rekultivace dle předložené rekultivace.

- *k.ú. Horusice 209 m2 skrývka ornice 41,8 m3 (+podorničí 10,5 m3)*

Podmínky ÚR budou zapracovány do Zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele stavby.

14. Dojde-li vlivem realizace stavby k poškození vodních poměrů na okolních pozemcích, či negativnímu ovlivnění funkcí melioračního zařízení, zajistí investor stavby na svůj náklad provedení nápravných opatření.
Bude ošetřeno v rámci Zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele stavby.

15. Investor a dodavatelé stavby učiní příslušná opatření k zabránění úniku pevných, kapalných a plynných látek poškozující zemědělský půdní fond a jeho vegetační kryt.

Je zapracováno v havarijním plánu a bude ošetřeno v rámci Zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele stavby.

16. Při stavbě nedojde k žádnému zásahu do pozemků ŘSD ČR, ani do silničního tělesa komunikace I. třídy. Při provádění zemních prací nebude vytěžená zemina odkládána na komunikaci I/3 a nebude omezena průjezdnost této komunikace.
Část pozemků ŘSD v souběhu stavby „Modernizace trati…" se stavbou D3 308C je dotčena – jedná se o dočasný zábor. Je smluvně ošetřeno.

17. Stavba musí být koordinována s připravovanými stavbami „Dálnice D3
Při zpracování projektu byla průběžně prováděna koordinace s připravovanými stavbami „Dálnice D3"

18. Úpravy a přeložky polních cest budou provedeny v souladu s ČSN 736109 „projektování polních cest".
Bylo respektováno při zpracování přeložek polních cest – SO 42-30-04.1 a SO 44-30-01

19. Během stavby nebudou vynášeny nečistoty na silnice a na místní komunikace. Dodavatel stavebních prací bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízení staveništ po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu. Vozidla vjíždějící na pozemní komunikace musí být předem očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování ploch a přístupových komunikací zeminou, betonovou směsí apod. (viz § 23 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve věcech silnic, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací). V případě odvozu suti je nutno suť při nakládání na auta zvlhčit kropením. Při zemních pracích a další výstavbě dodavatel stavebních prací zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek dotčených pozemních komunikací.
Bude zapracováno do Zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele stavby.

20. Případné nečistoty a závady na stavebním stavu silnic a místních komunikací a dalších přístupových komunikacích vzniklé v důsledku staveništní dopravy musí být ihned odstraněny (viz § 28, příp. § 38 zákona č. 13/1997 Sb.). Tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby.
Bude zapracováno do Zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele stavby.

21. Vozidla zajišťující přepravu stavebního materiálu, technologických zařízení pro stavební objekty a odpadu ze staveniště nesmí být přetěžována, nápravový tlak nesmí překračovat míry stanovené vyhláškou Ministerstva dopravy ČR č. 102/1995 Sb. o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích (viz § 22 odst. 1 , § 24 odst. 2, 3, 5 vyhlášky č. 102/1995 Sb.).
Bude zapracováno do Zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele stavby.

22. Při provádění stavebních a montážních prací nesmí dojít k poškození silniční zeleně. Stavba nesmí mít vliv na stavebně technický stav silnic a na místních komunikacích a silničním příslušenství nesmí dojít k ohrožení bezpečnosti silničního provozu, ke zhoršení rozhledových

a odtokových poměrů, podmínek pro provádění údržby silnic a místních komunikací a jejich příslušenství.
Bude zapracováno do Zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele stavby.

23. Rekonstrukce odvodnění tělesa dráhy, zářezy, nástupiště apod. budou navrženy tak, aby nedocházelo ke škodám na přilehlých pozemcích a dotčených vodních tocích.
V projektu příslušných SO je požadavek respektován.

24. K uvedenému záměru je třeba si vyžádat vyjádření příslušných správců dotčených vodních toků, které nejsou ve správě Povodí Vltavy, státní podnik.
V 1. části stavby Modernizace trati Ševětín-Veselí nad Lužnicí, v úseku Ševětín – Horusice se nenachází vodní toky, které nejsou ve správě Povodí Vltavy, s.p.

25. Další stupeň projektové dokumentace bude předložen k vyjádření správci povodí - Povodí Vltavy, s.p. a dalšímu správci drobných vodních toků, jejichž správu dosud vykonávala Zemědělská vodohospodářská správa - Lesy Česká republiky, s.p. Správa toků - oblast povodí Vltavy se sídlem v Benešově.
Projektové úpravy Bukovského potoka byly předloženy k vyjádření správě Povodí Vltavy, s.p., vyjádření je uloženo v dokladové části projektu H.3 Projednání a vyjádření orgánů....
Dále byla dokumentace předložena k vyjádření správci povodí Lesy Česká republiky, s.p.Správa toků - oblast povodí Vltavy se sídlem v Benešově. Vyjádření je rovněž uloženo v dokladové části projektu H.3 Projednání a vyjádření orgánů....

26. Přeložky vodních toků ve správě Povodí Vltavy, s.p. a úpravy z nich vyplývající budou konzultovány s Povodí Vltavy s.p. před zpracováním projektové dokumentace ke stavebnímu řízení. Navrhované úpravy vodních toků je nutno sladit s úpravami, které vyplynou při výstavbě dálnice D3 - stavby 0308 a 0309.
Projektové úpravy Bukovského potoka byly předloženy k vyjádření správě Povodí Vltavy, s.p., vyjádření je uloženo v dokladové části projektu H.3 Projednání a vyjádření orgánů....
Navrhovaná úprava vodního toku Bukovský potok je zkoordinována s výstavbou dálnice D3 (stavby 0308 a 0309), její situační umístění vychází z polohy rekonstrukce Bukovského potoka dle projektu stavby D3.

27. Před vydáním stavebního povolení bude provedeno majetkoprávní vypořádání pozemků dotčených stavbou, které jsou ve vlastnictví státu a ke kterým Povodí Vltavy, s.p. vykonává právo hospodaření.
V 1. části stavby Modernizace trati Ševětín-Veselí nad Lužnicí, v úseku Ševětín – Horusice nejsou dotčeny žádné pozemky, které jsou ve správě Povodí Vltavy, s.p.

28. Mostní objekty a propustky na vodních tocích budou navrženy v souladu s ČSN 736201 „Projektování mostních objektů“ a ČSN 752130 „Křížení a souběhy vodních toků s dráhami, pozemními komunikacemi a vedením“.
Návrh příslušných mostních objektů je v souladu s výše uvedenými normami.

29. Při stavbě nebude proveden žádný zásah do těles silnic ve správě Správy a údržby silnic Jihočeského kraje, p.o. Veškeré pozemky ve správě Správy a údržby silnic Jihočeského kraje, p.o. budou uvedeny do původního stavu. Případné poškození silničních tělesa silničních pozemků při provádění této akce opraví investor akce na své náklady.
Bude respektováno, silnice III/1558 bude upravena s ohledem na rekonstrukci mostu. – silniční nadjezd Bošilec. Projednáno se všemi účastníky (SÚS, JČK, SŽDC, obec Bošilec, SÚ, aj.).

30. Při zásahu do pozemku ve vlastnictví Jihočeského kraje bude před vydáním stavebního povolení s Jihočeským krajem prostřednictvím SÚS JK, závod Č. Budějovice uzavřena smlouva o smlouvě budoucí o zřízení věcného břemene.

    Bude respektováno - příslušné smlouvy budou uzavřeny.

31. Další stupeň projektové dokumentace, který bude obsahovat i návrh dopravně inženýrských opatření pro výstavbu a návrh přepravních tras pro stavbu bude předložen ke schválení Policii ČR, Krajskému ředitelství policie Jihočeského kraje.

    V projektu je zpracován návrh DIO ve SO 47-32-01 Ševětín – Horusice, dopravní opatření, který byl předložen výše uvedeným organizacím – doklady jsou v příloze tohoto SO.

32. Řešení proti hlukových opatření bude projednáno se Správou CHKO Třeboňsko a poté zahrnuto do DSP.

    Bude respektováno při projednávání projektu před zahájením stavebního řízení.

33. Železniční most v km 32,959 bude v dalším stupni PD navržen tak, aby byl průchodný pro savce do velikosti vydry, tzn. že pod mostem musí vzniknout suchá cesta umožňující živočichům migraci.

Je zapracováno ve SO Dynín – Horusice, žel. most v event. km 32,959 – migrační plocha podél opěry je navržena jako dřevěná konstrukce na přibetonávce opěr.

34. Projekt stavby ke stavebnímu řízení bude obsahovat koordinační situaci se zákresy podzemních rozvodných sítí a zařízení situovaných v bezprostředním prostoru staveniště zejména:

    a) Nízkotlakých nebo středotlakých plynovodů, vysokotlakých plynovodů, regulačních stanic a zařízení katodových ochran ve vlastnictví E.ON Česká republika s.r.o., Správa sítě plynu, České Budějovice

    b) Místních vodovodních a kanalizačních řadů ve správě ČEVAK, a.s. České Budějovice, dálkových vodovodních řadů v majetku Jihočeského vodárenského svazu a provozování ČEV AK a.s. a vodovodního řadu v majetku SMO Bukovská voda a v provozování ČEV AK a.s. České Budějovice

    c) Podzemních vedení NN, podzemních vedení VN, nadzemních vedení NN, nadzemních vedení VN, distribučních trafostanic VN/NN, nadzemních vedení VVN a nadzemních sdělovacích zařízeních v provozování společnosti E.ON Česká republika s.r.o.

    d) Telekomunikačních kabelů společnosti Telefónica O2 Czech Republic a.s.

    e) Kabelů veřej. osvětlení a městského rozhlasu ve správě Veselských služeb s.r.o.

Současně budou stanoveny podmínky zabezpečující ochranu podzemních rozvodných sítí a zařízení.

Projekt stavby ke stavebnímu řízení obsahuje koordinační situaci se zákresy všech podzemních rozvodných sítí a zařízení situovaných v bezprostředním prostoru staveniště včetně výše jmenovaných.

V rámci stavby dojde ke střetu s vodovodním řadem PE d.160 v km 30,912 a ocel DN 400 v km 31,365, které jsou ve správě ČEVAK a.s.. Příslušné přeložky jsou řešeny v rámci stavebních objektů SO 44-71-07 a SO 44-71-08. Dále dojde ke střetu s VTL plynovodem DN 150 ve správě E.ON v km 30,994. Přeložka VTL plynovodu je řešena v rámci stavebního objektu SO 44-72-03.

V projektech příslušných SO u kterých dojde k dotyku s IS jsou zapracovány požadavky správců na zabezpečení a ochranu podzemních rozvodných sítí a zařízení.

35. Při realizaci přeložky vodoteče Bukovského potoka bude zajištěno provedení výškového stupně 50cm pro zabezpečení úniku ryb z rybníka Horusický.

Výškový stupeň nebude na základě nového vyjádření Rybníkářství Třeboň Kld. a.s. ze dne 23.8.2012 realizován viz. příloha 1.

36. Výstavba nesmí narušit odtokové poměry ani další stavební objekty na Bukovském potoce.

Požadavek je zapracován v projektu a Požadavek je zapracován v projektu a bude ošetřeno v rámci Zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele stavby.

37. Výstavba nesmí narušit nebo poškodit rybník Horusický, včetně jeho objektů.

Požadavek je zapracován v projektu a bude ošetřeno v rámci Zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele stavby.

38. Veškeré stavby a ostatní stavební řízení s napájením rybníka Horusický případně dalšími pozemky musí být vždy s předstihem projednány a musí být realizovány s ohledem na obsádku ryb v rybníce.

Požadavek je respektován.

39. Při realizaci nesmí dojít k ovlivnění vodních poměrů v rybníce Horusický, tj. kolísání hladiny nebo k jejímu snížení.

Požadavek bude zapracován do Zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele stavby.

40. Zhotovitel musí zpracovat havarijní plán s ohledem na život rybí obsádky.

Návrh řešení v případě ekologických havárií je součástí havarijního plánu, vč. kontaktních údajů na hospodáře rybí obsádky.

41. Stavební úřad v souladu s § 93 odst. 1 stavebního zákona stanovuje dobu platnosti tohoto územního rozhodnutí na 5 let ode dne nabytí právní moci.

5.2 PODMÍNKY SCHVALOVACÍHO PROTOKOLU

Schvalovací protokol přípravné dokumentace č.j. 38 812/11-OI ze dne 4.8.2011 stanovuje limit investičních nákladů ve výši 1 049, 994 mil. Kč, který nesmí být překročen.

Limit investičních nákladů nebyl překročen.

5.3 PŘIPOMÍNKY Z POSUZOVACÍHO PROTOKOLU

Posuzovací protokol přípravné dokumentace č.j. 5 578/2011-SSPHA-ÚT ze dne 20.6.2011 obsahuje 24 připomínek: které byly většinou akceptovány při zpracování projektu na základě projednávání technického řešení se zadavatelem projektu s níže uvedeným výsledkem.

Všeobecné požadavky

1. v projektu budou respektovány technické specifikace pro interoperabilitu konvenčního železničního systému.

Zpracovaný projekt respektuje technické specifikace pro interoperabilitu (TSI) konvenčního železničního systému ve všech PS a SO spadajících do subsystémů Řízení a zabezpečení, Infrastruktury a Energie.

Položky jednotlivých subsystémů jsou uvedeny v části projektu J. Dokumentace pro registr subsystémů a Základní parametry součástí subsystémů jsou v části projektu K. Dokumentace Shoda subsystémů.

2. pro projekt bude vybudováno nové železniční bodové pole a uzemí řešeného úseku bude přeměřeno.

V rámci projektu bylo navrženo nové bodové pole, území řešeného úseku bylo nově zaměřeno v samostatné zakázce před vlastním projektem a v rámci projektu pak bylo provedeno místní doměření dle požadavku projektantů.

3. v projektu požadujeme připravit hlavní návěstidla v žst. Dynín na budoucí doplnění o indikatory pro možnost návěstění VCO 120 km/h tak, aby nebylo třeba dalších výluk.

Návěstidla pro návěstění rychlosti 120 km včetně předvěstění této rychlosti (dva proměnné ukazatele rychlosti) jsou složitá a investičně náročná. Vybavení celé stanice těmito návěstidly by znamenalo nárůst investičních nákladů o cca 1,2 mil. Kč. VCO ve stanici Dynín bude aktivováno až po stavební dostavbě celé stanice v navazující stavbě, která nebude realizována v dohledné době. V té době budou tato návěstidla již za hranicí životnosti. Venkovní prvky ve větší části této stanice jsou v této stavbě realizovány jako provizorní. Vnitřní zařízení včetně ASW bude připraveno na výhledový stav. Také kabelové rozvody ve stavebně dokončené části stanice budou připraveny na konečný stav. Proto bylo na poradě k odsouhlasení technického řešení konané dne 3.8.2012 rozhodnuto vybavit v této stavbě stanici návěstidly s výbavou pro návěstění rychlostí odpovídajících možnostem této stavby. Při budoucí dostavbě stanice budou příslušná návěstidla vyměněna.

Železniční svršek a spodek, nástupiště

4. v projektu provést průzkum kontaminace kolejového lože včetně petrografické analýzy. Pro projekt aktualizovat předkategorizaci železničního svršku a upřesnit možné využití regenerovaného materiálu.

Průzkum kontaminace kolejového lože byl proveden 06/2012 SUDOP Pardubice v rámci podrobného GTP, Část C. Předkategorizace byla provedena k 15.5.2012, na základě této předkategorizace byl vybrán použitelný materiál železničního svršku pro použití v rámci stavby. Jedná se o koleje č. 1 , 2 a 4 na budějovickém zhlaví žst. Ševětín, kolej č. 3 a spojku mezi výh. č. 7 a S1ab v žst. Dynín.

5. v projektu se doporučuje snížit převýšení v km 30,4 - 31,4, aby byl zmenšen přebytek převýšení pro pomaleji jedoucí vlaky.

Převýšení v km 30,4 – 31,4 bylo sníženo na 60 mm.

6. v projektu pro návrh přeložky km 30,4 - 31,4 na Horusických blatech zajistit doplňující geotechnický průzkum podloží včetně materiálových zkoušek (odběry vzorku, laboratorní i polní zkoušky) a vstupních parametrů pro stanovení průběhu deformací podloží. Na jeho podkladě budou porovnány možné způsoby založení a budování náspu (vč. výměny rašelin nebo založení na betonových pilotách) s cílem navrhnout optimální řesení pro minimalizaci sedání, zejména nerovnoměrného. V náspu bude realizován geomonitoring.

Pro projektový návrh přeložky tratě v km 30,1 – 31,4 byl proveden v 06/2012 SUDOP Pardubice podrobný GTP, část D, včetně materiálových zkoušek. Na základě zajištěných podkladů byl zpracován návrh konstrukce násypového tělesa a jeho založení. Návrh byl projednán na výrobních poradách a následně odsouhlasen v rámci připomínkového řízení. Součásti realizace stavby bude provedeno kontrolní sledování stavby, jehož součástí je geomonitoring stavby. Plán geomonitoringu je obsažen v samostatné projektové příloze.

7. v projektu bude upřesněn návrh konstrukce pražcového podloží podle novelizovaného předpisu SŽDC S4 a TKP, zejména bude vyloučen návrh zlepšené zeminy v dosahu spodní vody, zlepšení zeminy bude doloženo materiálovými zkouškami a bude doplněn geotechnický průzkum v místech nepostižených původním GTP (předjízdné koleje žst. Dynín, zhlaví žst. Ševětín, štět v km 31,6 - 32,0 a 33,4, žst. Horusice km 34 - 35,3), se zahuštěním sond na nejvýše 50m vzájemných vzdáleností v náročných lokalitách.

Pro upřesnění původního návrhu konstrukce pražcového podloží z PD byl proveden v 06/2012 SUDOP Pardubice podrobný GTP, část B, včetně materiálových zkoušek. Návrh nové konstrukce pražcového podloží byl proveden v souladu s předpisem SŽDC S4, TKP, vz.l. Ž4 a souvisejícími technickými dokumenty. Návrh byl projednán na výrobních poradách a následně odsouhlasen v rámci připomínkového řízení.

8. v projektu bude v km 29,6 - 30,35 vlevo porovnáno řešení s otevřeným příkopem proti navrženému přikopovému žlabu a bude využito úspornějšího řešení. V projektu bude pro úsporu množství skládkované zeminy prověřena náhrada protihlukové zdi v Horusicích zemním valem.

   Pro úsek v km 29,6 - 30,35 bylo zpracována variantní řešení s otevřeným příkopem nebo gabionovou zdí. Na výrobních poradách bylo vybráno řešení s otevřeným příkopem jako ekonomicky nejvýhodnější varianta. V žst. Horusice byla prověřena náhrada PHS zemním valem. Varianta zemní val nebyla na výrobních poradách přijata z ekonomických důvodů a z důvodů neprojednatelnosti náhrady ZPF za zabírané cizí pozemky.

9. na nástupištích navrhnout v projektu vybavení podle TSI PRM (sedáky, orientační systém, přístupnost), vypustit schůdky na koncích nástupišť.

   Vybavení podle TSI PRM je zapracováno, schůdky na konci nástupišť byly vypuštěny.

10. v projektu navrhnout vegetační ochranu svahů se zohledněním materiálu náspů a zářezů pro zajištění trvalé stability svahů.

   Protierozní ochrana svahů je navržena zeminou s organickým obsahem, s osetím a s biodegradační rohoží pro všechny typy a sklony svahů.

Pozemní objekty

11. v projektu navrhnout přístřešky pro cestující a zastřešení podchodu z. Horusice odolné proti vandalskému poškození.

   V průběhu zpracování projektu byl SO podchodu zrušen a z toho důvodu jsou řešeny pouze přístřešky na pro cestující na nástupištích:
   - *konstrukce přístřešků jsou ocelové, střešní plášť je z trapézového plechu, výplně bočních stěn jsou z plného a perforovaného plechu*
   - *mobiliář rovněž z materiálu ocel/ plech, pevně upevněný ke konstrukci přístřešku*
   - *povrchová úprava žárový zinek + komaxit – životnost povrchové ochrany požadovaná velmi vysoká (>15 let), stupeň korozní agresivity C4*

12. v projektu u technologických (SpS Neplachov) a provozních (žst. Dynín) objektů maximalizovat pasivní zabezpečení objektu (zmenšením počtu otvorů, jejich zamřížování, bezpečnostní dveře).
   - *počet otvorů byl snížen na minimum*
   - *vstupní dveře do objektů jsou bezpečnostní třídy 3*
   - *skleněné výplně oken jsou opatřeny bezpečnostní fólií v kombinaci s bezpečnostní mříží*

13. v projektu projednat možnost zboření bývalého drážního domku v km 32,6, což by umožnilo zredukovat souběžnou zárubní zeď.
   - *drážní domek je navržen k demolici, doložen souhlas vlastníka SŽDC s. o. a proto byl následně SO zárubní zdi zrušen*

Mostní objekty

14. SO 44-22-01 Dynín - Horusice, siln. nadjezd v ev. km 30,017: v průběhu zpracování projektu dořešit způsob podílu SŽDC a správce na úpravě mostní konstrukce. V projektu optimalizovat tvar a výšku ochran proti nárazu.
    - *mostní konstrukce se řeší jako nová (investorem je JČK) a splňuje všechny normové podmínky i podmínky SŽDC a JČK.*
    - *způsob podílu na financování bude dořešen po odevzdání dokumentace investorovi (JČK).*
    - *není nutné ochranu proti nárazu navrhovat.*

15. SO 44-20-04 Dynín - Horusice, podchod v km 32,715 - Horusice: minimalizovat délku přístupových chodníku.

    V průběhu zpracování projektu byl SO podchodu zrušen, obě nástupiště byla posunuta na otimální vzdálenost od přejezdu (v budoucnu přechodui) a z toho důvodu jsou délky přístupových chodníků minimalizovány.

16. SO 44-20-05 Dynín - Horusice žel. most v ev. km 32,959: v průběhu zpracování projektu zvážit a projednat otevřené štěrkové lože na objektu.
    - *Nebylo provedeno, konstrukce zůstala stejně široká jako ve stávajícím stavu dle rozhodnutí investora.*

17. požadujeme realizovat doporučení z Posudku přípravné dokumentace zpracovaného firmou Arcadis Geotechnika a. s. (Praha, květen 2010), tykající se umělých staveb.
    - *Všechna doporučení z Posudku byla zapracována do jednotlivých SO.*

18. energetické výpočty zpracované v rámci přípravné dokumentace budou v projektu aktualizovány a doplněny o podrobný výpočet způsobu napájení trakčního vedení po dobu jednotlivých výluk.

    V rámci zpracování projektu byly energetické výpočty aktualizovány.

19. návrh nového venkovního osvětlení v projektu bude proveden dle parametrů a požadavků ČSN EN 12464-2 „Světlo a osvětlení - Osvětlení pracovních prostorů - Část 2: Venkovní pracovní prostory", s respektováním požadavků předpisu SŽDC E11, čj. S 14840/11-OAE - Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor, platného od 1.4.2011.

    Na základě uvedeného předpisu SŽDC E11 byl zpracován Protokol o určení venkovního osvětlení, podepsaný zástupci SŽDC OAE, OŘ SEE Plzeň a SSZ. Je přílohou Technické zprávy SO446201. Požadavky vyplývající z Protokolu byly zahrnuty do návrhu osvětlení zastávky Horusice.

20. návrh osvětlení bezbariérových přístupů na nástupiště v projektu bude sledovat evropský dokument „Rozhodnutí Komise 2008/164/ES ze dne 21. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému", čl. 4.1.2.10 Osvětlení a navazujícího rozhodnutí NB-RAILu, konkrétně dokumentu RFU-PRM-054 z 3.12.2010.

    Nejsou žádné zvláštní požadavky na osvětlení v závislosti na TSI PRM na bezbariérovou přístupovou cestu spojující vnější hranice nástupiště zastávky kromě minimální průměrné úrovně osvětlení stanovené Protokolem o určení venkovního osvětlení dle SŽDC E11.

21. v rámci projektu bude řešena dálková diagnostika osvětlení a EOV na RSE (elektrodispečink) České Budějovice v souladu s Technickými specifikacemi systému zařízení a výrobků TS 2/2008 - ZSE čj. 11980/09-OAE (druhé vydání).

    Přenosy dat zajišťovány v rámci nového přenosového systému – součást PS 43-02-02 a dále prostřednictvím stávajícího přenosového systému. Datový přenos zařízení EOV a VO

jsou v souladu se směrnicí TS 2/2008-ZSE čj.11980/09-OAE (druhé vydání) pomocí protokolu ČSN EN 60870-5-104 v aplikační vrstvě.

22. při návrhu trakčního vedení v projektu budou sledovány normy ČSN 341500 ed.2, ČSN 341530 ed.2, ČSN EN 50 119 ed.2, ČSN EN 50 122-1 a dokumenty SŽDC, s.o. TS 2/2011-E-Technické specifikace systému, zařízení a výrobku, Trakční vedení jednofázové trakční soustavy AC 25kV, 50Hz, 1. vydání čj. 2692/11-OAE ze dne 7.4.2011 a TS 3/2011-E - Technické specifikace systému, zařízení a výrobků, Stožáry pro trakční vedení soustav AC 25kV, 50Hz a DC 3kV, 1. vydání, čj. 2707/10-OAE ze dne 7.4.2011, s účinností od 1.5.2011.

    Připomínka je v projektu stavby zapracována – ustanovení výše uvedených norem i TSI jsou respektovány.

23. v projektu bude sledována kompatibilita a návaznost navrhovaných zařízení DŘT včetně přenosové sítě s technologickým zařízením sousedních úseků stavby modernizace trati 4. koridoru.

    Připomínka byla respektována – v rámci projektu je kompatibilita a návaznost navrhovaných zařízení DŘT včetně přenosové sítě s technologickým zařízením sousedních úseků stavby modernizace trati 4. koridoru zajištěna.

24. v projektu bude upřesněn příslušný počet licencí pro začlenění přenosového zařízení SDH pod stávající dohledový a konfigurační nástroj sítě - CTM.

    V projektu jsou navrženy dvě nové licence pro začlenění přenosového zařízení SDH – ve SpS Neplachov a v žst. Dynín.

5.4 PODMÍNKY EIA

Pro fázi přípravných prací:

1) Změny směrového vedení trati železničního koridoru zapracovat do územních plánů dotčených měst a obcí.
   Je zapracováno.

2) V dalším stupni projektové přípravy navrhnout takový průchod trati územím přírodní rezervace Horusická blata a přemostění Bukovského potoka (km cca 26,8), které bude minimalizovat rozsah negativního ovlivnění území přírodní rezervace během výstavby i během provozu a zajistí průchodnost migračního koridoru podél Bukovského potoka pro velká zvířata. Při hledání optimálního řešení bude nutné spolupracovat s investorem dálnice D3 (Ředitelství silnic a dálnic ČR), která v úseku u Horusických blat prochází v souběhu s tratí IV. železničního koridoru. Dle vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny ČR je nezbytná realizace mostního objektu o délce minimálně 80m a světlé výšce minimálně 4m.
   Průchod trati územím přírodní rezervace Horusická blata je optimalizován. Průchodnost migračního koridoru podél Bukovského potoka pro velká zvířata je zajištěna mostním objektem o délce 80 m, jehož poloha včetně přeložky Bukovského potoka je zkoordinována s projektem dálnice D 3. Mostní objekt respektuje vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, je dlouhý 80 m a po projednání s AOPK ČR je požadovaná min. výška 4 m navržena v 1. a 2. Poli, ve 3. Poli 3,95 m a ve 4.poli 3,8 m.
   Při hledání optimálního řešení bude nutné spolupracovat s investorem dálnice D3 (Ředitelství sil nic a dálnic ČR), která v úseku u Horusických blat prochází

3) V dalším stupni projektové přípravy navrhnout takové přemostění Nežárky (km cca 32,0), které při zachování traťové rychlosti 120km/h (pro soupravy s naklápěcími skříněmi až 160km/h) bude minimalizovat zásahy do břehových porostů vodního toku. Preferovat

maximální délku mostního objektu na úkor násypů, pilíře zakládat mimo břehové hrany toku.
Netýká se 1. části úsek Ševětín – Horusice stavby Modernizace trati Ševětín-Veselí nad Lužnicí.

4) Vyřešit využití opuštěných úseků stávající železniční trati.
Opuštěný úsek přeložky trati v oblasti Horusických blat bude částečně zabrán trasou dálnice D3 a zbytek bude rekultivován v rámci stavby.

5) V součinnosti s Povodím Vltavy posoudit reálnost odstranění nebo ponechání stávajícího tělesa dráhy v záplavovém území Lužnice a v inundačním území Nežárky, včetně mostů přes Nežárku a Degárku.
Netýká se 1. části úsek Ševětín – Horusice stavby Modernizace trati Ševětín-Veselí nad Lužnicí.

6) V prostoru železniční zastávky Veselí nad Lužnicí, km cca 31,2, prověřit v další projektové přípravě možnost realizace mimoúrovňového křížení trati IV. železničního koridoru s komunikací spojující město Veselí nad Lužnicí se zástavbou jižně od trati.
Netýká se 1. části úsek Ševětín – Horusice stavby Modernizace trati Ševětín-Veselí nad Lužnicí.

7) Zajistit zpracování podrobného inženýrsko-geologického a hydrogeologického průzkumu v trase IV. železničního koridoru. Zvláštní pozornost věnovat průchodu trati ochrannými pásmy vodních zdrojů a územím vykazujícím zvýšené možnosti zranitelnosti (infiltrační oblasti v Třeboňské pánvi). Na základě výsledků průzkumu stanovit podmínky pro přípravnou, realizační i provozní fázi.
Podrobný inženýrsko-geologický a hydrogeologický průzkum v úseku stavby byl zpracován a jeho výsledky a podmínky byly použity při vypracování projektu stavby.

8) Na základě výsledků hydrogeologického průzkumu stanovit zdroje , podzemní vody, které mohou být přestavbou železničního koridoru ovlivněny, provést pasportizaci zdrojů podzemních vod. Pro tyto zdroje zpracovat program monitorování úrovně hladiny vody a kvality vody před zahájením výstavby, v průběhu výstavby a po uvedení železnice do provozu. Program monitorování konzultovat s vodoprávním úřadem. V případě prokazatelného ovlivnění vodních zdrojů , zajistit v předstihu náhradní zdroje.
Pasportizace zdrojů podzemní vody i program monitorování byly v žst. Dynín byly zpracovány .

9) V prostoru železniční stanice Veselí nad Lužnicí zohlednit probíhající sanační práce na dekontaminaci podzemních vod a zemin.
Netýká se 1. části úsek Ševětín – Horusice stavby Modernizace trati Ševětín-Veselí nad Lužnicí.

10) Technicky vyřešit odvádění dešťových vod z tělesa dráhy a z přiléhajících pozemků. U všech propustků a mostních objektů zajistit dostatečný profil pro odvádění povodňových průtoků. Řešení doložit hydrotechnickým výpočtem, kapacitu mostních a inundačních otvorů posoudit na základě vyhodnocení povodně v srpnu 2002. Zvláštní pozornost věnovat křížení železničního koridoru s vodním tokem Lužnice v ř.km. 76,780 ve Veselí nad Lužnicí. Ve spolupráci s Povodím Vltavy (provozním střediskem Lužnice) posoudit možnost rozšíření stávajícího mostního profilu a jeho prodloužení severovýchodním. směrem.
Netýká se 1. části úsek Ševětín – Horusice stavby Modernizace trati Ševětín-Veselí nad Lužnicí.

11) Novou trasu železniční trati v záplavovém území Lužnice a Nežárky řešit v souladu s požadavky příslušného vodoprávního úřadu a Povodí Vltavy.
Netýká se 1. části úsek Ševětín – Horusice stavby Modernizace trati Ševětín-Veselí nad Lužnicí.

12) U přemostění Nežárky a Lužnice volit maximálně ekonomicky únosnou délku mostních objektů, pilíře zakládat mimo břehové hrany toků.
Netýká se 1. části úsek Ševětín – Horusice stavby Modernizace trati Ševětín-Veselí nad Lužnicí.

13) U křížení trati s vodními toky, kde technická studie předpokládá zatrubnění toku, prověřit možnost přemostění otevřeného koryta.
Netýká se 1. části úsek Ševětín – Horusice stavby Modernizace trati Ševětín-Veselí nad Lužnicí.

14) Stanovit trvalý zábor zemědělské půdy (ZPF) na základě zaměření stavby a provést zařazení dle kódů BPEJ a tříd ochrany ZPF dle Metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1.10.1996 č.j. OOLP/1067/96. Minimalizovat zábor ZPF na nejnutnější míru.
Bylo provedeno – zábory ZPF byly minimalizovány.

15) Zpracovat bilanci skrývky svrchních kulturních vrstev půdy a plán na jejich využití. Odděleně deponovat ornici a podorniční vrstvy.
Je zpracováno v projektu stavby.

16) Stanovit dočasný zábor zemědělské půdy (ZPF) nezbytný pro realizaci stavby (vymezení manipulačních pásů podél trati). Minimalizovat dočasný zábor v úsecích, kde trať prochází cennými biotopy.
Je zpracováno v projektu stavby.

17) Vyřešit případný kontakt trati s ložiskem štěrkopísků Veselí nad Lužnicí - Vlkov v km cca 31,5 - 32,0.
Netýká se 1. části úsek Ševětín – Horusice stavby Modernizace trati Ševětín-Veselí nad Lužnicí.

18) Stanovit rozsah nezbytného kácení dřevin rostoucích mimo les, kácení omezit pouze na manipulační pás podél trati.
Je zpracováno ve SO 47-83-01.

19) Zpracovat projekt sadových úprav železničního tělesa. Pro výsadby navrhnout domácí dřeviny, které odpovídají podmínkám příslušného stanoviště.
Je zpracováno ve SO 47-83-01.

20) Zpracovat projekt rekultivace dočasného záboru půdy (manipulačních pásů) podél trati a opuštěných úseků stávající trati. Při rekultivacích používat domácí dřeviny, které odpovídají podmínkám příslušného stanoviště.
Je zpracováno ve SO 47-83-01.

21) Zpracovat projekt náhradní výsadby dřevin rostoucích mimo les, případně náhradního zalesnění na nelesních půdách. Rozsah a lokality stanoví příslušné orgány ochrany přírody. Náhradní výsadby přednostně směrovat na plochy prvků ÚSES. V případě náhradního zalesnění na nelesních půdách navrhnout výsadbu lesních porostů s optimálním druhovým složením. Na ostatních pozemcích navrhnout osázení domácími dřevinami, které odpovídají podmínkám příslušného stanoviště.
Je zpracováno ve SO 47-83-01.

22) V rámci další přípravy záměru zpracovat podrobný botanický a zoologický průzkum cenných biotopů, které budou rekonstrukcí trati dotčeny:
    - km cca 26,8 křížení Bukovského potoka, Horusická blata
      Je zpracováno v části B.3.5 Přírodovědný průzkum.
    - km cca 32,0 křížení Nežárky.
      Netýká se 1. části (Ševětín – Horusice) stavby Modernizace trati Ševětín-Veselí nad Lužnicí

    V případě potvrzení výskytu zvláště chráněných druhů podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny nebo regionálně významných druhů navrhnout a realizovat odpovídající záchranná opatření.
    Je zpracováno v části B.3.5 Přírodovědný průzkum.

23) Při rekonstrukci ostatních mostů a propustků respektovat, pokud to bude technicky možné, doporučení v *Metodice křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů (Agentura ochrany přírody a krajiny ČR 1995).* Dle uvedené metodiky by měla být dodržena zásada zřízení obou břežních pásů souše v šířce rovnající se přibližně polovině šířky toku, méně vhodné, ale dostatečné, je ponechání suchého břehu alespoň po jedné straně toku. Koryto by mělo být zahloubeno ve vlastních náplavech. V případě propustků, u kterých je celá šířka objektu zabrána vodním·tokem doporučujeme podél stěn zřídit lavice v minimální šíři 40cm a alespoň 20cm nad hladinou průměrného ročního průtoku. Břehové lavice jsou vybudovány z rovnaného kamene zasypaného štěrkem a zeminou. Propustek by měl být rámový, vhodný rozměr je 2 x 2m, minimální výška by měla být 1,5m. Obě vyústění je třeba vhodně navázat na okolní biotop, aby živočichové byli přirozeně naváděni do propustku. Nepřípustné je zatrubnění vodotečí.

    Na základě podmínky CHKO Třeboňsko je u SO 44 - 20 – 05 Dynín-Horusice, žel. most v ev. km 32,959 na přibetonávce opěr zhotovena dřevěná konstrukce pro přechod malých zvířat s výše uvedenými parametry.

24) V další fázi přípravy záměru (v dokumentaci pro územní rozhodnutí – DÚR a v dokumentaci pro stavební povolení - DSP) zpracovat hlukovou studii trati na základě zaměření jednotlivých objektů, včetně rodinného domu v Ševětíně č.p. 133. Zvýšenou pozornost věnovat obytné zóně Horusice. V těchto hlukových studiích stanovit hlukovou zátěž všech obytných objektů podél trati a upřesnit rozsah (délku, výšku) a stavební provedení protihlukových opatření navržených v hlukové studii v dokumentaci EIA. V návrhu protihlukových stěn preferovat přírodní materiály a využívat ozelenění stěn.

    V souladu se schválenou Přípravnou dokumentací byla zpracována (aktualizována) HS podél části žst. Horusice – po modernizaci podél zastávky Horusice, která řeší ochranu obytné zóny v Horusicích.

    Oblast žst. Ševětín vč. včetně rodinného domu v Ševětíně č.p. 133 je řešena v navazující stavbě Nemanice I – Ševětín, která je ve fázi zpracované přípravné dokumentace (DÚR).

25) U objektů, kde nebude možné zajistit splnění hlukových limitů ve venkovním prostředí dle nařízení vlády č. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, zajistit odpovídající ochranu vnitřního prostoru, případně změnu užívání stavby nebo její vykoupení.

    Výpočty bylo ověřeno, že navrhovaná protihluková opatření (PHS u železničního koridoru i D3) účinně nechrání chráněný venkovní prostor staveb u obce Horusice, a to u dvou obytných objektů. Z tohoto důvodu u těchto objektů byla navržena individuální protihluková opatření (výměna oken k zajištění plnění hyg. limitu platný pro chráněný venkovní prostor). Předmětné dva objekty se nacházejí v bezprostřední blízkosti železnice a dálnice. Zajištění plnění hyg. limitu pro venkovní prostor staveb by znamenalo

vybudování další protihlukové stěny v bezprostřední blízkosti stavby, až do výšky celého objektu, což i v případě obyvatel není žádoucí. Dalším negativním faktorem pro toto řešení je technická, finanční a rovněž estetická stránka věci.

Hluková studie se primárně zabývá ochranou chráněného venkovního prostoru staveb a pouze u objektů, kde není možné zajistit plnění hygienického limitu platného pro tento prostor, navrhuje řešení, aby bylo zajištěno plnění hygienického limitu pro vnitřní prostor staveb.

26) U všech drážních domků zajistit změnu užívání stavby (vyjmutí z bytového fondu).
Drážní domek č.p. 50 u přejezdu Horusice bude v rámci stavby demolován.

27) V úsecích v blízkosti obytné zástavby použít stavební řešení, které v co největší míře minimalizuje šíření vibrací do okolí trati.
Požadavek byl akceptován při zpracování projektu.

28) Zpracovat hlukovou studii lokalit přiléhajících k obytné zástavbě pro období výstavby trati, konkrétně pro vlastní staveniště, příjezdové trasy a recyklační základny. V případě potřeby navrhnout odpovídající protihluková opatření pro období výstavby (např. přednostní realizaci protihlukových stěn před zahájením stavebních prací, případně realizaci provizorních protihlukových stěn podél staveniště, realizaci dočasných protihlukových stěn u recyklačních základen nebo u příjezdových komunikací). Zvýšenou pozornost věnovat obytné zóně Horusice.
HS pro období výstavby nabyla zpracována protože modernizovaný úsek bezprostředně nepřiléhá k obytné zástavbě. Rovněž recyklační základna, která je navržena v lomu Ševětín se nachází v prostoru mimo obytnou zástavbu. Dopravní a příjezdné trasy jsou trasy navrženy tak, že se dotýkají obytné zástavby v minimálním rozsahu z hlediska umístění i z hlediska doby jejich využívání.

29) Zpracovat plán organizace výstavby (POV). Do POV zahrnout řešení následujících problémů:
   a) Vymezit manipulační pás podél železniční trati nezbytně nutný pro realizaci stavby.
   b) Vymezit plochy pro zařízení staveniště tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridoru), do významných botanických a zoologických lokalit, do lesních porostů a pokud možno ani do záplavových území vodních toků a do ochranných pásem vodních zdrojů. Zařízení staveniště vybavit tak, aby jejich provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí (nakládání s odpady, zneškodňování odpadních vod atd.). Na plochách zařízení staveniště v záplavovém území nebo v ochranném pásmu vodních zdrojů nebudou skladovány látky škodlivé vodám včetně pohonných hmot a nebezpečné odpady.
   c) Recyklační základnu umístit na pozemcích ČD v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby. Recyklační základna nebude umístěna v k.ú. Veselí nad Lužnicí.
   d) Vymezit plochy pro deponie zemin, ornice a materiálu ze stávajícího železničního tělesa·určeného k recyklaci nebo k odvozu na skládku tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridoru), do významných botanických a zoologických lokalit, do lesních porostů a do záplavových území vodních toků.
   e) Stanovit množství potřebných surovin a materiálů pro rekonstrukci železniční trati. Stanovit objem zemin a ornice přemisťovaných během výstavby.
   f) Na obnovu štěrkového lože nepoužívat bazické horninové materiály z důvodu polohy posuzovaného záměru na kyselých horninách jako prevenci zavlékání nepůvodních vápnomilných druhů do krajiny, zejména botanicky cenných lokalit (např. do prvků ÚSES).
   g) Stanovit množství jednotlivých druhů odpadů vznikajících při výstavbě trati a způsob nakládání s nimi dle zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., který platí v současnosti,

případně dle zákona, který bude platný v době zpracování příslušné projektové dokumentace.

h) Stanovit způsob nakládání s demoličním materiálem z tělesa stávající železniční trati. V maximální míře preferovat zpětné využití při výstavbě nového železničního tělesa. O dalším použití demoličního materiálu rozhodovat na základě analýzy dle Metodického pokynu MŽP ČR. Kritéria znečištění zemin a podzemní vody z 31.7.1996, Zpravodaj MŽP 8/1996.
i) Recyklační základnu a mezideponie prosevu vybudovat na zpevněných plochách vyspádovaných do bezodtoké záchytné jímky s dostatečným objemem.
j) Stanovit přepravní trasy pro dopravu materiálů a surovin na staveniště. Stanovit přepravní· trasy pro přepravu zemin a ornice v rámci staveniště, na deponie a do recyklačních základen. Přednostně využívat dopravu po železnici, minimalizovat zatěžování silniční sítě v okolí staveniště. Vyloučit pojíždění nákladních automobilů ve volné krajině mimo manipulační pás podél trati, využívat co nejkratšího napojení na stávající silniční síť. Při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty. Přepravní trasy projednat s dotčenými ,obcemi a orgány ochrany přírody.
k) Zpracovat časový plán realizace stavby. V časovém plánu stanovit časový harmonogram jednotlivých stavebních prací, nasazení stavebních mechanizmů, využívání přepravních tras a specifikovat nezbytné Výluky dopravy na trati. Zahájení zemních prací v úsecích trati procházejících hodnotnými lokalitami stanovit na období vegetačního klidu.
l) Vyloučit provádění hlučných prací, včetně přepravy materiálu, v blízkosti obytné zástavby v noční době, ve dnech svátků, pracovního volna a pracovního klidu.
m) Zpracovat návrh protierozních opatření pro období výstavby. Návrh bude obsahovat zřízení protierozních sedimentačních jímek v místech křížení staveniště s vodotečemi, případně v místech předpokládaného odtoku dešťových vod ze staveniště.
n) Zpracovat návrh opatření na minimalizaci prašnosti při výstavbě kropením prašných ploch na staveništi a očistou příjezdových komunikací.
o) Zpracovat návrh ochrany dřevin (stromů i keřových porostů) v okolí staveniště (manipulačního pásu) a přepravních tras před poškozením při výstavbě dle ČSN DIN 18920.
p) Určit plochy pro shromažďování nebo skladování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek škodlivých vodám. Tyto plochy neumisťovat do záplavových území vodních toků a do ochranných pásem vodních zdrojů.

Všechny výše uvedené podmínky jsou zapracovány v části F. Zásady organizace výstavby.

30) Ve výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno z kritérií způsob výstavby trati z hlediska vlivů na životní prostředí. Preferovat uchazeče, který nabídne stavební postupy minimalizující vlivy na životní prostředí.
Bude zapracováno do Zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele stavby.

6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU

6.1 UVOLNĚNÍ STAVENIŠTĚ, DEMOLICE, LIKVIDACE POROSTŮ, PŘELOŽKY IS

Příprava a uvolnění staveniště spočívá v:

- demolicích stáv. objektů, které kolidují svojí polohou s navrhovanými vybudováním druhé koleje v oblasti přejezdu u Horusic (drážní domek čp. 50 a bývalý útulek pro zaměstnanceú), je řešeno v rámci samostatných stavebních objektů (SO) nebo související se změnami zabezp. a sděl. zařízení vč. DŘT (demontáž pref. objektů v žst. Dynín a Horusice), je řešeno
- přeložení a ochraně inženýrských sítí:

- DK SŽDC, řešeno v samostatných PS
- přeložka vodovodu (2 x) a plynu (1x), řešeno v rámci samostatných SO

- odstranění mimolesní vegetace - je zapotřebí vykácet cca. 78 410 m2 keřů a 13 067 ks stromů o průměru kmene 10-50 cm (většinou jde o nálety s průměrem kmene 10-20 cm) - je řešeno v rámci samostatného SO
- okamžité rozhrnutí na sousední pozemky
- zřízení dočasných přístupových (staveništních) komunikací a uvolnění ploch pro zařízení staveniště,sejmutí ornice v rozsahu dle Rozhodnutí o vynětí půdy ze ZPF, její uložení nebo
- v rámci přípravných prací budou probíhat již i práce na trakčním vedení – především zřizování základů a opěr TV a v úseku přeložky trati i práce na úpravě koryta Bukovského potoka,
- Samostatnou kategorií, kterou lze zařadit jak do přípravných prací, tak do hlavní stavební činnosti, je provizorní úprava (šířkový posun) stávající traťové koleje (nově kol.č.1) v úseku Dynín-začátek přeložky trati, kde je nutné zajistit odpovídající osovou vzdálenost pro výhledovou polohu sousední traťové koleje č.2

6.2 LIKVIDACE ODPADŮ, SKLÁDKY, RECYKLACE

Odpadové hospodářství

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace „B.3.2 – Odpadové hospodářství“. Dokumentace je zpracována v souladu s platnou legislativou - jedná se o zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním souvisejících vyhlášek (č. 376/2001 Sb., č.381/2001 Sb., č. 382/2001 Sb., č. 383/2001 Sb., č. 384/2001 Sb., 237/2002 Sb., 294/2005 Sb., 341/2008 Sb. a 374/2008 Sb.) a nařízení vlády (č. 197/2003 Sb.).

Množství odpadů, která vzniknou ve fázi realizace předmětné stavby, je v dokumentaci evidováno souhrnně za celou stavbu podle jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů. Odpady jsou zatříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 381/2001 Sb.) a je specifikováno jejich možné využívání, popřípadě odstraňování v souladu s platnou legislativou. V maximální možné míře je doporučena recyklace stavebních odpadů.

Součástí dokumentace „Odpadové hospodářství“ je rovněž orientační seznam společností, které se zabývají využíváním, případně odstraňováním odpadů v daném regionu.

Rozsah dokumentace poskytuje dodavateli stavby podklad pro řešení odpadového hospodářství a informuje o možných kooperantech v zájmovém regionu.

Upozorňujeme na skutečnost, že povinností zadavatele stavby je smluvně zajistit se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy.

Recyklace

V projektu stavby je navržena recyklační základna v areálu lomu Ševětín , který se nachází cca 2 km od žst. Ševětín. Zde bude realizována recyklace stávajícího štěrkového lože odtěženého ze železničního svršku předmětné stavby.

Při zřizování a provozování recyklační základny je třeba dodržovat příslušná ustanovení zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, včetně prováděcích předpisů.

Zařízení na úpravu a zpracování kameniva (přírodního i umělého) jsou na základě zákona č. 86/2002Sb., o ochraně ovzduší a prováděcích předpisů řazena do kategorie středních zdrojů

znečišťování. U výše uvedených zařízení je nutné přímo u zdroje snižovat, event. vyloučit všechna místa a operace, kde dochází k emisím tuhých znečišťujících látek do ovzduší. Případně, s ohledem na technické možnosti, vybavit zdroj znečišťování vodní clonou, skrápěním, odprašovacím nebo mlžícím zařízením (viz Nařízení vlády č. 615/2006 Sb.). V případě průběžného odvozu není nutno materiál přechodně skladovat, a tak jsou omezeny požadavky na přechodné deponie.

pozn. Vybraný zhotovitel, který bude provádět recyklaci štěrku z kolejového lože, doloží investorovi stanoviska a povolení příslušného orgánu ochrany ovzduší, které se vyžadují na základě § 17 zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší.

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a při rekonstrukci štěrkového lože trati (zvýšená prašnost v trase trati). Po dokončení stavby - vzhledem k provozování výhradně elektrické trakce - nedojde k zatížení ovzduší cizorodými látkami z provozu železnice.

Zatížení ovzduší cizorodými látkami je možno minimalizovat těmito kroky:

- koordinací stavebních prací
- koordinací přesunů stavební techniky
- optimalizací dopravních tras a vytíženosti nákladních aut
- snižováním prašnosti kropením
- udržováním techniky v čistotě a hlavně v dobrém technickém stavu

6.3 VÝLUKY DOPRAVY A JINÁ OMEZENÍ DOPRAVY

Silniční

Při realizaci stavby bude nutné některé úseky komunikací (a místa) zcela či částečně uzavřít či jinak omezit.

- Úplná uzavírka:

Silnice III/147 17 z důvodu rekonstrukce stávajícího železničního přejezdu a jeho rozšíření pro dvě traťové koleje. na trase do obce Horusice

Silnice III/155 8 z důvodu rekonstrukce stávajícího silničního nadjezdu za žst Dynín na trase do Obce Bošilec.

- Částečné uzavírky a omezení

Jedná se o místa provizorních výjezdů ze staveniště na silnice I/3, silnic III/1555,1558, 14717 a na MK.

Podrobně jsou příslušná dopravní opatření řešena v samostatném SO 47-32-01 Ševětín - Horusice, dopravní opatření. B.8.1

Přehled dopravních opatření je uveden v části projektu B.8.1 Dopravní opatření silniční.

Železniční

Výstavba bude probíhat v několika etapách postupně po dílčích úsecích tak, aby byl po celou doby výstavby pokud možno zachován železniční provoz.

Nedílnou součástí vlastní modernizace jsou výluky železničního provozu. Během výstavby dojde ke dvěma týdenním nepřetržitým výlukám (nickolejný provoz), další výluky budou již krátkodobé v trvání 1, 2, 3 nebo 6 hod. Vzhledem k tomu, že některé traťové úseky jsou jednokolejné a zatížení běžným železničním provozem značné (zvýšené náklady na náhradní provoz v osobní dopravě a zpožďování dopravy nákladní), požaduje investor krátkodobé výluky realizovat v nočních hodinách. Požadavek byl vydán i s vědomím toho, že pro dodavatele stavby

tím vzniknou zvýšené náklady na realizaci, zvýšené nároky na zajištění bezpečnosti provádění a práce v noci nebudou časově tolik produktivní jako ve dne.

V případě několikadenních nepřetržitých nickolejných výluk i v době krátkodobých nickolejných výluk v max. délce do 6 hodin bude osobní doprava zajišťována náhradní autobusovou dopravou.

Nákladní doprava bude vedena po vhodných odklonových trasách nebo budou nákladní vlaky vyčkávat na ukončení výluk ve vhodných žel. stanicích.

Podrobně jsou příslušná dopravní opatření řešena v příloze B.2 Provozní a dopravní technologie.

Přehled dopravních opatření je uveden v části projektu B.8.2 Dopravní opatření drážní.

7 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ

7.1 ROZSAH DOTČENÝCH POZEMKŮ

I přes veškerou snahu nelze stavbu modernizace umístit pouze na pozemcích investora - drah. Navrhuje se proto trvalý zábor cizích (nedrážních) pozemků pro umístění trvalých součástí stavby a dočasný zábor pro vytvoření přístupových a manipulačních ploch. Pro umístění některých inženýrských sítí se navrhuje zřídit věcné břemeno na pozemku. Viz. výkresy v části I.– Geodetická dokumentace , část I.2 Majetkoprávní část.

7.2 TABULKOVÝ PŘEHLED ROZSAHU TRVALÝCH A DOČASNÝCH ZÁBORŮ PRO STAVBU

Bilanci záborů stručně shrnuje následující tabulka:

BILANCE PLOCH DLE KATASTRÁLNÍCH ÚZEMÍ

katastrální území	TRVALÝ ZÁBOR (m^2)				DOČASNÝ ZÁBOR (m^2)							
					nad 1 rok			do 1 roku				
	ZPF	PUPFL	ostatní	**trvalý celkem**	ZPF	PUPFL	ostatní	ZPF	PUPFL	ostatní	**dočasný celkem**	**věcné břemeno**
Ševětín	*666*	*0*	*0*	*666*	*0*	*0*	*2000*	*265*	*0*	*1384*	*3649*	*167*
Neplachov	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Dynín	*0*	*0*	*7070*	*7070*	*0*	*0*	*406*	*135*	*0*	*2147*	*2688*	*0*
Bošilec	*1887*	*0*	*18668*	*20555*	*4181*	*0*	*7343*	*4916*	*0*	*1270*	*17710*	*0*
Horusice	*327*	*0*	*5364*	*5691*	*209*	*0*	*7726*	*4339*	*0*	*144*	*12418*	*858*
Veselí nad Lužnicí	*333*	*0*	*70*	*403*	*0*	*0*	*0*	*125*	*0*	*0*	*125*	*0*
celkem	***3213***	***0***	***31172***	***34385***	***4390***	***0***	***17475***	***9780***	***0***	***4945***	***36590***	***1024***
Pozemky ve vlastnictví ČD a.s. nejsou zahrnuty v tabulce bilancí, zábory na pozemcích ČD jsou uvedeny v samostatných tabulkách.												

Stavba zasahuje do šesti katastrálních území: Ševětín, Neplachov, Dynín, Bošilec, Horusice a Veselí nad Lužnicí. Ve všech těchto katastrálních územích je platná digitální katastrální mapa (DKM), kterou poskytl ČÚZK ve výměnném formátu vfk.

8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ

Projekt je zpracován v souladu se zadávací dokumentací(ZD) projektu stavby t.j. v souladu s právními dokumenty a technickými předpisy, které jsou přehledně uvedeny v Obecných technických podmínkách ZD v následujícím složení:

- směrnice Evropského parlamentu a Rady a rozhodnutí Komise
- národní zákony a vyhlášky
- technické normy
- vyhlášky UIC
- interní normy, předpisy, směrnice, technické specifikace, vzorové listy, výnosy, pokyny a další dokumenty platné pro SŽDC

Tento seznam Základních právních dokumentů a technických předpisů je uveden v příloze A. Průvodní zpráva v kap. 3. Přehled výchozích podkladů.

V souvislosti s řešením stavby a návrhem technického řešení jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů nebylo nutné žádat o výjimku.

V Praze 01/2013 Ing. Pavel Jašek, VP + kolektiv projektantů