





## **B.8 Zásady organizace výstavby**

### **B.8.1 Technická zpráva**

#### **„Modernizace trati Nemanice I - Ševětín“**





<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY .....</b>	<b>6</b>
1.1	IDENTIFIKACE STAVBY .....	6
1.1.1.	Údaje o stavbě .....	6
1.1.2.	Údaje o stavebníkovi.....	7
1.1.3.	Údaje o zpracovateli projektové dokumentace .....	8
<b>2</b>	<b>ČLENĚNÍ DOKUMENTACE .....</b>	<b>10</b>
2.1	POUŽITÉ ZKRATKY A SYMBOLY .....	10
<b>3</b>	<b>ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ .....</b>	<b>12</b>
<b>4</b>	<b>POPIS STAVENIŠTĚ .....</b>	<b>13</b>
4.1	MAXIMÁLNÍ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ .....	14
4.1.1.	Dočasné zábory.....	14
4.1.2.	Trvalé zábory .....	14
<b>5</b>	<b>PLOCHY ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ .....</b>	<b>14</b>
5.1	ZAJIŠTĚNÍ STAVENIŠTĚ .....	15
5.1.1.	Oplocení staveniště.....	15
5.1.2.	Odvodnění staveniště .....	16
5.1.3.	Ochrana okolí staveniště .....	16
5.1.4.	Ostraha staveniště.....	16
5.1.5.	Osvětlení staveniště.....	16
5.2	SEZNAM A POPIS PLOCH ZS .....	17
5.3	TRVALÉ DEPONIE A MEZIDEPONIE .....	17
5.3.1.	Ornice a podorníčí.....	17
5.3.2.	Deponie rubaniny.....	17
5.4	ZS TUNELOVÝCH OBJEKTŮ .....	18
5.5	POSTUP LIKVIDACE ZS .....	19
5.6	PŘÍSTUP NA STAVENIŠTĚ .....	20
5.6.1.	Dopravní obsluha je zajištěna.....	20
5.6.2.	Hlavní trasy staveništní dopravy: .....	20
5.6.3.	Úrovňové křížení s dráhou za účelem přístupu na stavbu .....	21
5.6.4.	Nadrozměrná přeprava: .....	22
5.7	ŘEŠENÍ ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VČETNĚ VYUŽITÍ NOVÝCH A STÁVAJÍCÍCH OBJEKTŮ.....	22
<b>6</b>	<b>TECHNOLOGIE STAVEBNÍCH PRACÍ .....</b>	<b>22</b>
6.1	DEMONTÁŽNÍ ZÁKLADNA A DEPONOVÁNÍ UŽITÉHO MATERIÁLU SVRŠKU .....	22
6.2	RECYKLAČNÍ ZÁKLADNA.....	23
6.3	MONTÁŽ ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU .....	24
6.4	PRACOVNÍ DOBA .....	24
6.5	VÝSTAVBA .....	25
6.6	VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ .....	27
6.7	PRÁCE V NOCI .....	27
6.8	STAVENIŠTNÍ MECHANIZACE .....	28
6.9	PROVIZORNÍ STAVY .....	29
<b>7</b>	<b>DOPRAVNÍ TRASY .....</b>	<b>30</b>
7.1	ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVY A OBSLUHY .....	30
7.2	VYUŽITÍ SILNIC STAVBOU .....	31
7.2.1.	Popis využívaných veřejně přístupných silnic v místě stavby.....	31
7.3	DIAGNOSTIKA, ZESÍLENÍ A OPRAVA STÁVAJÍCÍCH KOMUNIKACÍ.....	32

<b>8</b>	<b>NAVRŽENÉ ZEMNÍKY PRO STAVBU .....</b>	<b>34</b>
8.1	ZAJIŠTĚNÍ KAPACITY PRO NÁVOZ ŠTĚRKŮ A ŠTĚRKODRTÍ .....	34
8.2	ZAJIŠTĚNÍ KAPACITY PRO BETONÁŽ .....	34
<b>9</b>	<b>ODPADY .....</b>	<b>36</b>
<b>10</b>	<b>MOŽNOST ZAJIŠTĚNÍ PŘÍVODU VODY A ENERGIÍ KE STAVENÍŠTI .....</b>	<b>37</b>
10.1	VODA .....	37
10.2	ELEKTRICKÁ ENERGIE .....	38
10.3	KANALIZACE .....	39
10.4	TELEFON .....	39
10.5	OSTATNÍ ZABEZPEČENÍ ZS.....	39
10.1	SPECIFIKA PŘI RAŽBĚ TUNELOVÝCH OBJEKTŮ .....	39
<b>11</b>	<b>BILANCE ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU .....</b>	<b>40</b>
<b>12</b>	<b>ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH PŘI STAVBĚ.....</b>	<b>47</b>
<b>13</b>	<b>STAVEBNÍ POSTUPY.....</b>	<b>48</b>
13.1	PŘÍPRAVNÉ PRÁCE 09/2022–01/2023.....	48
13.1.1.	<i>Rozsah práce .....</i>	49
13.1.2.	<i>Délka stavebního postupu.....</i>	50
13.1.3.	<i>Vyloučené koleje .....</i>	50
13.1.4.	<i>Vypnutí trakčního vedení .....</i>	50
13.1.5.	<i>Omezení rychlosti.....</i>	50
13.1.6.	<i>Zabezpečovací zařízení.....</i>	50
13.1.7.	<i>Jízdy vlaků .....</i>	51
13.1.8.	<i>Výluková propustnost .....</i>	51
13.1.9.	<i>Dopravní opatření.....</i>	51
13.2	STAVEBNÍ POSTUP Č.1 02/2023 – 8/2029.....	51
13.2.2.	<i>Délka stavebního postupu.....</i>	54
13.2.3.	<i>Vyloučené koleje .....</i>	54
13.2.4.	<i>Vypnutí trakčního vedení .....</i>	55
13.2.5.	<i>Omezení rychlosti.....</i>	55
13.2.6.	<i>Zabezpečovací zařízení.....</i>	55
13.2.7.	<i>Jízdy vlaků .....</i>	55
13.2.8.	<i>Výluková propustnost .....</i>	55
13.2.9.	<i>Dopravní opatření.....</i>	56
13.3	STAVEBNÍ POSTUP Č.2 05/2028-12/2028 .....	56
13.3.2.	<i>Délka stavebního postupu.....</i>	58
13.3.3.	<i>Vyloučené koleje .....</i>	58
13.3.4.	<i>Vypnutí trakčního vedení .....</i>	58
13.3.5.	<i>Omezení rychlosti.....</i>	59
13.3.6.	<i>Zabezpečovací zařízení.....</i>	59
13.3.7.	<i>Jízdy vlaků .....</i>	59
13.3.8.	<i>Výluková propustnost .....</i>	59
13.3.9.	<i>Dopravní opatření.....</i>	59
13.4	TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA 2028/2029 .....	59
13.5	7 STAVEBNÍ POSTUP Č.3 02/2029 - 08/2029.....	60
13.5.2.	<i>Délka stavebního postupu.....</i>	61
13.5.3.	<i>Vyloučené koleje .....</i>	61
13.5.4.	<i>Vypnutí trakčního vedení .....</i>	62
13.5.5.	<i>Omezení rychlosti.....</i>	62

13.5.6.	Zabezpečovací zařízení.....	62
13.5.7.	Jízdy vlaků .....	62
13.5.8.	Výluková propustnost .....	62
13.5.9.	Dopravní opatření.....	62
13.6	STAVEBNÍ POSTUP Č.4 08/2029-12/2029 .....	62
13.6.2.	Délka stavebního postupu.....	63
13.6.3.	Vyloučené koleje .....	63
13.6.4.	Vypnutí trakčního vedení .....	64
13.6.5.	Omezení rychlosti.....	64
13.6.6.	Zabezpečovací zařízení.....	64
13.6.7.	Jízdy vlaků .....	65
13.6.8.	Výluková propustnost .....	65
13.6.9.	Dopravní opatření.....	65
13.7	STAVEBNÍ POSTUP Č.5 09/2029-10/2029 .....	66
13.7.2.	Délka stavebního postupu.....	67
13.7.3.	Vyloučené koleje .....	67
13.7.4.	Vypnutí trakčního vedení .....	67
13.7.5.	Omezení rychlosti.....	67
13.7.6.	Zabezpečovací zařízení.....	68
13.7.7.	Jízdy vlaků .....	68
13.7.8.	Výluková propustnost .....	68
13.7.9.	Dopravní opatření.....	68
13.8	DOKONČOVACÍ PRÁCE.....	68
13.9	EOV PO DOBU STAVBY.....	69
13.10	INFORMAČNÍ SYSTÉM PO DOBU STAVBY .....	69
13.11	POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU .....	69
13.12	ŽELEZNICE .....	70
13.13	SILNICE .....	71
13.14	PROVOZ PĚŠÍCH A CYKLISTICKÉ DOPRAVY .....	72
<b>14</b>	<b>POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ.....</b>	<b>72</b>
<b>15</b>	<b>ÚPRAVY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY TŘETÍCH OSOB, VČETNĚ NUTNÝCH ÚPRAV PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE. ....</b>	<b>73</b>
<b>16</b>	<b>VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY - VČETNĚ OMEZENÍ HOSPODAŘENÍ TŘETÍCH STRAN APOD.....</b>	<b>73</b>
<b>17</b>	<b>BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PŘI PROVÁDĚNÍ STAVBY .....</b>	<b>74</b>
<b>18</b>	<b>VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>77</b>
18.1	INTENZITA PROVOZU STAVENIŠTNÍ DOPRAVY.....	80
18.1.1.	Frekvence dopravy v čase.....	80
18.1.2.	Frekvence dopravy směrem na skládky a k zemníkům .....	81
18.1.3.	Závěr.....	82
<b>19</b>	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>82</b>

# 1 Identifikační údaje stavby

## 1.1 Identifikace stavby

### 1.1.1.Údaje o stavbě

- Název stavby:

**Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část B**

- ISPROFIN:

**327 360 4901**

- Označení (S – kód):

**S631500294**

- Místo stavby:

Železniční trať 280 00 České Budějovice – Benešov u Prahy (dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální)

Úsek Nemanice I – Ševětín

- TUDU:

0401, 0407, 1781

Traťový úsek: č. 0401 výh. Nemanice I

Traťový úsek: č. 0407

Traťový úsek: č. 1781 Nemanice – Veselí n. L.

- Katastrální území:

Borek, České Budějovice 3, Hluboká nad Vltavou, Hosín, Hrdějovice, Chotýčany, Kolný, Ševětín, Vitín, Lišov

Detaily a podrobnější informace o umístění stavby jsou k dispozici v části dokumentace E.1.5 Geodetický podklad zpracovaný pro projektovou činnost.

- Předmět dokumentace

Jedná se o dílčí přestavbu, modernizaci stávající dráhy charakteru liniové železniční stavby, spočívající v částečném opuštění stávající dráhy spojené s odstraněním rozhodujících součástí dráhy a vybudování dráhy v nové stopě. Výsledkem je trvalá stavba dráhy. Bude využívána pro vnitrostátní i mezinárodní železniční dopravu, jako veřejná státní dráha.

Rozsah stavby je definován vzhledem ke staničení dráhy.

**Počátek stavby** je umístěn do **km 8,351** nové pražské trati (definované osou kolejí č.701), kde navazuje na připravovanou sousední stavbu „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část A“.

Pozn.: Počátek staničení pražské trati je definován nově polohou koncového styku výhybky č.703 v dopravně Nemanice I. Definiční osou staničení je kolej č.701. V tomto místě dochází ke skoku/ztotožnění staničení. Km 216,776 491=8,112 963.

**Konec stavby** je s ohledem na koordinaci se sousední již realizovanou stavbou „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1.stavba, úpravy pro ETCS, 2.část“ umístěn do **nového km 24,956** pražské trati, resp. **km 25,000** dle **stávajícího staničení**.

Jedná se o celostátní dráhu dle kategorií dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb. o drahách, ve znění pozdějších předpisů.

Dokumentace pro stavební povolení (dále jen DSP).

- Širší vztahy

Význam tratě nebo uzlu v rámci železniční sítě, vztah na evropskou železniční síť, požadované parametry, interoperabilita.

Účelem stavby je zajištění komplexu staveb a technologických zařízení s cílem zamezení snižování rychlosti a tím zkrácení přepravní doby, zajištění parametrů interoperability, zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu, rekonstrukce stavebních a technologických částí v rozsahu daném Směrnicí GŘ č. 16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR, č.j.: 3790/05-OP (dále „Směrnice GŘ č. 16/2005“) a uvedení všech součástí infrastruktury do normového stavu, aby bylo zajištěno zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.

Koncepce rozvoje železniční infrastruktury České republiky (ČR) vychází z potřeby kompatibility tratí evropského významu a závazků na které ČR přistoupila v rámci přijetí dohod AGC a TER. Jednou z rozhodujících železničních magistrál je i transevropská trasa E55, která na území ČR je definována jako IV. Železniční tranzitní koridor Děčín st.hr. – Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště st.hr. Uvedená stavba je součástí tohoto koridoru.

Stavba se nachází v části rozsahu na dosud zastavěném území. Odehrává se na dosavadní železniční trase v úseku mezi stanicí Nemanice I a stanicí Ševětín, kde využívá přednostně stávajících pozemků dráhy. Na nové železniční trase mezi uvedenými stanicemi jde v otevřeném terénu a je vedena po pozemcích, které nově získal investor pro realizaci stavby.

Detaily a podrobnější informace o umístění stavby jsou k dispozici v části C. Situační výkresy a E.1.5.2 Majetkoprávní část.

Jedná se o kategorii dráhy P3/F1 podle TSI INF, součást mezinárodní sítě TEN-T.

Číslo trati podle Prohlášení o dráze 280

Číslo trati podle knižního jízdního řádu 220

Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu 704

### 1.1.2.Údaje o stavebníkovi

- Stavebník/objednatel:

**Správa železnic, státní organizace,**

se sídlem Praha 1, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00,

IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

zapsaná v obchodní rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl A, vložka 48384

- Kontaktní adresa/adresa stavebníka/objednatele pro doručování písemností:

**Správa železnic, státní organizace**

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

- Nadřízený orgán stavebníka/objednatele:

**Ministerstvo dopravy**

Nábřeží L.Svobody 12

110 00 Praha 1

### 1.1.3.Údaje o zpracovateli projektové dokumentace

- Zpracovatel projektu:

**Společníci společnosti „SP + SEU + Mott\_NemaŠe\_DÚR, DSP“ založené Smlouvou o společnosti ze dne 05. 05. 2020**

**SUDOP PRAHA a. s.**

se sídlem: Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

IČO: 25793349 DIČ: CZ25793349

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka B 6088

**jako „Správce“ a „Společník 1“**

**a**

**SUDOP EU a.s.**

se sídlem: Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

IČO: 05165024, DIČ: CZ05165024

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka B 21645

**jako „Společník 2“**

**Mott MacDonald CZ, s.r.o.**

se sídlem: Národní 984/15, 110 00 Praha 1

IČO: 48588733, DIČ: CZ48588733

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka C 14051

**jako „Společník 3“**

- Kontaktní adresa/adresa zhotovitele pro doručování písemností:

**SUDOP PRAHA a. s.**

Olšanská 10, 130 80 Praha 3

- Hlavní inženýr projektu (HIP):

**Ing. Miloš Krameš**

Člen České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě

Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, č.0006917

- Projektanti jednotlivých částí projektové dokumentace:

Konkrétní projektanti jednotlivých částí projektové dokumentace jsou uvedeni na rozpiskách těchto částí. Jejich identifikace a odborná příslušnost jsou uvedeny na této dokumentaci, spolu s otiskem jejich autorizačního razítka. Pro velký rozsah celé projektové dokumentace zde nejsou jednotlivě vyjmenováni.

## 2 Členění dokumentace

Část projektu B.8 – Zásady organizace výstavby“ je zpracována na základě technického řešení a prostorového umístění SO a PS a na základě místních podmínek v obvodu a v okolí staveniště. Cílem bylo navrhnout postup výstavby s maximální efektivností stavebních činností při minimálním zásahu do mimodrážních pozemků, staveb a zařízení, sousedících s navrhovanou stavbou trati vzhledem k tomu, že stavební úpravy se provádí na stávajícím drážním pozemku. Návrh organizace a postup výstavby byl kladně projednán s objednatelem akce, s provozními složkami Správy železnic a ČD a.s. a účastníky výstavby z oblastí silničního hospodářství, městských a obecních úřadů vzhledem k nezbytným výlukám a omezením železničního a silničního provozu. Doklady o projednání jsou obsaženy v dokladové části projektu a jsou i přílohou této TZ.

V části B.8 – Zásady organizace výstavby“ projektu stavby jsou uvedeny hlavní zásady výstavby. Podrobnější údaje o výstavbě a jejím postupu, o jednotlivých PS a SO jsou obsaženy v přílohách v části „D - Technologická část“ a „E - Stavební část“.

Část B.8. – Zásady organizace výstavby“ je dále členěna:

- B.8.1.           Technická zpráva
- B.8.2. 1-3       Přehledná situace stavby
- B.8.2.4          Situace zařízení staveniště
- B.8.3.1          Časový postup prací
- B.8.3.2          Časový plán výluk
- B.8.4.           Schéma stavebních postupů
- B.8.5.           Bilance zemních hmot

### 2.1 Použité zkratky a symboly

ZS	zařízení staveniště
EOV	el. ohřev výměn
TÚ	traťový úsek
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
TZZ	traťové zab. zařízení
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
EMZ.	elektromagnetický zámek
EMZZ	elektromechanické zab. zařízení
PN	přivolávací návěst
TB	technologická budova
ETB	poloel. stavědlo s vnitřním zařízením s částí počítačovou i reléovou
KO	kolejový obvod
VZJ	velkoplošné zobrazení



SK	staniční kolej
TK	traťová kolej
ÚO	úsekový odpojovač
NP	neutrální pole

### 3 Základní údaje o stavbě

**Předpokládaný termín zahájení stavby dle požadavku objednatele 09/2024. Původní termín zahájení stavby požadovaný investorem byl 03/2024, úprava dokumentace zpracovaná pro termín výstavby 09/2024 spočívá v úpravě HMG s posunem o cca půl roku, bez dalšího podrobnější zpracování a projednání. Níže projektant popisuje hlavní změny z toho vyplývající:**

- S ohledem na TP mezi SP č.2 a 3 vznikají dvě alternativy možnosti vložení mostního provizoria do TK č. v úseku Ševětín/Dynín.
  - a) Ve SP č. 2 současně s výlukou pro provizorní zapojení 1. TK, v tomto případě však bude během zimní technologické přestávky (cca 2 měsíce) jízda v traťovém úseku Ševětín/Dynín v tomto místě 50km/h.
  - b) Ke konci zimní technologické přestávky, před zahájením SP č.3, v tomto případě je však nutné doplnit do HMG výluk navíc oproti bodu a) 14 denní výlukou TK.

Dokumentace je zpracována následovně:

- První varianta řeší realizaci samotné části „B“, tedy úsek od stávající výhybny Nemanice I, ve které trať zcela opouští stávající těleso a je dále vedena hosínským a chotýčanským tunelem s odbočkou Dobřejovice až za ŽST Ševětín s koncem v km 25,200 s provizorním zapojením na stávající stav ve výhybně Nemanice I. Součástí stavby je rovněž úprava kolejíště TO v ŽST Veselí nad Lužnicí. Součástí stavby není výstavba nové budovy TO v ŽST Veselí nad Lužnicí, nicméně dokončení její výstavby podmiňuje možnost demolice pozemních objektů TO v ŽST Veselí nad Lužnicí a v ŽST Ševětín.
- Druhá varianta řeší celý modernizovaný úsek od křížení s Pražskou ulicí v Českých Budějovicích v km cca 215,786 do ŽST Ševětín včetně, kde je v km cca 25,200 navrženo napojení na stávající stav. Tento návrh pokrývá současnou realizaci části „A“ (rekonstrukce úseku České Budějovice Severní zastávka – Nemanice I s navázáním na stávající stav ve směru na České Budějovice a na nový stav ve výhybně Nemanice I) a části „B“ (úsek od výhybny Nemanice I, ve které trať zcela opouští stávající těleso a je dále vedena hosínským a chotýčanským tunelem s odbočkou Dobřejovice až za ŽST Ševětín s koncem v km 25,200.

Projektová dokumentace řeší komplexně první variantu, druhá varianta je doložena v rozsahu příloh stavebních postupů, HMG stavby a krátkého popisu.

Konečný výběr varianty je věcí zadavatele projektu na PDPS.

Stavba se nenachází na svážném území.

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

Na modernizovaném úseku bude rekonstruována stávající výhybna Nemanice I a ŽST Ševětín.

Stávající trať z Hluboké nad Vltavou – Zámostí do ŽST Ševětín bude opuštěna, kolejový rošt demontován, objekty většinou sneseny, zářezy opuštěné trati zavezeny vytěženou zeminou

a rekultivovány. Trať z Nemanice I do Hluboké nad Vltavou – Zámostí nebude nadále provozována.

Na modernizované trati budou mimo železničních mostů přes vodoteče, biokoridory a polní cesty zřízeny dva silniční mosty přes železnici – u Hrdějovic před jižním portálem hosínského tunelu s přeložkou silnice III/10576 (Jubilejní) a za pražským zhlavím ŽST Ševětín s přeložkou silnice III/1556.

Na trase jsou navrženy dva tunely; ve směru staničení je první jižní, tzv. Hosínský, druhý severnější Chotýčanský. Mezi jejich portály, vzdálených od sebe 2,6 km, je vložena odbočka Dobřejovice. Oba tunely jsou navrženy jako dvoukolejné s pevnou jízdni drahou, ražba je navržena metodou NRTM, část tunelů je s ohledem na složité geologické podmínky realizována v otevřeném výkopu pod ochranou podzemních stěn, či zpevnění svahů hřebíkováním. Mezi tunely je navrženy násypové těleso. Druh pevné jízdni dráhy není projektem určen.

Součástí stavby je mimo jiné i výstavba technologických budov Nemanicích I, ŽST Ševětín, technologické objekty u portálů obou tunelů a stání pro MUV v ŽST veselí nad Lužnicí, stavební úpravy jsou navrženy i v napájecí stanici v obvodu Nemanice I.

Charakter stavby vyvolává i nutné přeložky stávajících pozemních komunikací, a to jak z důvodu změny jejich polohy, tak i pro zajištění přístupu vlastníků na nově dělené pozemky. Z těchto objektů je rozhodující zejména přeložka silnice III/1556 včetně zrušení přejezdu P6099 v ŽST Ševětín a nutnost zachovat kapacitní přístup do kamenolomu Ševětín mimo intravilán městyse Ševětín.

## 4 Popis staveniště

Obvod staveniště vymezuje plochu, na níž bude probíhat stavební činnost - výstavba nových stavebních objektů a provozních souborů. Graficky je obvod staveniště vyznačen silnou zelenou čerchovanou čarou v koordinačních situacích v části C.3. Obvod staveniště byl navržen s ohledem na minimalizaci záborů z důvodu požadavků zadavatele na rychlost a úspěšnost projednání s DOSS. Obvod staveniště není-li to nutné nezasahuje do sousedního nedrážního pozemku, nezasahují-li do nedrážního pozemku stavební úpravy. Stavební práce budou probíhat převážně na stávajícím železničním tělese.

Pro stavbu jsou charakteristické dva tunelové objekty a násypovým tělesem mezi portály, do intravilánu zasahuje stavba v městyse Ševětín a obce Nemanice. Nepřímo budou výstavbou dotčeny zejména obce Hrdějovice a Dobřejovice, a to s ohledem na polohu zástavby vůči staveništi a plochám zařízení staveniště.

### Rozhodující související stavby.

- I/20 Severní spojka (stavba ŘSD) – **Odbor plánování a koordinace výluk důrazně doporučuje realizovat stavbu v zákrytu se stavbou „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část A i B“**
- SŽ, GSM-R Votice – České Budějovice
- SŽ, ETCS+DOZ Votice – České Budějovice

## 4.1 Maximální zábory pro staveniště

Při realizaci stavby jsou nutné trvalé i dočasné zábory, přičemž do dočasných záborů patří zařízení staveniště. Obvod staveniště je určen hranicemi trvalého a dočasného záboru při provádění stavby. Obvod staveniště je zřejmý z koordinační situace a výčet pozemků dotčených předmětnou stavbou je uveden v Záborovém elaborátu.

### 4.1.1. Dočasné zábory

- **Dlouhodobý zábor staveniště nad 1 rok** – jedná se o plochy, které bude stavba využívat dlouhodobě po celou dobu stavby, jedná se např. o plochu zařízení staveniště, kde sídlí vedení stavby, plochy pro dlouhodobé mezideponování výkopku, plochy staveništních komunikací atp.
- **Krátkodobý zábor staveniště do 1 roka** – jedná se o dočasný krátkodobý zábor pro realizaci konkrétní stavební činnosti (pokládka IS, výstavba mostních objektů nebo jejich částí do 1 roku, atp.)

### 4.1.2. Trvalé zábory

Jedná se o plochy, kde realizací stavby dojde ke změně využití pozemků. Plocha trvalého záboru může být s ohledem na technologii výstavby využita i pro zařízení staveniště a pro staveništní dopravu.

## 5 Plochy zařízení staveniště

Výběr ploch ZS a způsob dopravy mechanizace je proveden pouze orientačně s ohledem na konfiguraci terénu a předpokládané potřeby dodavatele při realizaci konkrétních objektů (uložení materiálu, manipulace s materiálem, montáže a demontáže konstrukcí atp.). Plochy ZS jsou situovány tak, aby byly dostupné ze stávajících komunikací nebo z drážního tělesa. Zřízení těchto ploch včetně přístupu k nim je předepsáno provádět v přípravných pracích.

Úpravy a využití navržených ploch ZS budou součástí posouzení, přípravy a dodávky zhotovitele stavby. Plochy navržené pro zařízení staveniště dodavatel podle potřeby upraví. Plochy určené pro ZS je nutno před zahájení stavby vyklidit. Je třeba zejména včas vypovědět všechny pronájmy na těchto plochách a zajistit odstranění cizích staveb a zařízení. Plochy ZS budou předány bez vazby na roční období a budou stejně jako staveništní komunikace zřízeny v přípravných pracích před zahájením samotné modernizace.

Plochy určené pro zařízení staveniště včetně přístupových komunikací k nim budou smýceny a v případě potřeby upraveny pro provoz staveništní techniky. V případě potřeby zajistí zhotovitel stavby vhodný způsob odvádění dešťových vod z provozních, výrobních a skladovacích ploch ZS. Zpevnění ploch ZS se provede vrstvou šterku nebo zapanelováním. Zřízení ploch ZS včetně přístupu k nim je součástí přípravných prací stavby, před započatím vlastních stavebních prací. Po ukončení jejich využívání budou ZS neprodleně uvolněny a terén upraven do původního stavu. Plochy zařízení staveniště nejsou závazná. Projektové řešení vybavení ZS není předmětem řešení stavby, dokumentace řešení ZS a jeho realizace bude součástí dodávky. Během zřizování, provozu a likvidace ploch ZS včetně přístupů na ně, je nutno ochránit stávající inženýrské sítě před poškozením.

Věcné využití ploch ZS řeší tato dokumentace orientačně.

Ploch ZS jsou rozděleny podle základního hlediska a to:

ZS jsou členěna do dvou základních kategorií. První jsou klasická ZS pro uskladnění stavebního i montážního materiálu, odstavení stavebních strojů a zařízení, umístění buňkoviště. Druhou kategorií ZS jsou plochy pro mezideponie nebo trvalé deponie vytěženého materiálu (někde je součástí i sejmutá ornice). Podle délky trvání záboru ploch ZS jsou v dalším textu uvedeny ZS do 1 roku záboru a dlouhodobé nad 1 rok (s ohledem na charakter stavby je ZS nad jeden rok většina).

Zvláštní druh ZS pak tvoří plochy následující plochy ZS - hlavní ZS, montážní a demontážní základny, drtící a recyklační stanice, ZS pro tunely, deponie ornice. Další plochy tvoří plochy ZS pro trvalé uložení nekontaminovaného materiálu a nevyužitelného materiálu do opuštěných zářezů tratě.

Plochy Deponie ornice, které jsou ve výkresech uvedeny pouze popisem a představují je většinou pruhy území podél staveništní komunikace nebo tělesa trati. Tím, že trať je vedena v nové poloze a podél trati je navržena hlavní staveništní komunikace, je i množství sejmuté ornice nadstandardní. Ornice bude částečně použita zpět na nové těleso dráhy a na rekultivaci po zrušení hlavní staveništní komunikace. Zbytek bude rozprostřen na sousední pozemky nebo (podle pokynů orgánů ŽP) převezen na jiné lokality.

V neposlední řadě jsou součástí ZS i staniční koleje pro stavební a montážní vlak příp. (v poslední době stále méně používaný) vlak ubytovací. Zde lze počítat s plochami nákladových obvodů a kolejišti obvodu Nemanice II, Hluboká nad Vltavou Zámostí, Ševětín.

## 5.1 Zajištění staveniště

Po dobu využití ZS je třeba ochránit stávající i nové inženýrské sítě v místě ZS. Podzemní vedení inženýrských sítí (vodovody, kanalizace, plyn, el. zařízení..) musí být vytyčeno a vyznačeno směrově a výškově před předáním staveniště a po dobu stavebních prací se musí náležitě ochránit a v případě potřeby zpřístupnit. Je nutno respektovat požadavky správců sítí při provádění prací v ochranném pásmu inženýrských sítí. Všechny tyto úkony jsou součástí dodávky zhotovitele stavby.

Zajištění ploch ZS a staveniště jako takového je nutno splnit ve smyslu nařízení vlády č.591/2006Sb. Jedná se zejména o zajištění proti vstupu nepovolaných osob.

### 5.1.1. Oplocení staveniště

Jedná-li se o staveniště v zastavěném území, musí být jeho hranice souvisle oploceno do výšky 1,8 m (stejně tak veškerý materiál a vybavení stavby). Výjimku představují pouze tzv. liniové stavby (např. stavba dálnic, silnic, produktovodů) a krátkodobé práce, u kterých lze využít jiných variant (např. ohrazení zábradlím, bezpečnostní páskou, střežením fyzickou osobou). Nelze-li souvislé oplocení staveniště v zastavěném území z technologických nebo provozních důvodů provést, musí být zajištěno jiné vhodné opatření, např. **střežení pověřenou fyzickou osobou**. Ve všech ostatních případech musí být tedy staveniště v zastavěném území souvisle oploceno a označeno bezpečnostními značkami. Oplocení nesmí ohrožovat bezpečnost dopravy na veřejných komunikacích. Staveniště včetně zařízení, jež jsou zcela nebo z části umístěna na veřejných komunikacích a prostranstvích se musí zabezpečit, výrazně označit reflexními značkami a za snížené viditelnosti náležitě osvětlit a opatřit výstražnými světly.

Vjezdy na staveniště musí být označeny dopravními značkami, provádějícími místní úpravu provozu vozidel na staveništi. Před zahájením stavby musí dopravně inženýrské opatření projednáno a odsouhlaseno místním dopravním inspektorem.

Nepoužívané otvory, prohlubně, jámy a jiná místa, kde hrozí nebezpečí pádu fyzických osob, musí být zakryty, ohrazeny, nebo zasypany.

### 5.1.2.Odvodnění staveniště

Odtok vody ze staveniště je řešen do stávající veřejné kanalizace bez dalších opatření v případě splaškových vod a dešťových vod ze střech. Znečištěná voda (bahem, písek atp.) bude vypouštěna přes sedimentační jímku, v případě znečištění tuky a oleji přes lapač tuků, např. (LAPOL), to platí i pro technologickou vodu z čištění vozidel atp..

V místě zářezových partií bude odtěžení přednostně realizováno tak, aby byl zajištěn gravitační odtok srážkové případně vody, v případě že tento způsob realizace nebude možný, například z důvodu nutnosti realizace přeložky inženýrské sítě ještě před vybudováním zářezu, nebo v případě zářezových partií před tunelovými objekty, které je nutno zahájit realizovat co nejdříve, ale přitom z důvodu křížující komunikace není možné zářez dokončit celý, je nutné počítat s čerpáním vody v místě nejnižšího bodu výkopu.

Odvádění srážkových vod ze staveniště musí být zabezpečeno tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch staveniště a staveništních cest, nepřípustné je poškození komunikací, pěších cest a povrchů mimo obvod stavby.

V areálu železniční stanice se budou používat sociální zařízení ČD a Správy železnic. Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení je součástí přípravy zhotovitele. V ostatních případech budou zřízeny chemické suché záchody.

### 5.1.3.Ochrana okolí staveniště

Stavby, veřejná prostranství, komunikace a zeleň, které jsou v dosahu negativních účinků zařízení staveniště, se musí po dobu provádění nebo odstraňování stavby bezpečně chránit.

Stavby, veřejná prostranství, komunikace dočasně využívané pro staveniště, kdy bylo zachováno současné užívání veřejností /chodníky, přejezdy, vozovky..) se musí po dobu společného užívání bezpečně ochraňovat a udržovat v náležitém stavu. Podle potřeby se oddělí vozovka od chodníků pevnými ochranami proti rozstříku vody a bláta. Veřejná prostranství se pro staveniště využijí jen ve stanoveném nezbytném rozsahu a době. Před ukončením jejich užívání se musí uvést do původního stavu, pokud příslušný orgán od tohoto požadavku neustoupí.

Stavební hmoty a výrobky se musí na staveništi bezpečně ukládat.

Zhotovitel zajistí, aby únikové cesty, východy a dopravní komunikace k nim včetně přístupových cest byly stále volné. Prostory určené pro práci, chodby, schodiště a jiné komunikace měly stanovené rozměry a povrch.

### 5.1.4.Ostraha staveniště

Zhotovitel stavby zajistí trvalou ochranu staveniště po dobu prací tak, aby se na staveništi nemohly pohybovat nepovolané osoby, a to i mimo pracovní dobu.

### 5.1.5.Osvětlení staveniště

Vnitřní a vnější osvětlení staveniště bude zajištěno ze staveništního rozvodu elektrické energie a bude provedeno v souladu s ČSN EN 12 464-2 Světlo a osvětlení – Osvětlení pracovních prostorů – Část 2: Venkovní pracovní prostory.

Zhotovitel umístí a nasměruje venkovní osvětlení staveniště tak, aby při výstavbě nedošlo k přímému osvětlení dráhy, okolních domů a komunikací.



## 5.2 Seznam a popis ploch ZS

Viz příloha TZ

## 5.3 Trvalé deponie a mezideponie

### 5.3.1.Ornice a podorničí

Během stavby jsou na plochách ZS navrženy mezideponie pro dočasné uložení zejména ornice a podorničí pro následné ohumusování svahů drážního tělesa a tělesa komunikací. Celkový objem a požadavky na nakládání s ornici jsou součástí zemědělské přílohy - část E.1.2.6. Dočasné uložení ornice a podorničí je navrženo na mezideponii u Dobřejovic a Hrdějovic.

Proto tyto účely jsou vytipovány místa pro dočasné deponování ornice a lesní půdy a jsou dle účelu rozděleny na:

- plochy v situaci vyznačené pouze popisem v místě staveništních tras, kdy bude ornice nebo lesní půdy vyhrnuta v pruhu podél komunikace a po zrušení staveništní komunikace zpět zahrnuta,
- plochy pro deponování ornice nebo lesní půdy na hromadách do doby rozprostření na místě určeném dle podmínek ZPF a LPF jsou součástí ploch zařízení staveniště. Blíže popsáno v příloze TZ, kde je uveden seznam ploch ZS.

Během deponování musí být splněny požadavky ZPF a LPF, zejména se jedná o minimalizaci negativních vlivů působících na zeminy (vodní a větrná eroze, zhutnění a rozježdění). Smýcené plochy lesa zřizované za účelem výstavby ploch ZS v hospodářském lese nesmí překročit 1ha a jednotlivé plochy musí být od sebe oddělen souvislým pruhem lesa.

### 5.3.2.Deponie rubaniny

#### 5.3.2.1 Trvalá deponie rubaniny v opuštěných zářezích trati

Po převedené drážní dopravy do nové stopy bude kolejové lože vyčištěno strojní čističkou a následně odtěženo k deponování v ŽST Veselí nad Lužnicí, následně bude demontován stávající kolejový rošt,. Po skončení těchto činností bude zahájeno zavážení zářezů opuštěné trati v úseku Nemanice I – Ševětín.

Postup zavážení zářezů bude realizován tak, aby jako poslední byly zavezeny lokality v místě přístupu na staré těleso, tedy ve stávajícím drážním km 13,6, kde trať kříží silnice II/146.

- Trvalá deponie bývalá ŽST Hluboká - Zámostí km 10,433-10,797, přístup do lokality je navržen v drážním nkm 13,100 v místě křížení se silnicí III/1463.
- Trvalá deponie za Hlubokou Zámostí km 11,435-11,750 přístup do lokality je navržen v drážním nkm 13,100 v místě křížení se silnicí III/1463.

- Trvalá deponie bývalá odb. Dobřejovice  
km 14,070-14,630, přístup do lokality je navržen v místě křížení s II/146 a z nové silnice v drážním nkm 15,000.
- Trvalá deponie před Chotýčanami I  
km 15,900 - 16,500, přístup do lokality je navržen v místě křížení s II/146 a z nové silnice v drážním nkm 15,000.
- Trvalá deponie před Chotýčanami II  
km 16,650 - 17,150 přístup do lokality je navržen v místě křížení s II/146 a z nové silnice v drážním nkm 15,000.
- Trvalá deponie, bývalá ŽST Chotýčany  
km 18,220 - 18,400 přístup do lokality je navržen v místě křížení s II/146 a z nové silnice v drážním nkm 15,000.
- Trvalá deponie před Ševětínem I  
km 19,700 - 20,700 přístup do lokality je navržen v místě křížení s II/146 a z nové silnice v drážním nkm 15,000.
- Trvalá deponie před Ševětínem II  
km 21,090 - 21,250 přístup do lokality je navržen v místě křížení s II/146 a z nové silnice v drážním nkm 15,000.
- Trvalá deponie za Ševětínem I  
km 22,607 - 23,090 přístup do lokality je navržen přes II/146 dále na D3 se sjezdem na I/3 a dále do místa uložení po účelové komunikaci, která během stavby sloužila pro nákladní vozidla do kamenolomu.
- Trvalá deponie za Ševětínem II  
km 23,282 - 23,545 a km 23,605 - 24,300 přístup do lokality je navržen přes II/146 dále na D3 se sjezdem na I/3 a dále do místa uložení po účelové komunikaci, která během stavby sloužila pro nákladní vozidla do kamenolomu.

### 5.3.2.2 Mezideponie deponie rubaniny

Jsou navrženy mezideponie před portály obou tunelů, kterou budou sloužit pro následný zpětný zásyp portálů a pro dočasné deponování materiálu určeného do opuštěných zářezů trati. Velké mezideponie jsou navrženy mezi oběma tunely, které budou rovněž sloužit pro deponování materiálu ze stavby do doby, než bude možné jejich objem trvale uložit do opuštěných zářezů tratě případně jinak (odvoz na skládku, úprava terénu v místě mezideponií s následnou rekultivací).

## 5.4 ZS tunelových objektů

Plochy ZS pro tunelové objekty jsou specifické a stejně jako u ostatních ploch ZS je konkrétní plán ZS věcí zhotovitele. Projekt předpokládá jejich zřízení na části ploch ZS pro dlouhodobé deponie materiálu u každého portálu tunelových objektů v min. ploše 2000m<sup>2</sup> čistě pro provozní zázemí (buňkoviště, sklady, atp.).

Obvykle je plocha ZS oplocená, vybavená vrátnicí, zpevněnými plochami (část plocha bývá zpevněna šterkodrtí, více zatížené plochy jsou zapanelované, případně opatřeny betonovou



deskou s kari sítí) a dvoupruhovým přístupem na veřejnou dopravní síť s čistící zónou pro čištění vozidel.

Plocha ZS bude napojena na 22kV s připojením na transformátor pro rozvod 220/380V. Rozvod po staveništi je většinou řešen jako nadzemní. Předpokládaný potřebný příkon 1,6MW.

Samostatnou kapitolu tvoří vnitrostaveništní rozvod kanalizace, který slouží pro odvedení vody z tunelu (důlní vody bude jímána a po přečištění využita jako technologická voda, případně voda ze zvodnělých vrstev tunelu) a ze zpevněných ploch přes usazovací nádrž a odlučovač ropných látek mimo plochy ZS (na terén, do vodoteče, kanalizace, vsakem). Potřebné množství vody bez zohlednění potřeb mobilní betonárny je min. 25l/s.

Kanceláře jsou běžně tvořeny z kontejnerových stavebnicových prvků, které jsou k tomu účelu uzpůsobené a je možné je vzájemně propojovat a skládat na sebe.

Buňkoviště kromě kanceláří tvoří i ošetřovny a sanitární buňky s napojením na elektrickou přípojku, rozvody vody a kanalizaci, která je zapojena do nepropustné plastové jímky s vyvážením splašků na ČOV. Pro zaměstnance pracující přímo v tunelu a na čelbě tunelu se zřizují mobilní chemická WC.

Skladové kontejnery slouží pro umístění hasebných prostředků, PHM, mazadel, zámečnického materiálu, nářadí. Pro skladování látek, jež by mohly znečistit či ohrozit životní prostředí se používají venkovní ekosklady se záchytnou a výpustní vanou, s elektroinstalací, roštovou podlahou pro umístění sudů a nájezdovou rampou. Nádrže PHM bývají převážně dvouplášťové, kdy vnější plášť plní funkci havarijní jímky a je schopen pojmout 110% objemu nádrže, bývají osazené průtokoměrem, filtrem pro odlučování vody a nečistot. I přes odolnost vůči UV záření je vhodné je skladovat pod přístřešky nebo krytých skladech. Součástí plochy je i opravárenská hala a sklady pro materiál k zabudování.

Specifické je skladování trhavin, které se řídí vyhláškou Českého báňského úřadu o skladování výbušnin č. 99/1995Sb. Skladové kontejnery bývají doplněny i plechovým přístřeškem pro ukládání různého materiálu a pomocného nářadí.

Dodávka stlačeného vzduchu pro ražbu tunelu bude zajištěna kompresorovou stanicí se vzdušníkem s postupně napojovaným a prodlužovaným potrubím.

Pro zajištění bezpečnostních a hygienických předpisů bude zajištěno větrání tunelu ventilátory (včetně tlumičů) s napojením na přetlakové, či podtlakové flexibilní lutny. Je možná i kombinace větrání tunelu.

Součástí plochy ZS je o mobilní betonárna s přidruženými plochami pro skladování písku a kameniva.

## 5.5 Postup likvidace ZS

Všechny plochy ZS budou po ukončení stavby upraveny do původního stavu, předpoklad je do jednoho až dvou měsíců po ukončení stavby, respektive po odstranění vad a nedodělků. To znamená likvidaci ploch včetně úprav přístupových cest. V rámci zřizování ZS musí být nahrazeny vykácené stromy neboli při zřizování ZS eliminovat množství kácení i ochranou stávajících kmenů.

## 5.6 Přístup na staveniště

Příjezdové trasy ke staveništi z hlavních dopravních tras jsou navrženy na základě požadavků technického řešení jednotlivých stavebních objektů a na základě místního šetření zpracovatele dokumentace. Snahou návrhu bylo zajistit přístup z místních komunikací na drážní těleso v co nejkratších vzdálenostech. S ohledem na provádění prací dle harmonogramu je nutné z hlediska dodavatelské přípravy předzásobit stavbu v mezidobí mezi výlukami stavebním materiálem. Je bezpodmínečně nutné, aby staveništní mechanismy při výjezdu ze stavby projely čistící zónou (např. při použití mobilní čistící rampy), dle požadavku správce komunikace bude potřeba počítat s pravidelným klopením komunikací a průběžnou opravou výtluč. V případě staveništních komunikací je nutné počítat kromě zašterkování/zapanelování i s vykácením/ořezáním vzrostlé zeleně a vybudováním nájezdových ramp, dočasným zatrubněním příkopů a ochranou stávajících inženýrských sítí.

Přístupy pro stavební techniku budou realizovány zřízením většinou zemních ramp, případná vodoteč (byť občasná) bude překonána dostatečně kapacitním propustkem z únosného potrubí. Zřízení těchto přístupů je věcí posouzení, nacenění a dodávky zhotovitele stavby.

Staveništní komunikace budou zřizovány bez prodlení po zahájení stavby, a to včetně nutného kácení a skrývek ornice. Včasné vybudování staveništních komunikací nejen umožní zahájení výstavby SO bez zbytečného prodlení, ale rovněž sníží dopravní zátěž na veřejných komunikacích.

Pro účely stavby není potřeba staveništní úrovně křížení.

### 5.6.1. Dopravní obsluha je zajištěna

**Nákladními automobily** (zejména přeprava betonových a asfaltových směsí, šrotu, výkopové zeminy na skládky a trvalé deponie). V případě návozu nového kameniva ŠL, ŠD atp. bude využit nejbližší **kamenolom v Ševětíně**.

Stavbě budou dále sloužit vnitro-staveništní komunikace, které jsou v situaci označeny hnědě čárkovaně.

Přístupové komunikace pro staveništní dopravu jsou barevně vyznačeny v části dokumentace B.8.2.

Při odstavování mechanizace musí zhotovitel dbát na umožnění přístupu třetím osobám na pozemky v místě stávajících vjezdů a přístupů pro pěší.

**Nákladní železniční dopravou** bude prováděn odvoz/návoz především materiál z SO železničního svršku a spodku do nejbližší nakládkové/vykládkové stanice (návoz šterku a šterkodrtě z **lomu Ševětín**, návoz železničního svršku včetně kolejového roštu z montážní/demontážní základny). Zde je potřeba upozornit na překročení ložné míry při přepravě střední části výhybek.

### 5.6.2. Hlavní trasy staveništní dopravy:

#### 5.6.2.3 Zavážení zářezů opuštěné tratě.

Přeprava rozhodujícího objemu hmot, který bude navážen do opuštěných zářezů železniční tratě proběhne na konci stavby, po snesení stávajícího kolejového roštu a částečném odtěžení šterkového lože. Do té doby bude materiál mezideponován na plochách zařízení staveniště před tunelovými portály, zejména pak v meziportáli Hosínského a Chotýčanského

tunelu. Tento materiál pak bude přepraven po silnici II/146 a nové komunikace SO 30-32-51 do místa křížení se stávající železniční tratí v drážním km staré tratě 13,600 a 14,000 a rozvezen po tělese opuštěné trati do místa uložení. Od jižního portálu Hosínského tunelu je návoz zamýšlen směrem k Hrdějovicím a dále od přejezdu po opuštěné trati.

Zavezení opuštěných zářezů železniční trati na ŽST Ševětín je navrženo sjezdem z II/146 na D3 a dále sjezdem ze Ševětínem na I/3 a účelovou komunikaci vybudovanou jako provizorní pro přístup do kamenolomu.

#### **5.6.2.4 Přístupové komunikace k portálům tunelu.**

##### **5.6.2.4.1 Severní portál Chotýčanského tunelu**

V místě portálu jsou navrženy plochy zařízení staveniště ZS29 a 30. Přístup k plochám a samotného portálu je navržen následovně:

- 1) ve směru od ŽST Ševětín je přístup navržen ze silnice I/3 po staveništní komunikaci částečně vedené v ose novostavby směrem obslužné komunikaci dálnice D3 a dále k ploše ZS30. Tento přístup bude sloužit pro hloubenou část tunelu. Ve chvíli, kdy pokročí realizace hloubené části mezi dálnicí a Ševětínem, bude nutné v km 21,200, případně už v km 20,900 staveništní rampou najet na komunikaci SO 38-30-60 s napojením na obslužnou komunikaci D3. Důvodem je poloha vodoteče u hrany jižního zářezu.
- 2) Při realizaci západního úseku tunelu pod dálnicí D3 a během realizace ražené části tunelu je navržena po dohodě s obcí Vitín trasa přes parcely č. 300/55, 1711/2, 1710/8 a 641/3. Jedná se o trasu vedoucí přes pozemky obce Vitín a přes stávající přejezd P6098 kolem rybníka směrem k II/603. S obcí Vitín byla ústně kladně projednána i možnost vedení staveništní trasy západně od stávajícího rybníka po soukromých pozemcích (de facto posun o cca 5m, aby se zmírnil dopad staveništní dopravy na okolí rybníka), tato možnost vyžaduje souhlasy vlastníků dotčených pozemků a dočasné zatrubnění stávající vodoteče. Dle místostarosty obce s tím vlastníci pozemků předběžně souhlasí. Před zahájením přeprav zhotovitel tuto variantu opětovně prověří.
- 3) Provoz přes most přes dálnici D3 je omezen nosností 15,4t resp.  $V_r=28t$ .

##### **5.6.2.4.2 Severní portál Hosínského a jižní portál Chotýčanského tunelu**

Jedná se o meziportálový úsek mezi Chotýčanským a Hosínským tunelem, kde jsou navrženy velké plochy ZS12 - ZS23. Přístup do této oblasti je navržen z dálnice D3 se sjezdem na II/146.

##### **5.6.2.4.3 jižní portál Hosínského tunelu**

Přístup do oblasti je navržen z dálnice D3 na exitu 131 na I/34, dále do ulice Okružní, II/603 a dále III/10576 směrem k plochám zařízení staveniště ZS6 – ZS9.

#### **5.6.3.Úrovňové křížení s dráhou za účelem přístupu na stavbu**

Není navrženo.

#### 5.6.4. Nadrozměrná přeprava:

Přeprava musí být projednána se silničním správním orgánem, kterými jsou:

- obecní úřad - na místních komunikacích a veřejně přístupových účelových komunikacích,
- obecní úřad obce s rozšířenou působností - na silnicích II. a III. tříd pokud trasa přepravy nepřesáhne územní obvod obce s rozšířenou působností,
- krajský úřad - na silnicích I., II., a III. tříd / mimo dálnice a rychlostní silnice/ pokud trasa přepravy nepřesáhne územní obvod jednoho kraje,
- ministerstvo dopravy - v případech, že trasa přepravy přesahuje územní obvod jednoho kraje.

V rámci železniční dopravy bude překročena ložná míra během přepravy středních dílů výhybek.

### 5.7 Řešení zařízení staveniště včetně využití nových a stávajících objektů

Celý prostor staveniště je vykreslen v přehledné situaci stavby a v koordinačních výkresech, součástí prvotního geodetického vyměření stavby bude vytyčení výše uvedených parcel popř. jejich částí, hranice parcel budou vykolíkovány a označeny páskou. Dodavatel zodpovídá za údržbu vyznačení hranice stavby po celou dobu výstavby.

Hlavní zařízení staveniště ve smyslu ředitelství stavby, kde budou po dobu stavby hlavní specialisté zhotovitele, bude věcí dodávky zhotovitele stavby (pro vlastní potřebu i investora) si najít a z vysoutěžených prostředků stavby si pronajmout či zřídit vlastní.

V prostoru staveniště budou umístěny mobilní buňky:

stavbyvedoucího, chemické WC, šatny, kanceláře, hygienické zařízení. S ubytováním pracovníků na stavbě se neuvažuje, bude ho zajišťovat dodavatel. Stravování pracovníků není uvažováno na stavbě. Pracovníci se budou stravovat ve stravovacích zařízeních v okolí stavby. Na staveništi nebude vyráběna betonová směs, bude zabezpečena dovozem z centrálních výroben.

## 6 Technologie stavebních prací

### 6.1 Demontážní základna a deponování užitého materiálu svršku

Demontovaná a deponovaná kolejová pole budou ohodnocena kategorizátorem, a poté bude rozhodnuto o jejich využití, **demontážní základny jsou navrženy v ŽST Hluboká nad Vltavou - Zámostí, výhybna Nemanice II, ŽST Chotýčany, ŽST Ševětín.**

#### Demontáž železničního svršku:

V projektu je přednostně navrženo snesení železničního svršku pokladačem kolejových polí (např. PKP, UK25 apod.) s přemístěním po kolejích a uložením na demontážní základnu.

Demontáž výhybek může být provedena přímo na místě v kolejišti postupným rozebráním na jednotlivé části (drobné kolejivo, kolejnice, pražce). Odvoz se uvažuje po silnici.

Před definitivním odstraněním kolejového lože budou provedeny práce, které by mohly ohrozit následnou úpravu zemní pláň (kabelové trasy, trativody apod.). Spodní vrstva štěrkového lože bude rovněž ponechána v místě přístupových komunikací k umělým stavbám (propustky/mosty).

V místě opuštěné tratě bude těžba části štěrkového lože probíhat strojní čističkou dvěma pojezdy, kdy první pojezdem bude ŠL vyčištěno a druhým pojezdem odtěženo s odvozem do Veselí nad Lužnicí, následně bude odstraněn kolejový rošt a drážní těleso bude sloužit pro účely stavby (přeprava materiálu, zavážení opuštěných zářezů tratě). ŠL nebude předčištěno a odtěženo v celém profilu, ale pouze horní vrstva, spodní vrstva, kde se předpokládá větší podíl jemných částic bude ponechána a vytvoří pojízdnou vrstvu během ukládání rubaniny z tunelů.

Využitelný kolejový rošt z opuštěného úseku tratě bude deponován dle požadavku OŘ Plzeň v obvodu Nemanice II a v ŽST Veselí nad Lužnicí.

## 6.2 Recyklační základna

Recyklační štěrkového lože není navržena, neboť stávající trať bude opuštěna 06/2029 a bude zahájen dvoukolejný provoz na přeložce trati, využitelnost materiálu i s ohledem na rychlostní parametry tratě je minimální. Materiál z opuštěné tratě, bude dvěma pojezdy čističky vyčištěn a odvezen k deponování do ŽST Veselí nad Lužnicí. Kontaminovaný materiál, stejně tak jako materiál z pročištění štěrkového lože bude odvezen na příslušnou skládku silničními vozidly s přeložením ve stanici Chotýčany, nebo Hluboká nad Vltavou - Zámostí nebo v Obvodu Nemanice II. Recyklace/předrcení materiálu z výrubu bude probíhat na plochách ZS vpravo trati mezi portály u Dobřejovic. Odstavení čističky kolejového lože je možné na kolejích terminálu v Obvodu Nemanice II.

Materiál bude z tunelů odvážen silničními nákladními vozidly na plochy ZS, kde bude upravena frakce a následně bude opět silničními vozidly odvezen na místo uložení (násypové těleso, do opuštěných zářezů tratě). Předpokládaná frekvence vozidel s výrubem z tunelu je v průměru 3-5 TNV/h, tedy 30-66 TNV/14h. Odvoz rubaniny může v prvních fázích výstavby probíhat velkoobjemovými nakladači, ale s rostoucí přepravní vzdáleností bude výhodnější používat velkoobjemové demпры.

Využití materiál z demolice pozemních a mostních objektů včetně jeho předrcení není navrženo bude odvezen na skládku, kromě využitelného materiálu dle požadavku SDC (např. nástupištní desky, betonové pražce atp.).

### Drtící mobilní zařízení:

Umístění dvou drtících zařízení je navrženo na plochách ZS 15,19, ale je možné využít i ostatní plochy mezi portály tunelů za násypovým tělesem dále od Dobřejovic.

- Celkový objem materiálu k předrcení cca 570 tis.m<sup>3</sup>.
- Časový předpoklad výrubu a drcení během ražby jak tunelu, tak štol 04/2025 – 10/2027.
- Předpokládaná skladba drtící základny:
  - Čelistový drtič pro velkou frakci
  - Kuželový drtič pro menší frakce

○ Třidič

Typ zařízení je věcí návrhu zhotovitele stavby, stejně tak jako případné zvážení záložních strojů a zařízení v případě poruchy. Navržený výkon drtiče a třídače 200t/h.

### 6.3 Montáž železničního svršku

Montážní základnu pro montáž a demontáž kolejových polí je navrženo zřídit v ŽST Hluboká nad Vltavou-Zámostí, ve výhybně Nemanice II, v ŽST Chotýčany.

V TÚ je možná oddělená montáž pražců a kolejnic (např. strojem PTH 350). Samostatná pokládka kolejnic a pražců bude použita na zhlaví pro montáž koleje mezi výhybkami za použití dvoucestného vozidla se speciálním rámem.

Specifikem stavby železničního svršku je pevná jízdní dráha, která je navržena v místě obou tunelových objektů, přičemž konkrétní typ není zadán. Součástí PJD je i roznášecí HGT vrstva, jejíž zhotovení je součástí železničního svršku, nikoliv tunelu. Samotná HGT vrstva bude realizována finišerem po dokončení sekundárního ostění tunelu. Následovat bude realizace konkrétního typu PJD. Montáž technologií, které jsou náchylné na čistotu prostředí budou osazeny až po dokončení mokrých a prašných procesů.

Výhybky budou přivezeny po ucelených částech (kromě srdcovky) na železničních vozech a smontovány na místě. V rámci provizorních stavů, kde je časový prostor pro realizaci omezený, bude srdcovková část smontována předem v blízkosti def. uložení a do místa určení bude přepravena pokladačem nebo kolejovým jeřábem.

Navážení štěrku do spodní části nového kolejového lože bude provedeno v krátkodobých přednostně nočních výlukách sousední provozované koleje v příslušných stavebních postupech. Konečné doplnění štěrku bude provedeno z osy nové, ale ještě neprovozované (vyloučené) koleje. **Kamenivo do kolejového lože i do konstrukčních vrstev bude získáno z lomu Ševětín.**

Hospodaření s vyzískaným materiálem musí odpovídat Směrnici SŽ č.42.

### 6.4 Pracovní doba

Dle požadavku investora jsou stavební postupy a HMG stavebních prací a výluk zpracovány na 12h pracovní dobu. Dále jsou navrženy pro vybrané činnosti noční práce.

Jedná se např o:

- montáž TS a TV,
- výstavba pažení podchodů, mostů
- montáž trakčních bran
- sypání štěrkového lože a štěrkodrtí do sousední koleje na zhlavích
- aktivace přezkušování vybraných prvků zab. zařízení
- svařování BK
- betonování mostních konstrukcí
- demolice mostních konstrukcí
- osazování nosných konstrukcí mostů a provizorních skruží



- zátěžové testy mostů
- důlní činnost za předpokladu dostatečného odstínění od obytné zástavby

## 6.5 Výstavba

- Před začátkem provádění stavebních prací zhotovitel doplní a upřesní harmonogram stavby a stavební postupy, které projedná na kontrolních dnech stavby. Jakékoliv ev. změny v harmonogramu stavby a stavebních postupech je nutno projednat dle předpisu SŽ D7/2 Organizování výlukových činností, čl. 7, odst. (3).
- Proběhne příprava území v podobě kácení zeleně v období vegetačního klidu, budou sejmuty humózní vrstvy, ornice a podorníci v místě staveniště a na plochách zařízení staveniště. Budou vytyčeny všechny stávající inženýrské sítě, provedeny přeložky sítí. Dojde k výstavbě staveništních komunikací a ploch zařízení stavenišť včetně zřízení technologického zázemí pro stavbu (buňkoviště, napojení na inženýrské sítě, odvodnění staveniště atp.). Budou projednány dopravní trasy a provedena pasportizace stávajícího stavu komunikací, které bude stavba využívat. Bude vybudována el. přípojka 2000kVA u každého portálu tunelu.
- Opravy a zesílení silnice II/146 v úseku mezi dálnicí D3 a novým drážním tělesem mezi portály tunelů. Jedná se o hlavní přístupovou trasu do oblasti Dobřovic.
- Výstavba SO a PS mimo stávající provozovanou trať. V místech křížení se stávající silniční sítí jsou navrženy nové mostní objekty, které budou včetně převáděné komunikace realizovány v předstihu, napojení na stávající stav bude proveden po postupně se zachováním provozu, případně se zastaveným provozem a odklonovou trasou.
- Ražba obou tunelů bude probíhat najednou ze všech čtyřech čeleb metodou NRTM, s ohledem na předpoklad nekvalitních zemin v prvních měsících ražby, je třeba začít s ražbou bez prodlení, aby byl včas vhodný materiál pro násypová tělesa železničního spodku, ale i silničních těles u nadjezdů. Navržená doba realizace rozhodujícího Chotýčanského tunelu je 6 let, výstavba tunelu hosínského je navržena v délce trvání 5,5 roku. Délku výstavby neovlivňuje jen samotná ražba, ale i problematické hloubené portálové úseky, zejména severní u hosínského tunelu a severní u Chotýčanského tunelu, kde je nutné počítat s omezením během realizace v místě dálnice.
- Co nejdříve od zahájení stavby je třeba začít s realizací násypového tělesa v meziportálu, aby mohla začít konsolidace. Je předpoklad, že samotné založení na šterkopískových pilotách a roznášecí konsolidační vrstva bude z nového materiálu, neboť v počátcích stavby nebude k dispozici kvalitní rubanina z tunelu. Před, případně nejpozději současně s tělesem násypu je třeba realizovat i konsolidační přísyp v místě mostních objektů, ten bude po proběhnutí části konsolidaci odtěžen a na jeho místě bude realizován mostní objekt, včetně zásypu přechodové oblasti. Aby bylo sedání jak v místě násypu, tak v místě mostních objektů rovnoměrné, musí geotechnik zhotovitele dle skutečných podmínek na stavbě společně s projektantem stanovit optimální časovou posloupnost/souslednost realizace konsolidačního přísypu.
  - Projekt předpokládá realizaci šterkových pilot v celkové délce 507 230m (cca 280 tis.m3), v délce 229 dní, při denní spotřebě kameniva 1130m<sup>3</sup> (průměr

piloty 0,8m), což odpovídá cca 9 technologickým soupravám (vrtná souprava a souprava s hutním trnem) s denním výkonem 250m délky piloty pro každou soupravu.

- Následně bude realizována konsolidační vrstva o objemu 208 391m<sup>3</sup> materiálu. Předpokládaná doba realizace tělesa při realizaci na 5 místech současně je 220dní, což znamená denně navézt 947m<sup>3</sup> kameniva. Z jednání s kamenolomem v Ševětíně vyplynulo, že maximální možná dodávka kameniva na stavbu je 11 tis./denně, což je cca 5,5 tis.m<sup>3</sup> kameniva.
- Samotné násypové těleso ze zpětně využitelného materiálu je o objemu 452 tis.m<sup>3</sup> (18 tis. zemina zlepšená + 434 tis. rubanina). Předpokládaná doba realizace je 2 roky shodně s ražbou tunelových objektů, před realizací násypového tělesa z kvalitního výrubu z tunelu, bude rok probíhat výstavba části násypu ze zlepšených zemin do výšky tělesa 6,0m včetně.
- **S ohledem na předpoklad sedání násypového tělesa je nutné přihlídnout k poloze všech SO a PS včetně polohy staveništních komunikací a realizovat je v dostatečném odstupu, případně až po proběhnutí konsolidace násypu, aby během sedání železničního násypu nedošlo k jejich degradaci či poškození. Konkrétní řešení je předmětem konkrétního SO či PS. Druhotné sednutí násypu řádově v cm je již akceptovatelné, ale o přesném čase rozhodně geotechnik stavby po dohodě s projektantem.**
  - Celkové sedání násypu je v celé délce proměnlivé a pohybuje se mezi 15 – 45cm. Nicméně tato hodnota není rozhodující, bude kompenzována v průběhu výstavby násypu – během cca 2 let.
  - Další sedání proběhne do cca 3let v rozmezí od 2-4cm.
  - Další sedání v horizontu do 120 let bude o hodnotě 8-25cm.

**V projektu je navržena konsolidace tělesa v místě mostů cca 630 dní, na kritické cestě je most SO 38-20-05, kde musí proběhnout konsolidace jak v místě stávající polohy komunikace II/146, tak v místě nové polohy mostu, který jí převádí.**

- Během realizace stavby není navrženo dlouhodobé zastavení drážního provozu, jsou navrženy krátkodobé zastavené provozy z důvodu práce na TV a aktivaci zab. zařízení. V lokalitě Nemanice I je navrženo postupné zapojení TK č.702 a následně 701 a 703, tomu předchází s ohledem na posun os kolejí provizorní vyosení stávající koleje č. 1 ve výhybně Nemanice I. V lokalitě Ševětín je navrženo provizorní zapojení TK č.1 do SK č. 3,5 prostřednictvím provizorní výhybky. U kolejí budou vybudovány provizorní nástupištní hrany v délce 140m. SK č.5 bude zdopravněna, a dojde k demolici stávající rampy podél koleje. Za účelem zachování provozu směr Mazelov bude zřízen dočasný přejezd přes provizorní TK č.1. Po převedení provozu na novou TK č.2 včetně nových SK č. 1,2,4 v Ševětíně bude definitivně dokončena TK č.1.
- S ohledem na zachování provozu během realizace stavby nebude možné stávající kolejové lože využít v rámci stavby. TO bude po převedení provozu do nové stopy pročištěno čističkou kolejového lože s odvozem podsítného na skládku a následně odtěženo s deponováním v ŽST Veselí nad Lužnicí (požadavek OŘ Plzeň).
- Během realizace stavby je navržena odklonová trasa pro nákladní vozidla do lomu Ševětín, a to severně podél drážního tělesa, následně podjezdem pod tratí s napažením na II/603.
- Přístup k zaváženým zářezům opuštěné tratě je navržen v místech křížení tratě se stávající komunikací II/146, případně s navrženými staveništními komunikacemi.



- „Při provádění výkopů v úseku mezi Hosínským a Chotýčanským tunelem, je nutné zkoordinovat tyto stavební práce s vrtáním pilot pro hlubinné založení základových patek trakčního vedení. Základové patky založené na pilotách jsou navrženy v úseku v km 13,368 – 13,517, km 14,433 – 14,598 a km 15,814 – 15,924, který se nachází v zářezu.  
Díky vysoké hladině podzemní vody, která se nachází místy až 0,15 m pod povrchem, a s tím spojeným rizikem porušení pilot při provádění (krvácení pilot), je nutné vrtání z pracovní úrovně min. 2,0 m nad budoucí hlavu pilot viz SO 38-60-51.1. V místě výšky zářezu menší jak 2,0 m, bude vrtání pilot provedeno ze stávajícího terénu po skrývce ornice.
- Odvoz přebytku výkopku na skládky bude realizován v místě stavby přes II/143 a D3.  
Upozornění:  
*Na dálnici a na silnici I. třídy je zakázána jízda nákladním autům v neděli a ostatních dnech pracovního klidu v době od 13.00 do 22.00 hodin, v sobotu v období od 1. července do 31. srpna v době od 7.00 do 13.00 hodin a v pátek v období od 1. července do 31. srpna v době od 17.00 do 21.00 hodin.*
- Stávající vodoteče v místě přitěžovacího násypu budou řešeny tak, že v ose nové přeložky vodoteče budou umístěny nad sebou provizorní trouby, postupně, jak bude docházet k sedání násypu bude docházet k přelévání vodoteče ze spodní trouby (postupně zatlačované a přestávající plnit svoji funkci) do horní. V místech, kde je totožná osa vodoteče v definitivním a stávajícím stavu, případně v definitivním stavu a provizorním stavu řeší provizorní převedení vodoteče mostní objekt.
- Inženýrské sítě mezi portály obou tunelů budou s ohledem na předpoklad velkého sedání násypu během výstavby přeloženy nejprve provizorně a po proběhnutí rozhodující míry konsolidace přeloženy do definitivní polohy.

## 6.6 Využití stávajících nebo budovaných objektů

Při návrhu ploch zařízení staveniště byla snaha o využití stávajících objektů. Z toho důvodu je:

- K přístupům k plochám ZS budou využity stávající komunikace a nově navržené staveništní komunikace vyznačené v příloze B.8.2.
- Volné plochy v ŽST Hluboká nad Vltavou - Zámostí, výhybna Nemanice II a ŽST Chotýčany.

## 6.7 Práce v noci

V nočních hodinách jsou navrženy následující stavební práce:

- montáž TS a některých úseků TV,
- výstavba pažení podchodů, mostů v ose kolejí
- montáž trakčních bran,
- v případě potřeby s ohledem na klimatické podmínky betonování mostních objektů
- přeprava nadrozměrných nákladů
- je možné pokračovat v realizaci tunelových objektů

- pokládka kolizních výhybek a jejich propojování
- zřizování bezstykové koleje (svařování)
- skládka/naložení kolejnic
- uzavírky komunikací při demolicí mostních objektů, manipulaci s NK
- broušení výhybek
- sypání a těžení šterku a jiná manipulace
- výměny SW zab. zařízení

Vybraný dodavatel stavby po upřesnění stavebních prací a nasazení strojů a mechanismů musí požádat o časově omezené povolení ve smyslu zákona 258/2000 Sb., § 31 v platném znění při nutnosti provádění prací v noční době.

## **6.8 Staveništní mechanizace**

Rozhodující stavební stroje použité při realizaci:

### Výstavba komunikací a železničního spodku

- Silniční hutnicí válce statické i vibrační
- Finišery pro pokládku asfaltových směsí
- Grejdry
- Kolové nakladače
- Bagry, buldozery, kráčivá rypadla
- Silniční nákladní prostředky pro převoz zeminy (tří až čtyřnápravová vozidla s korbou, tahače s návěsy pro převoz zeminy)
- Silniční jeřáby
- Zemní frézy pro realizaci zlepšených zemin
- Drtiče smýcených dřevin

### Výstavba železničního svršku:

- Pokladače kolejových polí
- Stroje pro oddělenou pokládku pražců a kolejnic (např. PTH 350)
- Strojní podbíječky kolejového roštu
- Stroje pro úpravu šterkového lože do profilu
- Kolejové jeřáby
- Dvoucestné bagry
- Svařovací technika
- Brousící vlak
- Čistička kolejového lože

### Práce na TV

- Montážní vozy trakčního vedení a žebříky
- Pojízdna betonárka pro realizaci základů TV, případně betonáž z autodomíchavače
- Silniční mechanizace pro osazování stožárů a bran TV v úsecích bez koleje (např. v místech přeložky)

### Výstavba pozemních objektů a mostů, mechanizace nad rámec již uvedeně

- Pumpy na betonovou směs
- Autodomíchavače
- Ponorná čerpadla

#### Zakládání a pažení

- Velké pilotovací soupravy pro realizaci betonových pilot a předvrtů s výpažnicí pro šterkové piloty
- Soupravy s vibračním trnem pro zavibrování šterku do podloží
- Malé pilotovací soupravy pro mikropilotáž a pažení
- Hydrofrézy pro realizaci podzemních stěn včetně technologického zázemí (sila pro bentonitovou či jílo-cementovou směs, rozvody potrubí atp., jeřáby pro osazení armatury)
- Zařízení pro aplikaci stříkaného betonu

#### Výstavba tunelu metodou NRTM

- Frézy na pásovém podvozku s výložníkem (tzv. roadheader) využívané při pevnostech horniny do 50 Mpa.
- Hydraulické kladivo – impaktor
- Tunelbagry – vysoce výkonné bagry s možností natáčení ramene bagru po obvodu dle profilu tunelu využívané pro rozpojování v měkčích horninách (do 30 – 40MPa) a pro profilaci výrubu.
- Kolové nakladače rubaniny, dempry
- Vrtací vozy pro navrtání otvorů pro vložení trhavin
- Tři drtící základny pro úpravu frakce výrubu z tunelu o výkonu 180t/h
- Čtyři mobilní betonárny u portálu tunelů.

#### Ostatní drobná mechanizace

- Dálkové řízené hutnící prostředky do výkopových rýh
- Ruční nářadí (bourací kladiva, úhlové brusky, motorové pily, naftové agregáty, kompresory, elektrocentrály, vibrační desky, čerpadla atp.)

Zhotovitel sám dle skutečně použití techniky a technologie a upřesněného HMG stavebních prací navrhne a zajistí konkrétní a dostatečný počet staveništních mechanismů. V této souvislosti stojí za to poukázat na zvýšení potřeby zejména vrtných souprav při realizaci založení nového násypového tělesa a dostatečný počet silničních nákladních prostředků pro dovoz rubaniny a návoz materiálu ze zemníků.

## **6.9 Provizorní stavy**

- 1) Je navrženo provizorní vyosení SK č. 1 Výhybny Nemanice I, důvodem je poloha nové koleje č. 702.
- 2) Zapojení st. kolejí č. 3,5 (nově 1,3) včetně výstavby provizorních nástupišť u těchto kolejí a provizorní přejezdové konstrukce na zhlaví. Tím dojde k uvolnění staveniště pro rekonstrukci kolejiště ŽST Ševětín včetně nového podchodu, který musí být realizován najednou, bez etap z důvodu vysoké hladiny spodní vody a typu technického řešení.
- 3) Provizorně bude zapojena nová SK č. 1 v ŽST Ševětín do stávající výhybky č. 1 za účelem zajištění přístupu staveništní mechanizace.
- 4) Je vložena provizorní výhybka do SK č. 2 Výhybny Nemanice I pro zajištění přístupu staveništní mechanizace k tunelům.

- 5) Je navrženo mostní provizorium přes klenbový most přes starou trať směrem k obci Vitín, důvodem je nedostatečná únosnost stávajícího mostu s ohledem na předpokládané zatížení stavbou. Z důvodu umístění mostního provizoria, budou mostu ubourány poprsní zídky.
- 6) Je navrženo mostní provizorium přes Dobřejovický potok pro převedení staveništní dopravy.
- 7) Během přeprav materiálu do opuštěných zářezů trati bude staveništní doprava vedena v ose stávající trati přes stávající mostní objekty, u kterých se s ohledem na stávající provoz drážní dopravy nepředpokládají problémy s přejezdy staveništních vozidel. Nicméně zhotovitel stavby je povinen možná rizika vyhodnotit a případné zesílení konstrukce nad mosty (např. zapanelováním) zahrnout do své nabídky a nákladů, případně je dle svého uvážení zahrnout preventivně.
- 8) Provizorní zapojení nové koleje č.711 v Nemanicích na stávající stav z důvodu umožnění odvozu materiálu železničního svršku při snášená staré trati.

## 7 Dopravní trasy

### 7.1 Zajištění dopravní obsluhy

Nákladní železniční dopravou bude prováděn odvoz/návoz především materiál z SO železničního svršku a spodku (návoz nového štěrku a štěrkodrtě, kolejová pole/kolejnice/pražce, stožáry TV). Pro tyto účely bude využívána plocha ZS 8,10,12.

Rovněž bude železniční dopravou odvezena část odpadů na skládky v Úholičkách s přeložením v ŽST Středokluky a na skládku Benátský Vrch s přeložením v ŽST Stará Boleslav.

Silniční nákladní doprava bude využívána zejména pro:

- odvoz odpadů na příslušné skládky:
  - které nejsou napojeny na železniční síť a není navrženo přeložení na silniční nákladní auta,
  - kde se s ohledem na množství materiálu nevyplatí využití železniční přepravy s přeložením silnice/železnice v místě nakládky i vykládky.

Jedná se zejména o odvoz šrotu, smýcených dřeviny, nebezpečného odpadu (azbest, akumulátory, odpad z recyklace ŠL, suť atp.), část materiálu z výkopu jednotlivých SO (mosty, propustky, pozemní objekty).

- Silniční nákladní dopravou bude navážen zejména nový materiál, jedná se zejména o:
  - betonové a asfaltové směsi,
  - stavební materiál pro výstavbu mostních a pozemních staveb (ocelové konstrukční prvky, výztuž, zdící prvky atp.),
  - staveništní prefabrikáty,

Dále budou po silnici přepraveny staveništní buňky, energetická zařízení pro účely stavby (agregáty a elektrocentrály, kompresory), nářadí a mobilní buňky hygienického zázemí atp..

Pro přepravu materiálu budou převážně stávající komunikace I, II, III. tříd a místní komunikace.

Zejména těžká nákladní vozidla stavby, které budou denně využívána na stavbě (bagry, rypadla, grejdry atp.) budou v průběhu realizace využívat projednané dopravní trasy a nebude docházet ke každodennímu návozu této techniky na stavbu. Vozidla možné odstavovat kdekoli v obvodu stavby při dodržení podmínek uvedených v kapitole 20 a části dokumentace B.03. Nerespektování tohoto požadavku může vést ke zbytečnému přetěžování komunikací. Případné opravy s tím spojené půjdou k tíži zhotovitele stavby.

Přehled zařízení k využívání/odstraňování odpadů a vytipovaných kamenolomů je pouze informativního charakteru a není pro zhotovitele stavby závazný. Zhotovitel stavby je povinen zajistit si skládky nebo další zařízení pro nakládání s odpady a kamenolomy sám, včetně prověření jejich kapacit a promítnout tuto skutečnost do nabídky.

Projednání dopravních tras a závěry z těchto projednání jsou součástí přílohy této TZ.

## **7.2 Využití silnic stavbou**

### **7.2.1. Popis využívaných veřejně přístupných silnic v místě stavby**

Na tomto místě je třeba upozornit, že místní komunikace a komunikace III. tříd nejsou dimenzovány na vysokou frekvenci těžkých vozidel stavby a některé již dnes vykazují známky poruch (výtluky, spáry a poničené krajnice). V rámci stavby musí zhotovitel počítat s pravidelnými opravami krytu vozovek v průběhu stavby a v předstihu před zahájením přeprav oprav stávající výtluky na projednaných trasách, aby nedocházelo k další degradaci povrchu vozovky a popřípadě podkladních vrstev. Se správcem komunikace projedná četnost čištění komunikací a typ nákladních vozidel a jejich maximální loženou hmotnost.

Komunikace lze rozdělit do pěti kategorií.

- Silnice I. až III. třídy, které jsou ve vlastnictví a správě státu a krajů. Tyto komunikace by sice měly vyhovět i zvýšenému zatížení od dopravy materiálu a zařízení stavbou, ale v řadě případů jsou k úpravám před i po stavbě zařazeny vč. investičních nákladů.
- Druhou kategorií jsou místní a účelové komunikace ve vlastnictví a správě obcí a organizací, výjimečně jednotlivců, které jsou sice zpevněné, ale konstrukce již na zvýšené zatížení dimenzována není a je povinností stavby tyto cesty udržovat v bezpečném a provozuschopném stavu a po skončení stavby je uvést do původního stavu.
- Třetí kategorií jsou stávající polní případně lesní cesty, které jsou nezpevněné a využívají je z větší části zemědělské organizace. Tyto cesty si většinou vyžádají dodatečné povrchové úpravy zpevnění a po ukončení stavby zůstanou i nadále k používání.

- Čtvrtou kategorií jsou komunikace staveništní jako cesty zcela nové pouze pro potřeby stavby, které budou po ukončení stavby ve většině případů sneseny a plochy uvedeny do původního stavu. Některé z těchto cest zpevňované pro potřeby stavby budou po dohodě investora s vlastníky pozemků ponechány.
- Poslední, pátou, kategorií cest jsou přístupové komunikace vedoucí k portálům tunelů pro zabezpečení přístupu požární, zdravotní a vyprošťovací techniky při nehodách nebo jiných výjimečných událostech v tunelu. Po dobu stavby budou v jejich stopě fungovat komunikace staveništní, po ukončení stavby budou upraveny pro výše uvedený účel. Zřízení ZS a úpravy komunikací. Založení ZS, nové staveništní komunikace nebo komunikace upravované (rekonstrukce nebo zpevnění) jsou předepsány provádět v rámci přípravných prací (tzv. nultých etapách) před započítím konkrétních modernizačních prací na železničním spodku a svršku na trati nebo v rámci nové stanice.

V rámci této stavby je zřizována tzv. Hlavní staveništní komunikace, která je vedena převážně podél linie nového železničního náspu po obou stranách a je využita jako trasa pro těžkou dopravu (zejména přepravu zemního materiálu). Pokud bude nutné překonat příkop nebo vodoteč (byť občasnou) bude pod komunikací zřízen provizorní propustek z dostatečně únosného potrubí. Součástí hlavní staveništní komunikace je i silnice II/146, která propojuje rozhodující plochy ZS s kapacitní silnicí II/603 a dálnicí D3 a silnice III/10576, která propojuje jižní portál Hosínského tunelu se silnicí II/603.

Specifickým případem staveništní komunikace je náhradní trasa pro vozidla z/do kamenolomu, která jsou odkloněna po tzv. severní staveništní komunikaci podél drážního tělesa s podjezdem dráhy v nkm 23,600 s pokračováním na I/3.

<b>Dálnice:</b>	D3
<b>I. třídy:</b>	I/3, I/26, I/34
<b>II. třídy:</b>	II/603, II/146
<b>III. třídy:</b>	III/1556, III/1463, III/1463A, III/10575, III/10576, III/10570, III/10578, III/1461

**Místní komunikace:** Suchomelská, H. Kvapilové, Školní, Luční, Opatovická, Polní, MK bez označení

Hlavní zátěž bude probíhat po dálnici D3 po přípojných silnicích II/146 a III/10576 k hlavním plochám zařízení staveniště.

### 7.3 Diagnostika, zesílení a oprava stávajících komunikací

V rámci projektu stavby jsou vyčleněny finance na nutné opravy a zesílení vozovek před a po stavbě, dle požadavků správců/vlastníků těchto komunikací, případně dle předpokladu projektanta. Posloupnost během realizace:

- 1) Provedení diagnostiky, pasportizace a fotodokumentace dopravních tras, zajistí zhotovitel stavby těsně před zahájením stavby.
- 2) Dle bodu 1) úprava dopravních tras formou zpevnění krajnic (jednostranně/oboustranně), případně rekonstrukce vozovky v celém profilu. V některých případech může dojít k úpravě stávajících propustků.
- 3) Po dokončení stavební činnosti provedení diagnostiky vozovky.



- 4) Vyhodnocení diagnostiky po stavbě a provedení příslušných oprav se sjednocujícím finálním povrchem.
- 5) V místě staveništní komunikace přes přejezd P6098 k II/603 bude před stavbou stávající komunikace vhodně upravena tak, aby byly minimalizovány vibrace od staveništních vozidel na hrázi rybníka (nová obrusná vrstva) a budou zesíleno podloží v místě příčných přechodů přepadů rybníka. V celé délce rybníka bude umístěna souvislá clonící bariéra z plného materiálu min. výšky 2,0m.

Podrobně je problematika řešena v SO SO 30-32-51 - Nemanice-Ševětín, staveništní komunikace a SO 30-32-52 Nemanice-Ševětín, dopravní opatření.

### **Popis staveništních komunikací**

V místech, kde staveništní komunikace je v ose nově budované komunikace, bude vybudováno těleso komunikace a povrch zpevněn zemní frézou s pojivem. Nové konstrukční vrstvy a obrusná vrstva budou realizovány až po pominutí potřeby jízd pravidelné těžké staveništní dopravy. Pravidelné opravy staveništních komunikací a jejich úprava pro následné definitivní konstrukční vrstvy je věcí dodávky zhotovitele stavby a musí být součástí soutěžní nabídky.

Celková délka staveništních komunikací určená ke zpevnění 10 400m

V místě stávající tratě nepředpokládá projektant nutnost zpevnění povrchu během přeprav při zavážení opuštěných zářezů s ohledem na ponechání materiálu z těžby vrchní části šterkového lože. Projektant doporučuje, aby si zhotovitel dle svých zkušeností z jiných staveb ponechal finanční rezervu na zesílení konstrukce nad stávajícími převážně klenbovými mosty formou zapanelování, případně přesypáním. Na stávající trati jsou dva mosty s mostnicemi, přes které není možné přejíždět silniční staveništní technikou, jedná se o most přes dálnici D3 u Ševětín a o most přes II/603 na zhlaví Chotýčan.

### **Úpravy na stávajících komunikacích před a po stavbě**

- Silnice II/146 na silnici budou před zahájení stavby provedeny úpravy pro provoz těžké staveništní techniky s frekvencí TNV až 39 TNV/h v úseku mezi dálnicí D3 a novým drážním tělesem v délce 2630m. Na začátku stavby bude provedeno zpevnění krajnic, na konci stavby bude v témže rozsahu provedena oprava obrusné vrstvy komunikace. Během prací není navržena uzavírka ale omezení provozu na jeden jízdní pruh bez potřeby objízdných tras. Předpokládaná doba omezení 1 měsíc na začátku stavby a konci stavby.
- Silnice III/10576 na silnici budou před zahájení stavby provedeny úpravy pro provoz těžké staveništní techniky s frekvencí TNV až 20 TNV/h v úseku mezi silnicí II/603 a novým drážním tělesem v délce 800m. Na začátku stavby bude provedeno zpevnění krajnic, na konci stavby bude v témže rozsahu provedena oprava obrusné vrstvy komunikace. Během prací není navržena uzavírka ale omezení provozu na jeden jízdní pruh bez potřeby objízdných tras. Předpokládaná doba omezení 14 dní na začátku stavby a konci stavby.
- Účelová komunikace podél drážního tělesa určená pro převedení provozu z/do kamenolomu během uzavírky přejezdu s frekvencí TNV až 200 TNV/den. Jedná se o úsek od napojení na III/1556 přes stávající podjezd v novém drážním km 23,550 po napojení na I/3 v délce 1500m. Úpravy silnice budou v rozsahu vyřezání dřevin v profilu silnice, zpevnění krajnic a doplnění výhyben.

- Silnice III/1463 bude využívána jako vedlejší přístup k severnímu portálu Hosínského tunelu a k technologické budově. Hlavní přístup je navržen po staveništní komunikaci podél drážního tělesa sjezdem z II/146. Na začátku stavby bude provedeno zpevnění krajnic, na konci stavby bude v témže rozsahu provedena oprava obrusné vrstvy komunikace. Během prací není navržena uzavírka ale omezení provozu na jeden jízdní pruh bez potřeby objízdných tras. Předpokládaná doba omezení 14dní na začátku stavby a konci stavby, úprava je navržena v délce 910m.
- Silnice II/603 mezi III/10576 a II/146, max. denní frekvence v jednom směru činí 127TNV/den, v úseku mezi II/146 a provizorním sjezdem z II/603 před obcí Vitín 120TNV/den. V celé délce úseku byla požadováno provést v rámci projektu stavby diagnostiku a navrhnout technická opatření. V době odevzdání dokumentace nebyly závěry z průzkumů ani návrh technických opatření ještě k dispozici.

Celková délka úprav stáv. komunikací v rozsahu zpevnění krajnic	5840m
Celková délka úprav stáv. komunikací v rozsahu opravy obrusné vrstvy	4340m

Je povinností zhotovitele v rámci soutěže výše uvedené upravit dle svých zkušeností a navržené technologie a promítnout do nákladů soutěžní nabídky.

## 8 Navržené zemníky pro stavbu

### 8.1 Zajištění kapacity pro návoz štěrku a štěrkodrtí

Silniční nákladní doprava

P.č.	Lokalita	Provozovatel
1.	Kamenolom Ševětín, navážka vozidly	<i>Kámen a písek spol. s.r.o., denní expedice kameniva až 11000t denně.</i>

Železniční doprava, zemníky pro velké kubatury (SO železničního svršku a spodku).

P.č.	Lokalita	Provozovatel
2.	Kamenolom Votice, navážka vozidly, vlastní vlečka	<i>Zapa beton a.s.</i>

### 8.2 Zajištění kapacity pro betonáž

Oba tunely budou realizovány metodou NRTM, jejíž nedílnou součástí je primární a sekundární ostění.

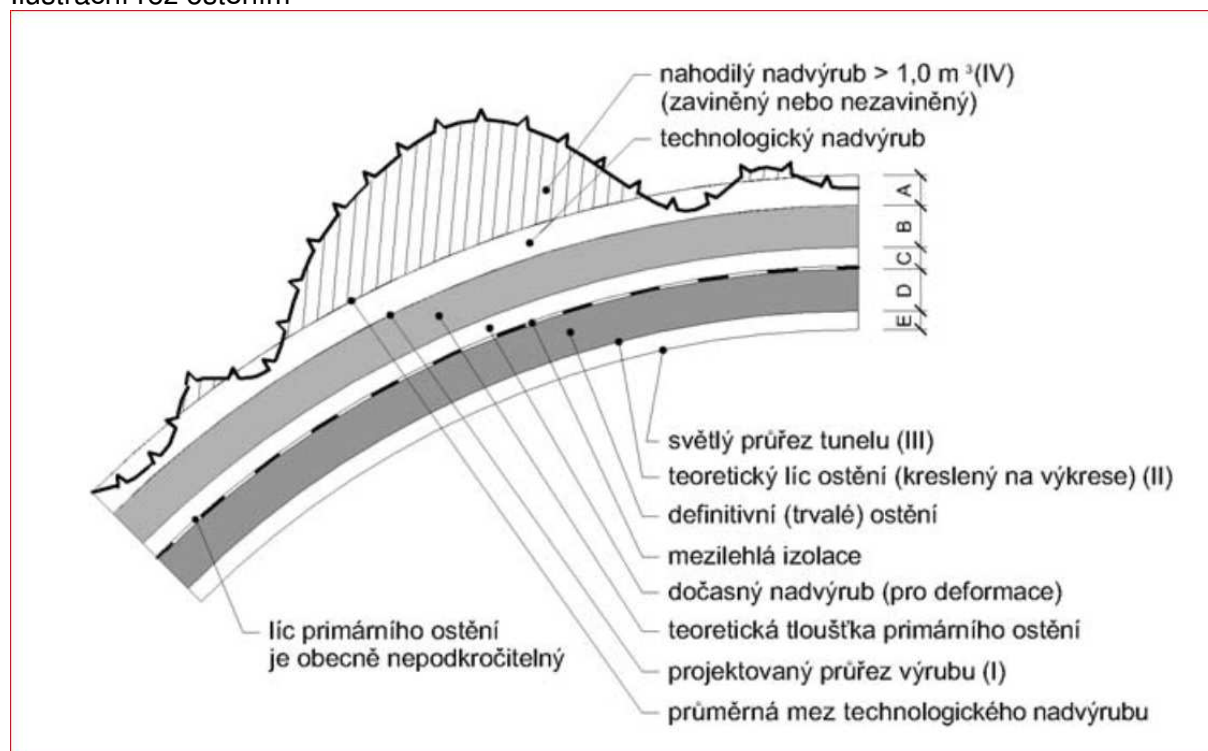
Primární neboli provizorní ostění zajišťuje stříkaný beton, který je vyztužen ocelovými sítěmi.

Definitivní ostění se provádí proudovou metodou a zajišťuje zejména:

- Profilaci dna tunelu a podklad pro izolaci
- Provedení izolace dna tunelu a betonáž dna tunelu
- Profilaci primárního ostění tunelu pod izolaci a samotnou izolaci tunelu
- Vyztuž def. ostění, betonáž def. ostění



Ilustrační řez ostěním



Stabilní betonárny, které se nachází v blízkosti staveniště (rok 2021):

1) Rudolfovská 170, PSČ 370 01 České Budějovice. Betonárna typ CE 50.1m³ s hodinovým výkonem 40 m³ čerstvého betonu. Celoroční automatický, počítačem řízený provoz. Betonárna je pro zimní období vybavena zařízením pro ohřev záměsové vody a kameniva. Součástí betonárny je i recyklační zařízení pro zpracování zbytkového betonu. Vzdálenost od Hrdějovic 2,9 km, od Dobřejovic 9,9 km, od Ševětína 14,9 km.

2) Okružní 544, PSČ 370 04 České Budějovice. Betonárna typ STETTER M-2 s ověřeným hodinovým výkonem až 90.m³ čerstvého betonu, plně automatizována řídicím systémem ASTERIX ATX 300. Možnosti dávkování 4 frakce kameniva, 4 druhy cementu nebo popílku a 5 druhů přísad. Vzdálenost od Hrdějovic 4,5 km, od Dobřejovic 11,6 km, od Ševětína 16,6 km.

3) Veselí nad Lužnicí. Betonárna typ MSO SIMEM 1 m³ s hodinovým výkonem 50 m³ čerstvého betonu. Celoroční automatický, počítačem řízený provoz. Betonárna je vybavena zařízením pro předeřev řadového zásobníku kameniva. Záložní betonárna v areálu typ PDS 320 NT 2x2 m3 s hodinovým výkonem 90 m³ čerstvého betonu. Celoroční automatický, počítačem řízený provoz. Betonárna je pro zimní období vybavena zařízením pro vývoj páry a pro předeřev věžových skládek kameniva. Součástí betonárny je i recyklační zařízení pro zpracování zbytkového betonu. Vzdálenost od Ševětína 17,6 km.

4) Třeboň. Betonárna typ STETTER H1 SRS s míchačkou T1000M o objemu 1 m³. Automatický, počítačem řízený systém, včetně automatického dávkování přísad do betonu zaručuje přesné dávkování a tím i výslednou špičkovou kvalitu betonu. Provoz je celoroční, pro zimní období je betonárna vybavena zatepleným krytým zásobníkem kameniva s podzemním vázicím pásem a ohřevem záměsové vody. Nedílnou součástí betonárny je recyklační zařízení pro zpracování zbytkového betonu. Vzdálenost od Chotýčan 27,6km.

V projektu je navrženo zásobování stavby betonem z mobilních betonáren. Betonárny se běžně skládají ze zásobníků kameniva, pojiva, dávkovacího a míchacího zařízení, váhy kameniva a pojiv. V blízkosti betonárny je skládka písku a štěrku na zpevněné ploše.

Zásobování betonárny vodou je možné řešit jímáním povrchové nebo důlní vody přes čerpací jámku, pakliže laboratorní zkoušky potvrdí využitelnost zdroje. Rovněž je při dodržení stejných podmínek možné využít stávající vodoteče, nicméně to projekt s ohledem na nízkou kapacitu vodotečí nenavrhuje. V projektu je uvažováno se zásobování betonárny vodou napojením na stávající vodovodní řady.

Potřebná kapacita betonárky pro 4 čelby při NRTM je 4 x 55m<sup>3</sup> betonu/den, tomu odpovídá přibližně spotřeba vody 44m<sup>3</sup>/denně při spotřebě 200l/m<sup>3</sup> betonu. Projekt předpokládá mobilní betonárku o každého portálu, ale konkrétní návrh je věcí zhotovitele stavby.

Během realizace HGT vrstvy a PJD bude spotřeba vyšší, a to cca 350m<sup>3</sup> denně pro jeden portál, tzn. 70m<sup>3</sup> vody denně. Souběh realizace sekundárního ostění, drenážní vrstvy, HGT vrstvy či prostoru chodníků musí zhotovitel sám upřesnit v rámci dodavatelské přípravy a případně mobilní betonárny doplnit o zásobování ze stacionárních betonáren.

**Navržené zemníky a skládky nejsou závazné, je povinností potenciálního zhotovitele stavby již v rámci soutěže prověřit, navrhnout a do nabídky zahrnout skládky a zemníky, které bude v rámci stavby využívat.**

## 9 Odpady

Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady původcem odpadu v souladu s platnou legislativou v odpadovém hospodářství (v současné době platí zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech).

Po dobu výstavby bude původcem odpadu (§ 5 odst. 1 písmena „a“ zákona) ve smyslu zákona zhotovitel stavby (dosud neurčen). Zadavatel stavby smluvně zajistí se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle druhu a kategorie dle Katalogu odpadů (vyhláška č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů) a nakládat s ním podle jeho skutečných vlastností. Zákon přitom stanovuje hierarchii odpadového hospodářství, podle níž je prioritou předcházení vzniku odpadu, a nelze-li vzniku odpadu předejít, pak v následujícím pořadí jeho příprava k opětovnému použití, recyklace, jiné využití, včetně energetického využití, a není-li možné ani to, jeho odstranění (uložení na skládku, spalení).

Během výstavby je původce odpadu (zhotovitel stavby) povinen vést průběžnou evidenci o odpadech. Způsob vedení průběžné evidence je stanovena vyhláškou č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu nebo obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Podrobně je problematika odpadového hospodářství řešena v samostatné části projektové dokumentace „E.1.2.5 – Odpadové hospodářství“.

V projektové dokumentaci je souhrnně zpracováno předpokládané množství vyzískaných materiálů ze stavební činnosti. Je specifikováno jejich možné užití v rámci stavby nebo další využití v souladu s platnou legislativou. Dále jsou navrženy možnosti odstranění potencionálních odpadů a je uveden orientační seznam firem zabývajících se odstraňováním odpadů v daném regionu.

Pro odvoz přebytečného výkopku, suti a demontovaného materiálu a zařízení byly vytipovány následující dopravní trasy **po silnicích I., II., III. třídy a po místních komunikacích**:

**Uvažované skládky:**

Druh odpadu	Lokalita pro uložení odpadu
Vytěžené zeminy a horniny - I. třída těžitelnosti (dříve třídy 1, 2, 3, 4 a), 4 b), 4 c), 4 f)	Rekultivace těžebního prostoru v k.ú. Planá nad Lužnicí
Vytěžené zeminy a horniny - II. třída těžitelnosti (dříve třídy 4 d), 4 e), 5)	Rekultivace těžebního prostoru v k.ú. Planá nad Lužnicí
Vytěžené zeminy a horniny - III. třída těžitelnosti (dříve třídy 6, 7)	Rekultivace těžebního prostoru v k.ú. Planá nad Lužnicí
Stavební a demolici suť (cihly)	Recyklační středisko stavebních odpadů Jívno v k.ú. Jívno
Vybouraný asfaltový beton bez dehtu	Recyklační středisko stavebních odpadů Jívno v k.ú. Jívno
Beton prostý	Recyklační středisko stavebních odpadů Jívno v k.ú. Jívno
Armované betony v kusovitosti do 0,5 m	Recyklační středisko stavebních odpadů Jívno v k.ú. Jívno
Armované betony v kusovitosti nad 0,5 m	Recyklační středisko stavebních odpadů Jívno v k.ú. Jívno
Štěrky z kolejiště (odpad po recyklaci)	Recyklační středisko stavebních odpadů Jívno v k.ú. Jívno
Lokálně znečištěný štěrky a zemina z kolejiště (výhybky)	Skládka S-OO Růžov (jedná se o skládku skupiny S - ostatní odpad v k.ú. Borovany, Ledenice a Vrcov)
Smyčené stromy a keře	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Dřevo po stavebním použití, z demolice	Kompostárna Růžov v k.ú. Ledenice (pouze dřevní štěpky po štěpkování)
Sklo z interiéru rekonstruovaných objektů	Skládka S-OO Růžov (jedná se o skládku skupiny S - ostatní odpad v k.ú. Borovany, Ledenice a Vrcov)
Plasty z interiéru rekonstruovaných objektů	Skládka S-OO Růžov (jedná se o skládku skupiny S - ostatní odpad v k.ú. Borovany, Ledenice a Vrcov)
Železniční pražce dřevěné	Skládka S-OO Růžov (jedná se o skládku skupiny S - ostatní odpad v k.ú. Borovany, Ledenice a Vrcov)
Železniční pražce ocelové	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Železniční pražce betonové	Sběrna České Budějovice
Kůly a sloupky betonové	Recyklační středisko stavebních odpadů Jívno v k.ú. Jívno
Kůly a sloupky dřevěné	Recyklační středisko stavebních odpadů Jívno v k.ú. Jívno
Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej.	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Rozvaděče kovové bez výzbroje	Sběrna České Budějovice
Výhybky znečištěné mazadly	Sběrna České Budějovice
Transformátory a kondenzátory s obsahem PCB	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Třať s olejem nebo s jinými škodlivinami	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Třať bez náplně PCB a škodlivin	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Odpad mědi a jejích slitin (bronz, mosaz)	Sběrna České Budějovice
Odpad hliníku	Sběrna České Budějovice
Směsné kovy	Sběrna České Budějovice
Zbytky kabelů a vodičů	Sběrna České Budějovice
Asfaltové stavební nátěry	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Odpadní ředidla	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Odpadní nátěrové hmoty	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Staré nátěrové hmoty	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Odpad podobný komunálnímu odpadu	Skládka S-OO Růžov (jedná se o skládku skupiny S - ostatní odpad v k.ú. Borovany, Ledenice a Vrcov)
Polyetylenové podložky (žel. svršek)	Skládka S-OO Růžov (jedná se o skládku skupiny S - ostatní odpad v k.ú. Borovany, Ledenice a Vrcov)
Průřezové podložky (žel. svršek)	Skládka S-OO Růžov (jedná se o skládku skupiny S - ostatní odpad v k.ú. Borovany, Ledenice a Vrcov)
Izolátory porcelánové	Skládka S-OO Růžov (jedná se o skládku skupiny S - ostatní odpad v k.ú. Borovany, Ledenice a Vrcov)
Odpovědné-ocel, porcelán 100kg	Skládka S-OO Růžov (jedná se o skládku skupiny S - ostatní odpad v k.ú. Borovany, Ledenice a Vrcov)
Porcelánové podpěrky	Skládka S-OO Růžov (jedná se o skládku skupiny S - ostatní odpad v k.ú. Borovany, Ledenice a Vrcov)
Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a příst. - Al, Cu a vz. kovy)	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Kabely s izolací papír - olej	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Kondenzátorové baterie obsahující nebezpečné složky	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Olověné akumulátory	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Nikl - kadmiové baterie a akumulátory	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Železniční pražce dřevěné - mostnice	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Kontaminovaná stavební suť a betony z demolice	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Stávající spary materiál z nástupišť	Recyklační středisko stavebních odpadů Jívno v k.ú. Jívno
Kamenná suť	Recyklační středisko stavebních odpadů Jívno v k.ú. Jívno
Stavební materiály obsahující azbest	Skládka S-OO Růžov (jedná se o skládku skupiny S - ostatní odpad v k.ú. Borovany, Ledenice a Vrcov)
Pařezy	Kompostárna Růžov v k.ú. Ledenice (pouze dřevní štěpky po štěpkování)
Výkonové transformátory a tlumivky s olejovou náplní	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Výkonové transformátory a tlumivky bez olejové náplně (suché)	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Přístrojové transformátory s olejovou náplní	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Přístrojové transformátory bez olejové náplně	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Výkonové vypínače vn, vn s olejovou náplní	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Výkonové vypínače vn, vn bez olejové náplně	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Odpínače, zkratovače s porcelánovými izolátory	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Průchodky, pojistky	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Omezovače přepětí (vn a vn)	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Kondenzátory a kondezátorové baterie s obsahem PCB (Delor)	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Kondenzátory a kondezátorové baterie s obsahem minerálního oleje	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Izolační materiály s obsahem azbestu	Skládka S-OO Růžov (jedná se o skládku skupiny S - ostatní odpad v k.ú. Borovany, Ledenice a Vrcov)
Izolační materiály obsahující nebezpečné látky	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Zbytky izolačních materiálů	Skládka S-OO Růžov (jedná se o skládku skupiny S - ostatní odpad v k.ú. Borovany, Ledenice a Vrcov)
Laminát z demolice relových domků	Skládka S-OO Růžov (jedná se o skládku skupiny S - ostatní odpad v k.ú. Borovany, Ledenice a Vrcov)
Izolátory plastové	Skládka S-OO Růžov (jedná se o skládku skupiny S - ostatní odpad v k.ú. Borovany, Ledenice a Vrcov)
Kontaminovaná zemina	Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)
Vytěžené zeminy a horniny nesplňující limitní hodnoty pro využití na povrchu terénu	Skládka S-OO Růžov (jedná se o skládku skupiny S - ostatní odpad v k.ú. Borovany, Ledenice a Vrcov)

**10 Možnost zajištění přívodu vody a energií ke staveništi**

Zajištění staveniště zřídí a navrhne zhotovitel stavby dle svých potřeb v rámci své dodávky.

**10.1 Voda**

Zásobování stavenišť a ploch zařízení staveniště vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa a napojení musí být opatřeno

vodoměrnou šachtou s vodoměrnou soustavou. Na přípojku budou napojeny všechny stavební buňky, které vyžadují přívod vody, také veškerá zařízení vyžadující přívod vody pro výrobu betonu a malty, pro ošetřování povrchů konstrukcí atp.). Pro potřeby oplachu vozidel budou na přípojky vody napojeny hadice s uzavíratelnými ventily.

V místech, kde nebude možné připojení ke stávajícím zdrojům, se bude voda dovážet v cisternách dovezených dodavatelem stavby.

Odběr užitkové vody bude realizován z místních zdrojů poblíž ploch ZS, jedná se například o jímání důlní vody jímky pro zajištění soc. zázemí ZS a pro zajištění vody pro vrtné soupravy/vrtné vozy. Největší objem vody bude nutný pro realizaci sekundárního ostění a PJD, kde je předpoklad potřeby 40-70m<sup>3</sup> vody denně u každého portálu při realizaci mobilní betonárnou. Zásobování vodu lze řešit kapacitní přípojkou případně méně kapacitní přípojkou s nádrží na vody o objemu cca 80m<sup>3</sup>. Možné napojení na vodovodní řad je:

- SO 37-71-07 jižní portál Hosínského tunelu
- SO 38-71-10 severní portál Hosínského tunelu a jižní portál Chotýčanského tunelu
- Severní portál Chotýčanského tunelu je možné připojit na stávající vodovod JVS vedle dálnice. Na vodovodu je rovněž navržen i geotechnický monitoring.

Důlní/průsaková voda, která nebude zpětně využita bude po odsazení vypuštěna na terén/do stávající vodoteče či příkopu.

Konkrétní řešení a projednání je věcí zhotovitele stavby.

## 10.2 Elektrická energie

Staveniště a zařízení staveniště budou v prostoru železničních stanic a zastávek napojeny na stávající síť uvnitř budov nebo na venkovní zásuvkové stojany umístěné v kolejišti, v traťových úsecích bude u většiny stavebních objektů elektrická energie získávána pomocí převozných dieselagregátů.

Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a majitelem odběrného místa.

Případné zřízení dočasných NN přípojek a staveništních trafostanic není součástí projektu, a bude zabezpečeno a provedeno zhotovitelem stavby.

Případná přípojka bude zakončena v prostoru staveniště rozvodnou skříní s provizorním staveništním rozvaděčem a bude opatřena měřením spotřebované energie, staveništní rozvaděč bude mít zásuvky na 220 a 360V.

Podmínky připojení odběrného místa projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa.

Pro sjednání dodávky elektrické energie pro staveniště platí Technické podmínky připojení k Lokální distribuční soustavě železnice.

Plocha ZS u tunelových objektů bude napojena na příkon 1,6 – 2,0MW s připojením na transformátor pro rozvod 220/380V. Rozvod po staveništi je většinou řešen jako nadzemní.

U mobilních betonáren se předpokládá max. instalovaný příkon 92kW, soudobý příkon pak 65kW.

Stavba na několika místech kříží distribuční vedení 22kV, které je možné využít pro připojení ploch ZS. V případě, že nebude možné napojení využít od začátku stavby, bude nutné období překlenuto naftovými agregáty.

## 10.3 Kanalizace

Odtok vody ze staveniště je řešen do stávající veřejné kanalizace bez dalších opatření v případě splaškových vod a dešťových vod ze střech. Znečištěná voda (bahnem, písek atp.) bude vypouštěna přes sedimentační jímku, v případě znečištění tuky a oleji přes lapač tuků, např. (LAPOL), to platí i pro technologickou vodu z čištění vozidel atp..

V areálu železniční stanice se budou používat sociální zařízení ČD a Správy železnic. Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení je součástí přípravy zhotovitele. V ostatních případech budou zřízeny chemické suché záchody.

V místě zářezových partií bude odtěžení přednostně realizováno tak, aby byl zajištěn gravitační odtok srážkové případně vody, v případě že tento způsob realizace nebude možný, například z důvodu nutnosti realizace přeložky inženýrské sítě ještě před vybudováním zářezu, je nutné počítat s čerpáním vody z výkopu v místě nejnižšího bodu výkopu.

Odvádění srážkových vod ze staveniště musí být zabezpečeno tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch staveniště a staveništních cest, nepřípustné je poškození komunikací, pěších cest a povrchů mimo obvod stavby.

## 10.4 Telefon

Vzhledem k charakteru stavby, budou na staveništích používány mobilní telefony. Do vybraných objektů ZS bude zavedeno telefonní spojení na základě projednání s ČD. Trasy drážních i veřejných sdělovacích kabelů v bezprostřední blízkosti staveniště zakresleny v koordinačních situacích stavby v části C.2 tohoto projektu.

## 10.5 Ostatní zabezpečení ZS

Zabezpečení stavby z hlediska rychlého zásahu zdravotní a požární pomoci je uvedeno v samostatné části dokumentace v Havarijním plánu. Další důležitou součástí dokumentace je i Povodňový plán. Pro oblast stravování a ubytování budou možná místa vytipována až v rámci dodavatelského šetření, nabízí se stávající zařízení v přilehlých obcích.

Na staveništi nebude zřizována čerpací stanice PHM, PHM budou do stavebních mechanismů doplňovány z autocisteren. Na plochách v blízkosti portálů tunelových objektů mohou být umístěny nádrže na PHM, ty bývají převážně dvouplášťové, kdy vnější plášť plní funkci havarijní jímky a je schopen pojmout 110% objemu nádrže, bývají osazené průtokoměrem, filtrem pro odlučování vody a nečistot. I přes odolnost vůči UV záření je vhodné je skladovat pod přístřešky nebo krytých skladech.

## 10.1 Specifika při ražbě tunelových objektů

Během výstavby tunelových objektů je třeba řešit technologické zabezpečení tunelu, jedná se zejména o:

- lutnový tah pro odvětrání;
- silový rozvod elektrické energie pro napájení mechanizace a čerpání důlních vod;
- rozvod stlačeného vzduchu v tunelu;



- osvětlení tunelu;
- signalizace pro organizaci dopravy v tunelu (pokud je nutná);
- komunikační zařízení (spojení čeleb tunelu s dispečerským místem);
- rozvod technol. vody v tunelu;
- dostatečně kapacitní potrubí pro čerpání důlních vod;
- vedení linky pro provádění elektrických roznětů při trhací práci

## 11 Bilance železničního svršku

### SO 31-10-51.1 Výhybna Nemanice I, nutné úpravy železničního svršku

#### Vytěžený materiál

Celkové množství vytěženého štěrku (bez kontaminovaného štěrku) ..... 2369 m<sup>3</sup>  
 Kontaminovaný štěrk na skládku nebezpečného materiálu ..... 323 m<sup>3</sup>

#### Demontované koleje

Délka kolejí ..... 1649 m  
 z toho na dřevěných pražcích ..... 154 m  
 na betonových pražcích ..... 1495 m  
 počet betonových pražců ..... 2768 ks  
 počet dřevěných pražců ..... 281 ks

#### Demontované výhybky celkem ..... 4 ks

J S49 1:18,5-1200 ..... 1 ks  
 J S49 1:12-500 ..... 1 ks  
 J S49 1:9-300 ..... 1 ks  
 J A 7° ..... 1 ks

#### Potřeba štěrku do nových kolejí

Celková potřeba štěrku do kolejového lože ..... 10416 m<sup>3</sup>  
 z toho nový štěrk třídy BI ..... 6489 m<sup>3</sup>  
 štěrk třídy BII (možno recyklovaný) ..... 3892 m<sup>3</sup>  
 Štěrk směrové a výškové vyrovnání - nový štěrk ..... 34 m<sup>3</sup>

#### Drážní stezky

Drážní stezky frakce 4/16 ..... 187 m<sup>3</sup>  
 Drážní stezky frakce 32/63 – nový materiál ..... 2383 m<sup>3</sup>

#### Potřeba nových kolejí

49E1 ..... 1512 m  
 60E2 ..... 2167 m

#### Potřeba nových pražců

B91 S/1 ..... 3497 ks  
 B91 S/2 ..... 2106 ks  
 SB8 – regenerovaný ..... 277 ks  
 Betonový pražec pro upevnění bez úklonu kolejnic ..... 247 ks

Dřevěné pražce .....	0 ks
<b>Potřeba nových výhybek .....</b>	<b>11 ks</b>
J60-1:12-500-PHSI .....	4 ks
J60-1:12-500-PHS .....	2 ks
J49-1:12-500-I .....	1 ks
Obl-o-1:9-300-PK .....	1 ks
J49-1:7,5-190-I .....	3 ks

### SO 38-10-51

#### Vytěžený materiál

Celkové množství vytěženého štěrku (bez kontaminovaného štěrku) .....	0 m <sup>3</sup>
Kontaminovaný štěrk na skládku nebezpečného materiálu .....	0 m <sup>3</sup>
Využití do podkladních vrstev <b>60 %</b> frakce 0 – 31,5 .....	0 m <sup>3</sup>
Odpad <b>40 %</b> .....	0 m <sup>3</sup>

#### Demontované koleje

Délka kolejí .....	0 m
z toho na dřevěných pražcích .....	0 m
na betonových pražcích .....	0 m
počet betonových pražců .....	0 ks
počet dřevěných pražců .....	0 ks

<b>Demontované výhybky celkem .....</b>	<b>0 ks</b>
---	-------------

#### Potřeba štěrku do nových kolejí

Celková potřeba štěrku do kolejového lože .....	11336 m <sup>3</sup>
z toho nový štěrk .....	11336 m <sup>3</sup>
recyklovaný štěrk .....	0 m <sup>3</sup>
Štěrk směrové a výškové vyrovnání - nový štěrk .....	0 m <sup>3</sup>

#### Drážní stezky

Drážní stezky frakce 4/8 .....	0 m <sup>3</sup>
Drážní stezky frakce 32/63 – nový materiál .....	251 m <sup>3</sup>

#### Konvenční dráha

##### Potřeba nových kolejí

60E2 .....	4258 m
------------	--------

##### Potřeba nových pražců

B91 S/1 .....	7097 ks
---------------	---------

#### PJD

##### Potřeba nových kolejí

60E2 .....	6383 m
Vrstva HGT .....	10850 m <sup>3</sup>

Výplňový beton .....	1587 m <sup>3</sup>
Asfaltová vrstva .....	9 m <sup>3</sup>
Podklad pod asfaltovou vrstvu -ŠD 0/63.....	22 m <sup>3</sup>

### Potřeba nových výhybek

Potřeba nových výhybek .....	0 ks
------------------------------	------

## SO 46-10-11 ŽST Veselí n.L., žel. svršek kolejiště TO

### Vytěžený materiál

Celkové množství vytěženého štěrku (bez kontaminovaného štěrku) .....	896 m <sup>3</sup>
Kontaminovaný štěrk na skládku nebezpečného materiálu .....	45 m <sup>3</sup>
Využití do podkladních vrstev <b>70</b> % frakce 0 – 31,5 .....	627 m <sup>3</sup>
Odpad <b>30</b> %.....	269 m <sup>3</sup>

### Demontované koleje

Délka kolejí .....	434 m
z toho na dřevěných pražcích.....	21 m
na ocelových pražcích .....	413 m
počet ocelových pražců .....	628ks
počet dřevěných pražců .....	33 ks

### Demontované výhybky celkem .....

C S49 1:11 – 300.....	0 ks
C S49 1:9 – 190.....	0 ks
J S49 1:7,5 – 190 .....	0 ks
J S49 1:12 – 500 .....	0 ks
J S49 1:11 – 300 .....	0 ks
J S49 1:9 – 300 .....	0 ks
J S49 1:9 – 190 .....	0 ks
DKS S49 1:9 – 190 .....	0 ks
DKS S49 1:11 – 300.....	0 ks
DKS T 12° .....	0 ks
J T 6° .....	3 ks
C T 6° .....	0 ks
J O 6°+2° .....	0 ks
J T 7° .....	0 ks

### Potřeba štěrku do nových kolejí

Celková potřeba štěrku do kolejového lože .....	957 m <sup>3</sup>
z toho nový štěrk .....	957 m <sup>3</sup>
recyklovaný štěrk.....	0 m <sup>3</sup>
Štěrk směrové a výškové vyrovnaní - nový štěrk.....	11 m <sup>3</sup>

### Drážní stezky

Drážní stezky frakce 4/8 .....	46 m <sup>3</sup>
Drážní stezky frakce 32/63 – nový materiál .....	212 m <sup>3</sup>



### Potřeba nových kolejí

60E2 .....	0 m
49E1 .....	0 m
S 49 – regenerované .....	381 m

### Potřeba nových pražců

B91 S/1 .....	0 ks
B91 S/2 .....	0 ks
B03 .....	194 ks
B03R .....	287 ks
Betonový pražec pro upevnění bez úklonu kolejnic regenerovaný .....	0 ks
Dřevěné pražce .....	0 ks

### Potřeba nových výhybek

J49-1:6,6-190 .....	2 ks
J49-1:7,5-190-I .....	1 ks

### Nově dovezený materiál 1234 m<sup>3</sup>

Zpevnění krajnic šterkodrtí .....	1 m <sup>3</sup>
Podkladní vrstva ze šterkodrti fr. 0/32 – nový materiál .....	5 m <sup>3</sup>
Zřízení šterk. lože -nový materiál (včetně výhybek).....	958 m <sup>3</sup>
Doplnění šterk. lože při výškových/směrových úpravách - nový materiál .....	11 m <sup>3</sup>
Úprava drážní stezky - šterk fr.32/63.....	212 m <sup>3</sup>
Úprava drážní stezky - šterkodrt' fr.4/16 .....	47 m <sup>3</sup>

### SO 38-10-52

### Vytěžený materiál

Celkové množství vytěženého šterku (bez kontaminovaného šterku) .....	0 m <sup>3</sup>
Kontaminovaný šterk na skládku nebezpečného materiálu .....	0 m <sup>3</sup>
Využití do podkladních vrstev 60 % frakce 0 – 31,5 .....	0 m <sup>3</sup>
Odpad 40 %.....	0 m <sup>3</sup>

### Demontované koleje

Délka kolejí .....	0 m
z toho na dřevěných pražcích.....	0 m
na betonových pražcích.....	0 m
počet betonových pražců .....	0 ks
počet dřevěných pražců .....	0 ks

**Demontované výhybky celkem .....** 0 ks

### Potřeba šterku do nových kolejí

Celková potřeba šterku do kolejového lože .....	3847 m <sup>3</sup>
z toho nový šterk .....	3847 m <sup>3</sup>
recyklovaný šterk.....	0 m <sup>3</sup>
Šterk směrové a výškové vyrovnání - nový šterk.....	0 m <sup>3</sup>

### Drážní stezky

Drážní stezky frakce 4/8 .....	301 m <sup>3</sup>
Drážní stezky frakce 32/63 – nový materiál .....	1370 m <sup>3</sup>

### Konvenční dráha

#### Potřeba nových kolejí

60E2 .....	833 m
------------	-------

#### Potřeba nových pražců

B91 S/1 .....	1388 ks
---------------	---------

### PJD

#### Potřeba nových kolejí

60E2 .....	0 m
Vrstva HGT .....	0 m <sup>3</sup>
Výplňový beton .....	0 m <sup>3</sup>
Asfaltová vrstva .....	0 m <sup>3</sup>

#### Potřeba nových výhybek

Potřeba nových výhybek .....	4 ks
J - 60 - 1:26,5 - 2500 .....	2 ks
J - 60 - 1:33,5 - 4000/8000/14000 .....	2 ks

### SO 38-10-53

#### Vytěžený materiál

Celkové množství vytěženého štěrku (bez kontaminovaného štěrku) .....	0 m <sup>3</sup>
Kontaminovaný štěrk na skládku nebezpečného materiálu .....	0 m <sup>3</sup>
Využití do podkladních vrstev 60 % frakce 0 – 31,5 .....	0 m <sup>3</sup>
Odpad 40 % .....	0 m <sup>3</sup>

#### Demontované koleje

Délka kolejí .....	0 m
z toho na dřevěných pražcích .....	0 m
na betonových pražcích .....	0 m
počet betonových pražců .....	0 ks
počet dřevěných pražců .....	0 ks

Demontované výhybky celkem .....	0 ks
----------------------------------	------

#### Potřeba štěrku do nových kolejí

Celková potřeba štěrku do kolejového lože .....	2506 m <sup>3</sup>
z toho nový štěrk .....	2506 m <sup>3</sup>
recyklovaný štěrk .....	0 m <sup>3</sup>
Štěrk směrové a výškové vyrovnání - nový štěrk .....	0 m <sup>3</sup>

### **Drážní stezky**

Drážní stezky frakce 4/8 .....	0 m <sup>3</sup>
Drážní stezky frakce 32/63 – nový materiál .....	662 m <sup>3</sup>

### **Konvenční dráha**

#### **Potřeba nových kolejí**

60E2 .....	949 m
------------	-------

#### **Potřeba nových pražců**

B91 S/1 .....	1582 ks
---------------	---------

### **PJD**

#### **Potřeba nových kolejí**

60E2 .....	9959 m
Vrstva HGT .....	15632 m <sup>3</sup>
Výplňový beton .....	2443 m <sup>3</sup>
Asfaltová vrstva .....	33 m <sup>3</sup>
Podklad pod asfaltovou vrstvu -ŠD 0/63.....	107 m <sup>3</sup>

#### **Potřeba nových výhybek**

Potřeba nových výhybek .....	0 ks
------------------------------	------

### **SO 37-10-51 ŽST Ševětín, železniční svršek**

#### **Vytěžený materiál**

Celkové množství vytěženého štěrku (bez kontaminovaného štěrku) .....	5360 m <sup>3</sup>
Kontaminovaný štěrk na skládku nebezpečného materiálu .....	990 m <sup>3</sup>

#### **Demontované koleje**

Délka kolejí .....	3732 m
z toho na dřevěných pražcích .....	774 m
na betonových pražcích .....	2958 m
počet betonových pražců .....	4811 ks
počet dřevěných pražců .....	1257 ks

#### **Demontované výhybky celkem ..... 15 ks**

J 49 1:18,5-1200-II .....	1 ks
J 49 1:9-300 .....	2 ks
J S49 1:9-300 .....	10 ks
J T 1:9-300 .....	1 ks
J T 6° .....	1 ks

#### **Potřeba štěrku do nových kolejí**

Celková potřeba štěrku do kolejového lože .....	14856 m <sup>3</sup>
z toho nový štěrk třídy Bl .....	9675 m <sup>3</sup>

šterk třídy BII (možno recyklovaný) .....	5181 m <sup>3</sup>
Šterk směrové a výškové vyrovnání - nový šterk.....	0 m <sup>3</sup>

#### **Drážní stezky**

Drážní stezky frakce 4/16 .....	432 m <sup>3</sup>
Drážní stezky frakce 32/63 – nový materiál.....	5687 m <sup>3</sup>

#### **Potřeba nových kolejí**

49E1 .....	2035 m
60E2 .....	3113 m

#### **Potřeba nových pražců**

B91 S/1 .....	4817 ks
B91 S/2.....	3212 ks
Betonový pražec pro upevnění bez úklonu kolejnic.....	538 ks
Dřevěné pražce .....	0 ks

#### **Potřeba nových výhybek .....18 ks**

J60-1:14-760-PHSI .....	4 ks
Obl-o60-1:14-760-PHSI .....	2 ks
Obl-o60-1:14-760-PHS .....	1 ks
Obl-j60-1:14-760-PHSI .....	2 ks
J60-1:12-500-PHS .....	2 ks
Obl-j60-1:12-500-PHS .....	1 ks
Obl-o49-1:9-300-PK .....	4 ks
J49-1:9-300 .....	2 ks

#### **SO 37-10-52 Ševětín, navazující trať, železniční svršek**

#### **Vytěžený materiál**

Celkové množství vytěženého šterku (bez kontaminovaného šterku) .....	6524 m <sup>3</sup>
Kontaminovaný šterk na skládku nebezpečného materiálu .....	0 m <sup>3</sup>

#### **Demontované koleje**

Délka kolejí.....	4654 m
z toho na dřevěných pražcích.....	33 m
na betonových pražcích.....	4621 m
počet betonových pražců.....	8467 ks
počet dřevěných pražců .....	59 ks

#### **Potřeba šterku do nových kolejí**

Celková potřeba šterku do kolejového lože .....	10951 m <sup>3</sup>
z toho nový šterk .....	10951 m <sup>3</sup>
recyklovaný šterk.....	0 m <sup>3</sup>
užitý šterk .....	267 m <sup>3</sup>
Šterk směrové a výškové vyrovnání - nový šterk.....	68 m <sup>3</sup>

#### **Potřeba nových kolejí**

60E2 .....	4372 m
60E2 – užitý materiál .....	112 m

### Potřeba nových pražců

B91 S/1.....	7282 ks
B91 T – užitý materiál.....	186 ks
Betonový pražec pro upevnění bez úklonu kolejnic.....	4 ks
Dřevěné pražce .....	0 ks

## 12 Údaje o zvláštních opatřeních při stavbě

Při provádění stavby je třeba respektovat tyto opatření:

- Zhotovitel ve své nabídce zohlední náklady spojené s dočasnými posuny stávajících inženýrských sítí za účelem vyčištění místa stavby včetně opětovného vrácení do původní polohy – respektive v projektu je uvažováno, že tyto náklady pokrývají koeficienty na ztížené podmínky výstavby, pakliže pro ně není vyčleněn samostatný SO či PS.
- Zhotovitel osloví tři měsíce předem provozovatele vleček a projedná s nimi výluky.
- Výpovědní lhůta na ukončení nájmu bytových jednotek dle připomínek ÚOŠČ je 6 měsíců, tuto lhůtu je třeba respektovat a zohlednit v HMG stavebních prací.
- Zhotovitel v dostatečném předstihu projedná přístupy a plochy ZS v majetku třetím osob.
- Provozovatel dráhy (Správa železnic) zajistí konstrukci jízdního řádu tak, aby byla respektována dlouhodobě platná omezení provozu (pomalé jízdy, jednokolejné úseky atd.).
- Pro navržené stavební postupy a jejich sled, byly prověřeny osové vzdálenosti kolejí. V případě změny stavebních postupů (jejich sledu a návazností) je nutno tyto stavy opětovně prověřit.
- Zhotovitel v dostatečném předstihu před zahájením přeprav materiálů po silnicích I., II., III. tříd a místních komunikací v majetkové správě ŘSD ČR, Jihočeského kraje a obcí kontaktuje provozní úsek ŘSD ČR, Správu a údržby silnic a TSK a projedná s nimi harmonogram a množství přeprav z hlediska koordinace případných oprav na těchto trasách, dále definitivně stanoví místa vjezdů a výjezdů ze stavby, které projedná s příslušným dopravním inspektorátem. Všechny vjezdy a výjezdy budou předpisově označeny a udržovány po celou dobu platnosti opatření ve funkčním stavu. Před zahájením přeprav bude třeba zdokumentovat stávající stav dotčených komunikací (fotodokumentace, videozáznam) a tento záznam předat správci silnic. Po skončení přeprav projednat jejich případnou opravu, pokud dojde k jejich poškození v příčinné souvislosti se stavbou.
- Všechny veřejné komunikace (silnic I - III. třídy, lesní a polních cesty) budou po dobu stavby udržovány ve sjízdném stavu a bude prováděna pravidelná oprava výtluk. Sjízdnost musí být zachována nejen pro těžkou techniku, ale i pro osobní vozy správců a majitelů pozemků.
- Provizorní stavy jsou zpracovány pro navržený sled stavebních postupů, jakákoliv změna náplně či sledu postupů může mít vliv na realizaci (osové vzdálenosti stávajících a nových kolejí, funkčnost zab. zařízení atp.) a na provozní dopady.

## 13 Stavební postupy

- **Předpokládaný termín zahájení stavby dle požadavku objednatele 09/2024.**
- Termín zahájení stavby již není reálný, z pohledu zpracovatele ZOV je případná úprava HMG stavba vhodná vždy o jednu stavební sezónu (de facto roční posun), aby byla zachována poloha technologické přestávky a dosavadní posloupnost stavebních postupů. Odlišný požadavek na úpravu HMG může vést k výraznému zásahu do všech příloh ZOV.
- Před zahájením stavby je zhotovitel povinen seznámit se celou dokumentací, a to včetně požadavků životního prostředí a výsledků EIA.

### **Jízdy setrvačností se staženým sběračem:**

V dopravní technologii byly prověřeny všechny alternativy jízdy setrvačností mezi ÚO a děliči, proto nejsou dále tyto jízdy popisovány v odstavci výluk TV. Všechny níže nezmíněné jízdy setrvačností jsou možné bez omezení. Dynamické grafy jsou součástí příloh 7-1 až 7-11 části B.4 (prověřovány byly i některé případy, které nakonec nebudou potřebné díky dodatečně navrženým úpravám v trakčním vedení).

Opatření se týkají pouze následujících situací:

- 1) Během prací mezi provizorním děličem za výhybkou č. 16 a odpojovačem č. 401 při výluce TV ve SK č.1.
  - od děliče č. 1 v km 21,631 k úsekovému odpojovači č. 401 v km 21,420 (chotýčanské zhlaví) při jízdě z kolejí č. 2, 4 do traťové koleje č. 1. Vlaky, vedené hnacími vozidly elektrické trakce, musí kolem návěstidel S2 a S4 (vymezený úsek) projíždět. Bude-li vlak veden hnacím vozidlem nezávislé trakce, není důvod k tomuto omezení, vlak může zastavit a následně se rozjet, bude-li to provozní situace vyžadovat. Navrženo ve SP č.2.
  - od děliče č. 2 k úsekovému odpojovači č. 401 (chotýčanské zhlaví) při jízdě z kolejí č. 2, 4 do traťové koleje č. 1. Vlaky, vedené hnacími vozidly elektrické trakce, musí kolem návěstidel S2 a S4 (vymezený úsek) projíždět. Bude-li vlak veden hnacím vozidlem nezávislé trakce, není důvod k tomuto omezení, vlak může zastavit a následně se rozjet, bude-li to provozní situace vyžadovat. Navrženo ve SP č.2.
- 2) **ŽST Ševětín, při výluce trakce nad kolejí č. 1** ve zhlaví směr Dynín, jízdy setrvačností se staženým sběračem mezi děliči č. 4,5 při provozu z 2.TK.
- 3) **V ŽST Ševětín**, při výluce TV v sudé kolejí při práci na TV jízdy setrvačností mezi ÚO č. 412 a děličem č. 5.
- 4) **V ŽST Ševětín** v novém stavu bude vypnuto TV v liché kolejové skupině, kdy část postupu při realizaci výhybky č.13 a montáže TV SK č.1 na dynínském zhlaví bude třeba jízda setrvačností se staženým sběračem mezi ÚO č.401 a děličem č.2 na nemanickém zhlaví.
- 5) **Výhybna Nemanice I**  
Jízdy setrvačností se staženým sběračem při výluce TV v místě přeložek nadzemního vedení mezi ÚO č.421 na TS č. 227 a NP12/13.

Jízdy samotíží jsou dále popsány u jednotlivých stavebních postupů, při realizaci def. TV je současně výluka kolejová.

### **Omezení rychlosti**

Kolem pracovního místa je uvažováno zavedení pomalé jízdy 50 km/h, omezení rychlosti budou zaváděna na dobu nutnou k provedení stavebních úprav, tzn. v místě a čase probíhajících stavebních prací, dlouhodobá omezení musí respektovat i návrh jízdního řádu.

Ve výhybně Nemanice I bude provizorní vyosení koleje číslo 1 zhotoveno pro průjezd pomalou jízdou ve výši 60 km/h.

**Z důvodu značného dopadu na jízdní dobu vlaků vedených v lichém směru** (jízda do sklonu cca 10 promile) bude **po dobu zřízení pomalé jízdy mimo obvod ŽST Ševětín** (směrem ke spínací stanici Neplachov) **nutné zajistit propojení neutrálního pole spínací stanice Neplachov** (učinit odpovídající opatření v TT Nemanice a TT Veselí nad Lužnicí) **a zneplatnění/odstranění příslušných návěstí pro elektrický provoz.**

### **Krátkodobé výluky**

Počty krátkodobých denních a nočních výluk je nutno chápat jako orientační minimální počet výluk (pro krátkodobá omezení budou přijímána krátkodobá opatření). Během realizace stavby bude počet těchto výluk upřesněn na základě konkrétní technologie zhotovitele.

## **13.1 Přípravné práce 09/2024–01/2025**

### Přístup na stavbu:

Ze stávajících komunikací v místě stavby do doby dokončení staveništních komunikací a nutných nových přeložek stávajících komunikací. Hlavní stavební práce a odvozy materiálů budou zahájeny až po dokončení těchto přístupových cest.

### Přístup cestujících

Bez omezení jako ve stávajícím stavu.

### **13.1.1. Rozsah práce**

- a) Vybudují se plochy ZS a přístupové komunikace, sejme se biologická vrstva z ploch mezideponií a přístupových komunikací, v období vegetačního klidu budou smýceny dřeviny. V místech, kde staveništní komunikace je v ose nově budované komunikace, bude vybudováno těleso komunikace a povrch zpevněn zemní frézou s pojivem. Nové konstrukční vrstvy a obrusná vrstva budou realizovány až po pominutí potřeby jízd pravidelné těžké staveništní dopravy. Proběhne diagnostika úseků silnicí využívaných staveništní i mimostaveništní dopravou pro zjištění rozsahu nutných úprav pro převedení vyššího dopravního zatížení v průběhu stavby, vypracování DIO, objízdných tras.
- b) Proběhne příprava staveniště, projednání dopravních tras a uzavírek, vyhotovení dílenské dokumentace. Budou realizovány přeložky inženýrských sítí, pokládka kabelových tras přednostně v definitivní poloze, pokládka provizorních kabelových tras, jež musí být ze strany zhotovitele chráněny před zcizením.
- c) Příprava materiálního a personálního zajištění stavby.

Výstavba přeložky tratě v nkm 8,6 – 22,200

Lokalita Nemanice I – jižní portál hosínského tunelu



- d) Budou realizovány přeložky inženýrských sítí, jedná se zejména o přeložky vodovodu SO 38-71-51 a SO 38-71-10, kanalizací ČEVAKu SO 37-70-51, SO 38-70-53, SO 37-70-52 a plynovodu EON SO 38-72-52. V místě zářezových partií bude nejprve realizována část zářezu v místě polohy nově překládaných inženýrských sítí, jejich poloha je z tohoto důvodu záměrně oddálena od stávající polohy, následně budou sítě přeloženy, odpojeny a budou pokračovat práce na zářezu. Přeložky inž. sítí v lokalitě Ševětína se týkají zejména přeložky vodovodu SO 38-71-64\_1, která bude v místě kolejí řešena protlakem. Ostatní sítě se budou realizovat postupně s výlukami kolejí ve stanici.

Násypové těleso v km 13,400 – 15,900, výstavba přeložky tratě v nkm 22,625 – 23,150,  
Výstavba přeložky tratě v nkm 23,250 – 24,400

- e) Odtěžení ornice, humózních vrstev a podloží do požadované hloubky.  
f) Zaválcování vrstvy kameniva a vytvoření pláně pro pojezd těžké staveništní techniky.  
g) Zahájení prací na hloubených partiích tunelových objektů.

#### ŽST Ševětín

- h) Před zahájením prací na novém drážním tělese stanice v místě nových kolejí je třeba přeložit stávající vodovod ve st. km 21,200 – 21,800, přeložka bude realizována ve výkopu, v místě stávajících kolejí protlakem.  
i) Nové kanalizace po stávající km 22,100 budou realizovány postupně tak, jak je fázována realizace stanice v otevřeném výkopu, stávající kanalizace v km 21,800 bude provizorně zapojena do stávajícího propustku, během jeho výstavby je třeba počítat s provizorním převedením vody bypassem.  
j) Na dynínském zhlaví stanice je třeba v předstihu realizovat přeložku vodovodu v st. km 22,650 – 22,800 (severní větev), aby bylo možné odstavit stávající rameno směrem do obce v silnici III/1556 (západní větev).

### **13.1.2. Délka stavebního postupu**

153 dní

### **13.1.3. Vyloučené koleje**

Bez nároku

### **13.1.4. Vypnutí trakčního vedení**

Bez nároku.

### **13.1.5. Omezení rychlosti**

Bez omezení rychlosti.

### **13.1.6. Zabezpečovací zařízení**

V provozu stávající zabezpečovací zařízení.

### **13.1.7. Jízdy vlaků**

Jako ve stávajícím stavu.

### **13.1.8. Výluková propustnost**

Nestanovuje se.

### **13.1.9. Dopravní opatření**

Bez opatření.

## **13.2 Stavební postup č.1 02/2025 – 8/2031**

### Přístup na stavbu:

K přeložce v úseku výhybna Nemanice I – jižní portál hosínského tunelu po silnici II/603 s napojením na D3 v místě Lhotic, případně přes ulici II/634 a přes kruhový objezd.

K jižnímu portálu hosínského tunelu je navržen přístup ze silnice II/603 a III/10576. K severnímu portálu tunelu, kde jsou navrženy rozsáhlé mezideponie je navržen přístup ze z dálnice D3 s pokračováním na II/603 a II/146.

K násypovém tělese mezi portály obou tunelů je navržen přístup ze silnice II/146 a dále po staveništní komunikace podél drážního tělesa, které spojuje jednotlivé plochy ZS a umožňuje přist k mostním stavbám na přeložce.

Přístup k chotýčanskému tunelu je navržen stejně jako k severnímu portálu hosínského tunelu ze silnice II/603 a II/146. K severnímu portálu a místu křížení s D3 je navržen přístup sjezdem z I/3 a dále po trase směr kamenolom, následně po staveništní komunikaci přes kamenolom směrem k dálnici D3, případně s pokračováním k mostu přes dálnici na plochu ZS29. Přístup k navazujícímu SO technologické budovy a ploše ZS30 je navržen v době otevřené výkopové jámy v nkm cca 21,200, a to buď to sjezdem do již hotového zářezu, nebo bude zářez realizován až po dokončení hloubené části tunelu u dálnice a obnově stávající obslužné komunikace souběžné s dálnicí.

### Přístup cestujících

Jako ve stávajícím stavu do doby zahájení SP č.2.

### **13.2.1. Rozsah práce**

Práce na zemním tělese realizované v postupu budou provedeny v maximálním možném rozsahu, až ke stávajícímu stavu, aby byla minimalizována délka výluky sousední koleje při následném propojování. Kilometrické polohy uvedené ve schématu stavebních postupů jsou přibližné.

- a) Výstavba přeložky tratě v nkm 8,6 – 22,200  
Lokalita Nemanice I – jižní portál hosínského tunelu

Výstavba SO a PS s přípravou na napojením na stávající stav obvodu Nemanice I. Jedná se zejména o výstavbu nového drážního tělesa, nové technologické budovy a dvou mostních objektů SO 38-20-01 a 38-22-01. pokračují práce na přeložkách inž. sítí, zejména budou realizovány přeložky nadzemní nadzemního vedení VVN SO 38-73-11 (zesílení základů, demontáž stávajících vodičů a zemnicích lan a jejich zpětná montáž), doba současného vypnutí obou potahů V433 a V474 se předpokládá v délce 2 týdnů. Během realizace přeložky VVN je nutné postavit podél stávající trati pod stávajícími vodiči vedení 400kV přechodové bariéry pro nadnášení snesených vodičů a zemního lana, rovněž je třeba dočasně vypnout stávající nadzemní vedení 22kV. Rovněž bude provedena přeložka vedení 110kV V16360/77 a 1380/84, jedná se o doplnění nového nosného stožáru a výměn u stávajících fázových vodičů, důvod je stejný u vedení 400kV zajištění potřebné výšky vedení nad přeložkou tratě. Dále jsou v oblasti nadzemní vedení VN 22kV, které rovněž nutné přeložit. **Zde je třeba upozornit na včasné projednání výluk těchto vedení se správcem/provozovatelem/vlastníky, a to nejen při samotné výstavbě vedení, ale i z důvodu výstavby mostu SO 38-20-01. Tažení vodičů nadzemního vedení je navrženo za provozu drážní techniky při vypnutém TV, je navržena technologie výstavby zatahováním pomocných lankem jak pro montáž, tak pro demontáž vodičů. Přeložky 110kV a 400kV byly ve fázi zpracování drážní dokumentace ve stupni studie, tudíž zhotovitel musí drážní výluky a vypnutí samotného vedení aktualizovat (Vypnutí přenosové soustavy 400kV je nutné projednat v dostatečném předstihu s ČEPS.**

#### Hosínský tunel

Výstavba dvoukolejného hosínského tunelu včetně únikové a záchranné štoly a navazujících SO a PS (přístupové komunikace, technologické objekty a inženýrské sítě (napájení, požární vodovod) atd.). Jedná se o výkop a zajištění stavebních jam obou portálů, výstavba ostění hloubených úseků portálů, ražba, primární a sekundární ostění tunelu, zpětné zásypy a montáž vnitřního vybavení. Z hlediska zajištění stavební jámy je náročnější severní portál, kde s ohledem na velké mocnosti sedimentů a mladého uhlí-lignitu je navržena stabilizace podloží svislými podzemními stěnami s příčnými žebry a kotvami, což ochranní stavební jámu proti podzemní vodě. Ražba tunelu bude probíhat na principech Nové rakouské tunelovací metody (NRTM).

#### **Předpokládaná doba realizace 5,5 let**

#### Násypové těleso v km 13,400 – 15,900

Výstavba násypového tělesa až 10m vysokého v délce cca 2,5km, násyp bude vybudován z nesoudržných materiálů s předpokládanou mírou konsolidace cca do 0,5m. Nový násyp bude založen na neúnosném podloží, jež je tvořeno sedimenty a vrstvou lignitu. Tomu odpovídá i navržené technické řešení, které má minimalizovat dobu konsolidace násypu a mostních objektů. Chronologické se bude jednat o:

1)

- sejmutí ornice a humózních vrstev,
- realizace šterkopískových pilot v celé ploše násypového tělesa a v místě založení mostních objektů,
- výstavba roznášecí/konsolidační vrstvy z kameniva s výztužným prvkem,
- samotná výstavba násypového tělesa

2)

- v místě mostních objektů bude vybudován přítěžovací násyp z výrubu z tunelu, který do doby zahájení výstavby mostních objektů bude konsolidovat podloží, následně bude odtěžen a nahrazen mostním objektem včetně přechodové oblasti, část materiálu bude vrácena zpětně do zásypového klínu, přebytek bude odvezen na mezideponii.

V rámci rozvahy materiálu nelze počítat s tím, že v prvních dvou letech výstavby bude k dispozici vhodný materiál z výroby z tunelů, přičemž je ale třeba, aby výstavba násypu byla zahájena co nejdříve, a to za účelem zajištění proběhnutí většiny konsolidace v rámci realizace stavby. Tzn. že v projektu je počítáno, že šterkové piloty včetně konsolidační vrstvy budou realizovány z nového materiálu. Zbytek bude realizován z recyklovaného výrubu z tunelových objektů. **Výjimkou je most SO 38-20-05, který je na kritické cestě a jehož konsolidační násyp je navržen z nového materiálu.**

#### Chotýčanský tunel

Výstavba cca 4800m dlouhého dvoukolejného Chotýčanského tunelu včetně doprovodných SO a PS (přístupové komunikace, technologický objekt u severního portálu, inženýrské sítě atd.). Jedná se o výkop a zajištění stavebních jam obou portálů, výstavba ostění hloubených úseků portálů, ražba, primární a sekundární ostění tunelu, zpětné záspy a montáž vnitřního vybavení. Z hlediska zajištění stavební jámy je navržena realizace po etážích a se stříkaným betonem. Ražba tunelu bude probíhat na principech Nové rakouské tunelovací metody (NRTM) a to od obou portálů. V místě dálnice D3 bude tunel realizován postupně ve směru od ŽST Ševětín směrem k Českým Budějovicím.

#### **Předpokládaná doba realizace 6 let**

- b) Výstavba ŽST Ševětín od Chotýčanského tunelu po severní zhlaví stanice (mimo), nové SK č. 1,2,4 a výhybky č. 1,2,3,4,5,6,8,11. Železniční svršek SK č. 1 bude z prostorových důvodů vybudován do km 21.850, oblast provizorní výhybky a dále směrem k severnímu zhlaví bude realizována ve SP č. 3. Železniční spodek bude vybudován až po napojení na stávající terén v km cca 22,220 v maximálním možném rozsahu s ohledem na stávající Sk č. 4, ta bude ke koci stavebního postupu vyloučena aby bylo možné dokončit zemní těleso a konstrukční vrstvy nové SK č. 1, z technologických důvodů však bude TV SK č.4 stále zapnuté, práce tedy budou probíhat v blízkosti fyzicky vyloučené koleje, nikoliv však napěťově..

c) Výstavba přeložky tratě v nkm 22,625 – 23,150  
Proběhne výstavba přeložky tratě v místě směrového oblouku před ŽST Ševětín, a to včetně vybudování nového mostního objektu SO 37-22-01, který převádí přeložku silnice III/1556. Mezi stávající tratí a přeložkou je navržena trvalá deponie zeminy, která bude realizována souběžně s realizací přeložkou tratě, a to z důvodu stejné konsolidace tělesa. Přeložka bude vybudována v rozsahu umožňující zachování stávající drážního provozu, ale v maximální možné míře, aby čas na provizorní zapojení stávající tratě na přeložku byl minimalizován (dodržen projektový stav). Samotná přeložka silnice III/1556 bude realizována až převedení drážního provozu na novou přeložku. Během výstavby přeložky silnice je navržena náhradní trasa podél drážního tělesa směrem k I/3 pro provoz nákladních vozidel do kamenolomu Ševětín. Bude vybudována opěrná zeď 37-23-02 až po přejezd P6099, který bude v provozu. Před samotnými pracemi na drážní i silniční přeložce bude postaven nový stožár VVN 400kV V433 a to včetně nových vodičů a zemního lana.

d) Výstavba přeložky tratě v nkm 23,250 – 24,400  
Jedná se o pokračování přeložky tratě dle bodu b), součástí přeložky je i most SO 37-20-03, který bude vybudován před samotnou realizací násypového tělesa přeložky v km 23,250 – 23,600. Důvodem je skutečnost, že nejprve je nutné během výstavby mostu umožnit provoz nákladních vozidel do kamenolomu ze silnice I/3, následně až bude most dokončen bude doprava převedena pod most a novou komunikaci SO 37-30-56, pak bude realizováno násypové těleso přeložky tratě.

- e) Proběhne výstavba základů a stožárů TV v obvodu výhybny Nemanice I a v ŽST Ševětín, které ve stavebním postupu č.2 umožní převěšení/montáž trakčního vedení.  
f) Bude zahájena výstavba všech technologických budov.

- g) Úprava kolejíště v TO v ŽST Veselí nad Lužnicí, výstavba rampy u k.č. 401, nové k.č. 400,401,402 včetně výhybek č. 400,404,405.
- h) Výstavba nové budovy TO včetně tomu předcházejících přípojek inženýrských sítí, teprve po dokončení nové budovy a jejím zprovoznění je možné zdemolovat stávající budovy v ŽST Veselí nad Lužnicí a v ŽST Ševětín.
- i) Úpravy technologie v napájecí stanici v Nemanicích, kdy během výměny technologie bude v provozu vždy jedna polovina rozvodny 110kV SŽ, napájení staničních kolejí je řešeno provizorním staven v profesi trakčního vedení.
- j) Výstavba umělých staveb:
  - Železniční most SO 38-20-01
  - Silniční most SO 38-22-01
  - Zahájení výstavby Hosínského a Chotýčanského tunelu
  - Provizorní most SO 38-22-23, provizorní zatrubnění vodoteče Dobřejovického potoka v poloze definitivního mostu SO 38-20-09, provizorní zatrubnění musí být budováno pod ochranou hrázek. Po skončení konsolidace náspu bude v místě provizorního zatrubnění násyp odtěžen a postaven definitivní most SO 38-20-09 a SO 30-22-28 ve SP č.2.
  - Železniční most SO 37-20-01
  - Most SO 38-20-05
  - Propustek SO 37-21-01 v místě prací na železniční spodku
  - Silniční most SO 37-22-01
  - Železniční most SO 37-20-03
  - Propustek SO 37-21-06 (po proběhnutí konsolidace zemního tělesa, které bude v místě propustku odtěženo a následně zpětně dosypáno)
  - Zahájení výstavby opěrné zdi SO 37-23-02 včetně komunikace SO 37-30-58 v rozsahu, aby bylo zachováno levé odbočení z přejezdu do ulice Třeboňská. Od této chvíle bude provoz vozidla z/do kamenolomu směřován po náhradní trase směrem Neplachov.

### 13.2.2. Délka stavebního postupu

2382 dní

### 13.2.3. Vyloučené koleje

#### Nepřetržité výluky

- Výluky kromě výluk spojených se současně probíhajícími stavebními postupy, které jsou popsány v konkrétních stavebních postupech níže.

#### *ŽST Ševětín*

- SK č.4 ..... 30 dní  
(realizace železničního spodku nové SK č. 1 v ŽST Ševětín)

#### *ŽST Veselí nad Lužnicí*

- Kolej TO č. 400,402 ..... 14 dní
- Kolej TO č. 401 ..... 40 dní  
(výstavba rampy u koleje)

#### Noční výluky

- Spojovací k.č.101 a budějovické zhlaví SK č. 1,2 obvodu Nemanice I ..... 10x6h  
(úprava vedení 110kV)
- Staniční koleje č. 1,2 výhybny Nemanice I + TK směr Praha ..... 35x6h

#### Trakční vedení

##### Denní výluka pro realizaci základů TS

- SK č.1 (sekce TV 1 mezi ÚO 401 a NP) výhybna Nemanice I..... 1 x 6h
- SK č.2 (sekce TV 2 mezi ÚO 402 a NP) výhybna Nemanice I..... 1 x 6h

##### Noční výluka pro výstavbu stožárů TV

- SK č.1 (sekce TV 1 mezi ÚO 401 a NP) výhybna Nemanice I..... 1 x 6h
- SK č.2 (sekce TV 1 mezi ÚO 402 a NP) výhybna Nemanice I..... 1 x 6h

##### Noční výluka pro výstavbu bran TV

- SK č.1,2 (sekce TV 1,2 mezi ÚO 401/402 a NP) výhybna Nemanice I..... 6 x 4h

##### Denní výluka pro realizaci základů TS

- SK č.5 ŽST Ševětín ..... 1 x 6h
- SK č.2 (sekce 2,4) ŽST Ševětín ..... 1 x 4h
- SK č.4 (sekce 2,4) ŽST Ševětín ..... 3 x 6h
- SK č.4 (sekce TV 2,4) ŽST Ševětín (úprava bran TV, demontáž stožárů) ..... 3 x 6h

##### Noční výluka pro výstavbu stožárů TV

- SK č.5 (sekce TV 1) ŽST Ševětín ..... 1 x 6h
- SK č.2 (sekce TV 2,4) ŽST Ševětín ..... 1 x 4h
- SK č.4 (sekce TV 2,4) ŽST Ševětín ..... 1 x 6h

### **13.2.4. Vypnutí trakčního vedení**

Dle popsání sekcí v odstavci 13.2.3. Platí obecný popis k jízdám samotíží. Práce v blízkosti SK č.4 pod zapnutým TV k.č.4!

Vypnutí TV při převěšování vedení 110kV v místě spojovací koleje č. 101 na 10x6h mezi neutrálním polem v km 217,360 a neutrálním polem u TT v km 4,2 a odpojovači č 401 a 402. Vypnutí TV při převěšování vedení 110kV a 400kV na zhlaví obvodu Nemanice I směr Praha mezi neutrálním polem TT v km 4,2 a úsekovým odpojovačem č. 421 na TS č. 227 směr Praha 35x6h.

### **13.2.5. Omezení rychlosti**

50km/h v místě stavebních prací. Snížená rychlost bude i v místě denního převěšování vedení 110 a 400kV v Nemanicích, které bude realizován za provozu.

### **13.2.6. Zabezpečovací zařízení**

V provozu stávající zabezpečovací zařízení, probíhá výroba nového a zkoušení nového elektronického stavědla včetně montáže do nových prostor v technologických budovách tak, aby ke SP č.3 proběhla aktivace definitivního elektronického stavědla.

### **13.2.7. Jízdy vlaků**

Jako ve stávajícím stavu, kromě výluk pro TV. Noční zastavené provozy pro montáž bran TV.

Během převěšování systému 110kV nad spojovací koleji noční zastavené provozy.



Při převěšování linek 110kV a 400kV nad SK č.1,2 obvodu Nemanice I a TK směr Praha zastaven provoz, provoz vlaků nezávislou trakcí nebo setrvačností možný po dohodě se zhotovitelem.

### 13.2.8. Výluková propustnost

Dílčí omezení kapacity ŽST Ševětín.

Při převěšování linek 110 kV a 400 kV ve výhybně Nemanice elektrický provoz zcela zastaven, provoz nezávislé trakce nebo setrvačností dle dohody se stavbou (realizace ve vlakových pauzách).

### 13.2.9. Dopravní opatření

Po dobu výluky koleje č. 4 v ŽST Ševětín jízdy na zbývajících koleje číslo 1, 2 a 3 (chybí předjízdna kolej v sudé skupině).

V ŽST Veselí nad Lužnicí se jedná o účelové koleje Správy železnic, opatření budou stanoveny interně před započítáním výluky.

Denní výluky trakce v ŽST Ševětín je vhodné směřovat do sedla.

Při převěšování linek VN a VVN bude s konkrétním zhotovitelem projednána možnost realizace ve vlakových pauzách mezi vlaky osobní dopravy vedenými setrvačností (pro jednotlivé vlaky osobní dopravy bude nutno zajistit bezproblémový průjezd bez zastavení u návěstidel výhybny Nemanice).

## 13.3 Stavební postup č.2 02/2029-12/2030

### Přístup na stavbu:

Na zhlaví ŽST Ševětín sjezdem z I/3 a dále po MK určené pro provoz nákladních vozidel do kamenolomu, výjimečně lze využít přístup přes intravilán po III/1556.

### Přístup cestujících

Ve SP č.2a) stávající přístup na provozovaná nástupiště u k.č.1,2. Ve SP č. 2b stávající přístup na provozovaná nástupiště u k.č.2. Ve SP č.2c) stávající přístup na provozovaná nástupiště u k.č. 1,2. Ve SP č. 2d) provizorní přístup na nástupiště u k.č.2 přes stavbu v místě vyloučených kolejí č. 1,3,5.

### 13.3.1.5 Rozsah práce

- a) Výstavba provizorního zapojení stávající TK do přeložky tratě včetně provizorního zapojení do stávajících SK č. 3,5 prostřednictvím provizorní výhybky.
  - V nočních výlukách vložení provizorních děličů do SK č.1 v ŽST Ševětín a ve výhybně Nemanice I. V ŽST Ševětín umožní provizorní dělič za výh. č.16 při výluce TV ve SK č.1 provoz na 3. SK a odpadnou jízdy samotíží na zhlaví směr Dynín.
  - Proběhne demolice nástupiště mezi SK č. 1,3 a 3,5b.
  - U SK č. 1,3 budou postavena provizorní nástupiště v délce 140m.



- Výstavba kabelovodu pod SK č. 1,3 a dále podél technologické budovy a vyloučené SK č.5. Kabelovod mezi kolejemi bude zpětně zasypán a bude zřízen sypaný přístup mezi zkráceným nástupištěm a stávajícím úrovnovým přístupem v km 22,200. Dokončení kabelovodu dále podél stávající SK č.7 bude realizováno až ve stavebním postupu č. 4 současně s výlukou liché skupiny kolejí. Z tohoto důvodu jsou navrženy provizorní kabelové trasy v příslušných SO a PS.
  - SK č. 5 bude zdopravněna, současně bude u koleje zdemolována stávající rampa a SK č. 5 včetně provizorních přesmyků bude zatrolejována. Jako poslední bude realizován provizorní přesmyk SK č.1. Bude realizováno pažení podchodu v místě stávající Sk č.3 a následně i 1. SK č.5a,5b budou sneseny a uvolní se prostor pro realizaci kabelovodu.
  - Bude realizován provizorní přejezd blíže k VB v místě provizorní koleje (mezi stávajícím kolejištěm a napojením na ul. Třeboňská) a následně postupně v místě stávajících k.č.1,2 mezi výhybkami č. 16,17. U výhybky č. 17 bude demontována odbočná větev výhybky. Konstrukce přejezdu bude nejprve realizována v SK č. 2 za provozu na SK č. 1,3 a během výluky SK č. 1,3,5 bude přejezd realizován i ve SK č.1. Po převedení provozu na dočasně zřízený přejezd bude stávající přejezd vyloučen a na jeho místě bude dokončena opěrná zeď. V provozu bude přejezd vždy dvoukolejný.
- b) Pokračuje výstavba železničního spodku v místě přeložky přes stanicí a v místě nové opěrné zdi.
- c) V obvodu Nemanice I bude provizorně vyosena SK č.1 a to včetně úpravy TV, aby v následujícím stavebním postupu bylo možné realizovat novou SK č. 702, která je oproti stávající poloze rovněž vyosena a navíc jsou v kolejích navrženy poměrně mohutné úpravy v rámci železničního spodku.
- d) Pokračují práce na SO a PS dle stavebního postupu č.1.
- e) Výstavba mostních objektů:
- Pokračuje výstavba SO dle předchozích postupů.
  - Most SO 38-22-28 a SO 38-20-09 výstavba po skončení konsolidace náspu.
  - Výstavba opěrné zdi SO 37-23-02 v místě přejezdu P6099, během realizace části zdi při provozu po stávajícím přejezdu bude přilehlá komunikace vyloučena a od přejezdu bude možné pokračovat pouze ulicí III/1556, tento stav bude trvat až do doby uzavírky stávajícího přejezdu a zprovoznění dočasného přejezdu. Během uzavírky dočasného přejezdu při jeho aktivaci je navržena objízdná trasa přes Dynín a Mazelov, realizace proběhne o víkendu, kdy přes přejezd není vedena linková doprava.
  - Výstavba soutokových objektů propustku SO 31-21-03 a SO 31-21-03.1 (trubní části budou realizovány za střídavých výluk k.č.1,2)
  - Železniční most SO 38-20-03
  - Železniční most SO 38-20-04
  - Železniční most SO 38-20-05
  - Železniční most SO 38-20-06
  - Železniční most SO 38-20-07
  - Železniční most SO 38-20-08
  - Železniční most SO 38-20-09
  - Silniční most SO 38-22-28
  - Železniční most SO 37-20-06 – vložení mostního provizoria do TK č.1, zapažení TK č.2.
- f) Ke konci postupu obnova provozu do liché kolejové skupiny přes provizorní zapojení na dynínském zhlaví, v provozu dočasný provizorní přejezd.

### 13.3.2. Délka stavebního postupu

153 dní

### 13.3.3. Vyloučené koleje

Ke konci postupu nutno zohlednit výluky a jízdy vlaků dle SP č.3

#### Nepřetržitá výluka:

##### ŽST Ševětín:

- SK č.5 ..... 53 dní
- SK č. 2 mezi výhybkami č.14 – 19..... 7 dní  
(výstavba přejezdové konstrukce)
- SK č.3,5 ..... 100 dní
- SK č. 1 mezi výhybkami č. 16,17, TK č.1 v úseku Ševětín - Dynín ..... 7 dní
- SK č. 1,3,5 ..... 53 dní  
(provizorní zapojení SK č.3 do SK č.1, výstavba pažení podchodu, výstavba kabelovodu, současně s výlukou SK č.3,5)
- TK č. 1 v úseku Ševětín - Dynín..... 14 dní  
(provizorní propojení TK, vložení mostního provizoria v místě mostu SO 37-20-06)

##### Denní výluky

- SK č. 1,2 (TV v celé ŽST Ševětín) pro výstavbu pažení kabelovodu ..... 2x6h

##### Obvod Nemanice 1

- SK č. 1 ..... 9 dní

##### Noční výluky

- SK č. 1 výhybna Nemanice I ..... 3x6h  
(pažení soutokového objektu)
- TK č.1,2 Ševětín - Dynín ..... 6x6h  
(pažení mostních objektů)

#### Trakční vedení

##### Denní výluka pro převěšení TV

- SK č.1 výhybna Nemanice I ..... 1 x 6h
- SK č.3,5 (sekce TV 1,3) ŽST Ševětín (převěšení TV) ..... 1 x 6h
- SK č.1 (sekce TV 1,3) ŽST Ševětín (převěšení TV) ..... 1 x 6h
- SK č.1 a TK č.1 (sekce TV 1,3) ŽST Ševětín (převěšení TV) ..... 1 x 6h

### 13.3.4. Vypnutí trakčního vedení

#### ŽST Ševětín

TV SK č. 3 100 dní mezi děliči č. 2,4, bude vypnut odpojovač. Č. X4.

Vypnutí TV od odpojovače č. 412 po dělič č.1, při realizaci přejezdové konstrukce ve SK č.2 7 dní. Jízda setrvačností se staženým sběračem mezi odpojovačem č. 412 a děličem č. 5, výluka TV SK č. 2,4.

Během realizace pažení a během 6h výluky pro převěšení TV je navržen zastavený provoz ve stanici v denních hodinách.

TV SK č.1 53 dní (společně s SK č. 3), TV provizorně vykotveno před provizorními přesmyky ve stanici.

Dle popsaných sekcí v odstavci 13.2.3. Platí obecný popis k jízdám samotíží.

### 13.3.5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

### 13.3.6. Zabezpečovací zařízení

Pokračují práce dle SP č.1. Po dokončení provizorního přesmyku bude upravena vnitřní technologie stávajícího zab. zařízení a nová provizorní výhybka bude nasimulována jako stávající výhybka č.17. Původní staniční koleje č. 3,5 budou dle logiky zařízení přechíslovány na SK č. 1,3. Aktivace dočasného přejezdu je navržena během víkendu při jeho uzavírci. Vypnutí ETCS při zahájení stavebních prací v kolejišti.

### 13.3.7. Jízdy vlaků

#### V ŽST Ševětín postupně

- a) 53 dní provoz na SK č. 1,2,3,4. zastaven provoz při realizaci pažení mezi kolejemi a během 6h výluky pro převěšení TV.
- a) 7 dní provoz na SK č. 1,3 pod TV a SK č. 2,4 bez TV, TV vypnuto z důvodu realizace dočasného přejezdu ve SK č. 2 ve zhlaví. Dvukolejný provoz směr Dynín, provoz setrvačností se staženým sběračem mezi odpojovačem č. 412 a děličem 5.
- b) 7 dní provoz na SK č. 2,4 při realizaci dočasného přejezdu ve SK č. 1, provizorního zapojení SK č. 3 do SK č.1.
- c) Po dokončení přejezdu do doby zahájení výstavby kabelovodu (etapa d) provoz na SK č. 1,2,4 (40 dní)
- d) Během výstavby kabelovodu a realizaci přesmyku provoz na SK č. 2,4 (53 dní)

Jednokolejný provoz směr Dynín ke konci postupu při provizorním zapojení TK č.1. Noční zastavené provozy v úseku Ševětín – Dynín.

Při realizaci převěšování TV zastaven provoz ve stanici na 1 x 6h, TV zasahuje do úseku jednokolejné tratě směr Nemanice.

V **obvodu výhybny Nemanice I** při realizaci provizorního vyosení provoz pouze na SK č. 2 (9 dní).

### 13.3.8. Výluková propustnost

Dílní omezení v ŽST Ševětín (kolizní jízdy na dynínském zhlaví, pouze jedna nástupištní hrana pro zastavující vlaky osobní dopravy).

Výluková propustnost Ševětín – Dynín je pro jednokolejný provoz (v závěru stavebního postupu) dostatečná.

### 13.3.9. Dopravní opatření

#### ŽST Ševětín

V době s jedinou dostupnou nástupištní hranou bude případné křižování dvou zastavujících vlaků osobní dopravy realizováno u vjezdového návěstidla od ŽST Dynín.

Krátkodobá úplná výluka koleje Chotýčany – Ševětín z důvodu převěšování TV bude probíhat rámcově v čase 9:00 – 15:00 nejlépe v sobotu nebo v neděli. Zavedena bude NAD v úseku Veselí nad Lužnicí – České Budějovice pro vlaky R (vlaky Ex v úseku Tábor – České

Budějovice) a v úseku Ševětín – České Budějovice pro vlaky Sp a Os. Vlaky nákladní dopravy úsekem projedou před započítáním nebo po ukončení výluky.

### **Výhybna Nemanice I**

Po dobu výluky koleje číslo 1 ve výhybně Nemanice I není možnost křižování vlaků, provoz pouze po koleji číslo 2.

*V rámci zpracování zhotovitelského harmonogramu výluk bude prověřena úprava, kdy by výluka traťového úseku Ševětín – Dynín probíhala až po změně jízdního řádu (jízdní řád pro rok 2031 bude s tímto jednokolejným úsekem počítat po celou jeho platnost) – pokud by to bylo možné, bude zároveň přesunuta realizace provizorního vyosení koleje číslo 1 ve výhybně Nemanice před tuto výlukou (tak aby pomalá jízda kvůli vyosení byla platná kratší dobu a zároveň aby omezení ve výhybně Nemanice nebylo současně s omezeními v ŽST Ševětín a na traťovém úseku do Dynína).*

## **13.4 Technologická přestávka 2030/2031**

Během technologické přestávky probíhá provoz po stávající trati s provizorním přesmykem v ŽST Ševětín, kde není možné na dynínském zhlaví přejíždět mezi lichou a sudou skupinou kolejí, provozované koleje pod TV. V provozu upravené stávající SZZ. V provozu jsou provizorní nástupiště u SK č. 1,3 v délce 140m, v sudé skupině je v provozu zkrácené stávající nástupiště u SK č. 2 v délce 150m (od km 22,220 po km 22,370). Přístup na nástupiště je jako ve stávajícím stavu úrovnový v km 22,200. Provizorně bude doplněn sypaný přístup v místě realizovaného kabelovodu, mezi zkrácenou hranou nástupiště a stávajícím přístupem.

Ve výhybně Nemanice I provizorní vyosení koleje číslo 1 (pomalá jízda 60 km/h).

V místě provizorního stavu přes most SO 37-20-06 omezena rychlost na 50km/h v obou traťových kolejích.

## **13.57 Stavební postup č.3 02/2031- 08/2031**

### **Přístup na stavbu:**

Na zhlaví ŽST Ševětín sjezdem z I/3 a dále po MK určené pro provoz nákladních vozidel do kamenolomu, výjimečně lze využít přístup přes intravilán po III/1556. Přístup k mostu ve směru na Dynín sjezdem z I/3 v místě D3 a dále po místní komunikaci.

### **Přístup cestujících**

V ŽST Ševětín v provozu provizorní nástupištní hrany o SK č. 1,3, jinak bez omezení.

### **13.5.1.6 Rozsah práce**

- Pokračují práce na přeložce trati.
- Snesení kolejového roštu SK č. 2,4, nástupiště mezi kolejemi č. 1,2 a výhybek č. 3,12,13,14,15,16,17,18 včetně TK č. 2 směr Dynín.
- Výstavba nové TK č. 2 včetně zapojení na stávající stav směr Dynín a nových SK č. 2,4 v ŽST Ševětín.
- Výstavba nového nástupiště na zhlaví ŽST Ševětín u SK č.2.
- V místě snesené staré trati dokončení násypového tělesa komunikace včetně přechodové oblasti SO 37-22-01.

- f) V ŽST Ševětín pokračují práce na SK č. 1,2,3,4 a nových výhybkách. Po dokončení části SK č.1, bude do koleje vložena provizorní výhybka s napojením na stávající výhybku č. 1, tím bude zajištěn přístup stavby pro realizaci železničního svršku přes kusou kolej délky cca 250m.
- g) Na začátku postupu bude propojena nová TK č. 702 v obvodu Nemanice I do SK č. 2, a to prostřednictvím provizorní výhybky, tím bude nadále zajištěn provoz po SK č.2 směr Ševětín a současně bude zhotoviteli umožněna pokládka železničního svršku i ve směru od Českých Budějovic. Ke konci postupu bude výhybka nahrazena definitivním kolejovým polem, neboť pro další SP již nemá upotřebení. Během výluky bude provedeno i zapažení kolejového lože.
- h) Výstavba mostních objektů:
- Propustek SO 38-22-05
  - Propustek SO 38-22-07
  - Nový podchod SO 37-20-02
  - Železniční most SO 37-20-05 pod SK č. 2
  - Železniční most SO 37-20-06 pod SK č. 2
  - Propustek SO 31-21-03 trubní část pod k.č.2
  - PHS SO 37-50-51
  - PHS SO 37-50-53
  - PHV SO 37-50-54 bude dokončen až po převedení dopravy na nový silniční nadjezd.

Budou provedeny zatěžovací zkoušky mostních objektů, za použití zatěžovacích prostředků, zpravidla kolejových jeřábů, parních lokomotiv. Zatěžovací zkoušky probíhají na mostech se šterkovým ložem a kolejovým roštem.

### 13.5.2. Délka stavebního postupu

180 dní

### 13.5.3. Vyloučené koleje

Pokračují výluky dle SP č.2.

#### Nepřetržitá výluka:

- TK č.2 v úseku Ševětín - Dynín..... 180 dní
- SK č. 2,4,5 a nové SK 1,2,3,4 v ŽST Ševětín..... 180 dní
- SK č. 2 v obvodu Nemanice I na začátku postupu ..... 32 dní
- SK č. 2 v obvodu Nemanice I ke konci postupu..... 3 dny  
(náhrada výhybky kolejovými poli)

#### Noční výluky

- TK č.1,2 Ševětín - Dynín ..... 6x6h  
(pažení mostních objektů)
- SK č.1,2 ve výhybně Nemanice I..... 10x6h  
(pažení propustku)

#### Trakční vedení

#### Denní výluka pro převěšení TV

- SK č.2 výhybna Nemanice I ..... 2 x 6h

#### Noční výluka pro demontáž TV

- SK č.2,4 (sekce TV 1,2,3,4) ŽST Ševětín..... 1 x 6h

#### **13.5.4. Vypnutí trakčního vedení**

Sudá kolejová skupina v ŽST Ševětín včetně TK č. 2 po odpojovač na zhlaví ŽST Dynín. SK č. 2 v obvodu Nemanice I mezi provizorními děliči ve SK č. 2, napájení bude jednou stopou SK č.1, kde budou provizorní děliče překlenuty. SK č. 1,2 ve výhybně Nemanice I a TK č. 1,2 v úseku Ševětín – Dynín během realizace pažení, noční zastavený provoz.

#### **13.5.5. Omezení rychlosti**

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

#### **13.5.6. Zabezpečovací zařízení**

Pokračují práce dle SP č.2, v provozu upravené stávající SZZ, TZZ stávající beze změny. Zrušeny vlakové cesty do vyloučené části kolejiště, provoz na SK n.č.1,3 přes provizorní přesmyky.

#### **13.5.7. Jízdy vlaků**

**ŽST Ševětín** – provoz po přesmyknutých SK č.1,3 k provizorním nástupištním hranám délky 140 m.

Krátkodobě zastaven provoz ve stanici v nočních hodinách při demontáži TV.

**Obvod Nemanice I** – na začátku postupu 28 dní a na konci postupu 3 dny provoz pouze po SK č. 1 ve výhybně Nemanice I, provoz po spojovací koleji č. 103 bez omezení, provoz po koleji č.101 směr Plzeň a SK č. 1,2 směr České Budějovice bez omezení.

**V úseku Ševětín – Dynín** jednokolejný provoz po TK č. 1, noční zastavené provozy.

#### **13.5.8. Výluková propustnost**

Výluková propustnost Ševětín – Dynín jednokolejně byla stanovena a je dostatečná.

#### **13.5.9. Dopravní opatření**

Po celou dobu postupu jednokolejný provoz v úseku Ševětín – Dynín.

Po dobu výluky koleje č. 2 v Nemanicích I není ve výhybně možnost křížování, provoz pouze po koleji č. 1 a kolizně s tratí č. 709 mezi výhybkami č. 3 a 4.

*V rámci zpracování zhotovitelského harmonogramu výluk bude prověřena úprava, kdy by výluka traťového úseku Ševětín – Dynín probíhala až po dokončení úprav ve výhybně Nemanice (předpokladem je kratší doba realizace mostního objektu) – pokud by to nebylo možné, bude na základě znalosti konkrétních termínů prověřena možnost prodloužení stavebního postupu a posun dalších stavebních postupů tak, aby omezení ve výhybně Nemanice a na traťovém úseku Ševětína – Dynín neběžela současně.*



## 13.6 Stavební postup č.4 08/2031-12/2031

### Přístup na stavbu:

Na přeložky jako v předešlých postupech, do ŽST Ševětín ze silnice III/1556 a II/603 k silničnímu podjezdu k lomu.

### Přístup cestujících

V ŽST Ševětín novým podchodem k nástupišti u k.č. 2.

### 13.6.1.7 Rozsah práce

- a) Po převedení provozu na novou k.č.2 budou realizovány nové SK č. 3,5 v ŽST Ševětín, a to včetně nových výhybek č. 7,9,10,12,13,101. Bude definitivně propojena nová TK č. 1 v úseku Ševětín – Dynín. ŠD a ŠL bude naváženo z vyloučené SK č. 1.
- b) Výstavba nového nástupiště u SK č. 1.
- c) Proběhne odstranění stávajícího železničního svršku od ŽST Dynín směrem ŽST Chotýčany.
- d) V obvodu Nemanice I výstavba SK č. 701 a 703, navážení ŠL bude realizováno za noční výluky SK č. 702.
- a) Pokračují práce na výstavbě umělých objektů:
  - SO 31-21-03 pod SK č. 701 a 703 obvodu Nemanice I.
  - Výstavba mostu SO 37-20-06 pod TK č.1
  - Výstavba mostu SO 37-20-05 pod TK č.1
  - PHS SO 37-50-52

### 13.6.2. Délka stavebního postupu

122 dní

### 13.6.3. Vyloučené koleje

#### Nepřetržitá výluka:

##### ŽST Ševětín:

- SK n.č.1,3,5 ..... 57 dní

##### TÚ

- TK n.č.1 v úseku Ševětín - Dynín ..... 122 dní

##### Obvod Nemanice I

- SK 1,2 (n.č. 701,703) výhybny Nemanice I ..... 40 dní

#### Noční výluka

- Spojka 101/102 ..... 3 x 4h
- SK č. 702 obvodu Nemanice I ..... 4 x 4h

#### Trakční vedení

##### Denní výluka pro převěšení TV

- SK č.709 výhybna Nemanice II (sekce 201,202) ..... 1 x 6h
- SK č.701 ,701d výhybna Nemanice I (sekce, 701,703 def. montáž) ..... 4 x 6h

##### Noční výluka montáž bran a spojek 101/102



- Spojka 101/102 ve zhlaví ..... 1 x 4h
- SK n.č.2,4 (sekce TV 2,4) ŽST Ševětín..... 18 x 4h

Výluka zab. zařízení na začátku postupu za provozu po přeložce:

- TZZ v úseku Ševětín- Dynín..... 2 dny
- Obvod Nemanice I ..... 7 dní  
(výhybky č. 701 – 706 uzamčeny do přímá, 704 do odbočky, zhlaví směr tunely aktivováno v předstihu, dvoukolejný provoz směr přes přeložku)
- Obvod Nemanice II ..... 7 dní  
(budějovické zhlaví výhybky uzamčeny do přímá)
- Obvod Nemanice II ..... 7 dní  
(plzeňské zhlaví výhybky uzamčeny do přímá)
- TZZ v úseku Obvod Nemanice II- Hluboká nad Vltavou ..... 1 den

### 13.6.4. Vypnutí trakčního vedení

V ŽST Ševětín bude vypnuto TV v liché kolejové skupině, kdy část postupu při realizaci výhybky č.13 a montáže TV SK č.1 na dynínském zhlaví bude třeba jízda setrvačností se staženým sběračem mezi ÚO č.401 a děličem č.2 (vyjma této doby je SK č.1. pod TV neboť je uprostřed mechanické dělení. Po dokončení nástupiště bude TV vypnuto pouze v TK č. 1 z důvodu výstavby mostů mezi novým odpojovačem č. 411 v ŽST Ševětín a odpojovačem č. 401 na zhlaví v Dyníně.

V obvodu Nemanice I vypnuto TV SK č.1,2 (n.č.701,703) v místě SK č.1 (n.č.701) je za výhybkou n.č.705 aktivován provizorní dělič za výhybkou č. 713 je TV provizorně vykotveno. TV SK č.703 je vypnuté mezi děliči č. 204/206 a odpojovačem NP7. Denní výluky k.č. 701d při práci na TV vyžadující jízdu setrvačností se staženým sběračem mezi děličem č.205 a NP3.

Dle popsaných sekcí v odstavci 13.2.3. Platí obecný popis k jízdám samotíží.

### 13.6.5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h. Do doby uvedení do provozu ETCS max rychlost mimo pracovní místo 60km/h, v obvodu dopravní 40km/h.

### 13.6.6. Zabezpečovací zařízení

Na začátku stavebního postupu proběhne aktivace nového elektronického stavědla v ŽST Ševětín, nové kolejiště je připraveno z předchozích stavebních postupů, dojde k přepojení traťového zabezpečovacího zařízení během **2 dní**, během této doby bude jízda vlaků v úseků Ševětín – Dynín probíhat na telefonické dorozumívání s jednokolejným provozem.

V obvodu **Nemanice I** budou stávající výhybky během aktivace zabezpečeny, jízda směr Ševětín bude probíhat po kolejích 702a,702b,702c a dále od zhlaví dvoukolejně. Jízdy vlaků směr Plzeň po kolejích č. 701a, 701b,701c,801a a dále směr obvod Nemanice II. Jízdy na vlečku budou probíhat přes ručně přestavovanou výhybku č. 702.

**Obvod Nemanice II** bude aktivován po zhlavích. Nejprve se aktivuje budějovické zhlaví, výhybky uzamčeny, není umožněno křížování, provoz na koleje č. 801 a 802 (směr České Budějovice a Veselí nad Lužnicí) se řídí na opačném zhlaví.

Poté následuje hlubocké zhlaví, výhybky uzamčeny na kolej č. 801, provoz ve směru České Budějovice a Veselí nad Lužnicí se řídí na budějovickém zhlaví. V obvodu Nemanice II bude umístěna buňka obsazená odborně způsobilým zaměstnancem pro hlášení konce vlaků.

Po skončení aktivace v provozu def. elektronické stavědlo, postupné připojování nových prvků kolejiště do logiky zab. zař.. 9 měsíců po dokončení stavebních prací v kolejišti (po skončení SP č.4) bude uvedeno do činnosti ETCS.

### 13.6.7. Jízdy vlaků

#### **Provoz vlaků během aktivace zab. zař.**

##### **ŽST Ševětín**

Nové kolejiště ŽST Ševětín a Obvodu Nemanice I (dobřejovické zhlaví) je aktivováno v předstihu včetně traťového úseku. Po převedení dopravy na nové kolejiště bude přepojeno TZZ v úseku Ševětín – Dynín, kdy bude jízda vlaků probíhat po TK č. 2 na telefonické dorozumívání. V úseku mezi dobřejovickým zhlavím ŽST Ševětín a dobřejovickým zhlavím Obvodu Nemanice I provoz dvoukolejný.

##### **Obvod Nemanice I**

Za dvoukolejného provozu na přeložce trati jsou na 7 dní uzamčeny do přímá výhybky č. 701-706 (704 uzamčena do odbočky). Během této doby jízdy vlaků jednokolejné pro směry České Budějovice – Obvod Nemanice I po k.č.702(a,b,c) a pro směr Obvod Nemanice II po k.č.701 (a,b,c).

##### **Obvod Nemanice II**

Během aktivace Obvodu Nemanice II po zhlavích 2 x 7 dní, budou výhybky uzamčeny do přímá s provozem po k.č.801a. Stávající přejezd bude vyloučen z provozu (nejsou navrženy jízdy na Op), je navržena objízdna trasa.

Během přepojení TZZ v úseku Obvod Nemanice II – Hluboká and Vltavou 1 den jízda na telefonické dorozumívání.

**V ŽST Ševětín 50 dní** provoz na SK n.č.2,4, následně provoz na SK n.č.1,2,3,4,5. Provoz směr Dynín jednokolejný po 2.TK. Možnost křížování pouze na ČB zhlaví.

Zastaven provoz při realizaci bran TV v nočních hodinách.

**Obvod Nemanice I** provoz na SK n.č. 702 a dále směr Ševětín. Při realizace TV k.č.701 4x6h jednokolejný provoz až k odbočce Dobřejovice.

**Obvod Nemanice II** provoz na SK č. 801a a dále směr Plzeň, provoz po SK č. 709a zastaven, pouze staveništní doprava a vlaky do OTV. Obvod Nemanice II zastaven provoz na 1 x 6h při práci na TV.

#### **TÚ**

Jednokolejný provoz v úseku Obvodu Nemanice I po SK č. 702, provoz v TÚ Nemanice – Ševětín dvoukolejný, vyjma 2x6h výluk pro práce na TV, kdy je navržen jednokolejný provoz po TK č. 2.

Jednokolejný provoz v úseku Ševětín – Dynín po 2. TK.

Provoz po staré trati zastaven, pouze staveništní kolejová doprava.

### 13.6.8. Výluková propustnost

Výluková propustnost Ševětín – Dynín jednokolejně byla stanovena a je dostatečná.

Výluková propustnost Nemanice I (včetně) – odbočka Dobřejovice jednokolejně byla stanovena a není dostatečná.

Provoz po spojovací koleji číslo 709 mezi obvody Nemanice II a Nemanice I s pokračováním ve směru na odbočku Dobřejovice zastaven (obsluha OTV a staré trati je možná).

### 13.6.9. Dopravní opatření

Na začátku postupu po ukončení provozu na původní trati se bude provádět aktivace zabezpečovacího zařízení. Aktivace zabezpečovacího zařízení probíhá postupně v ŽST Ševětín, Nemanice I a Nemanice II.

#### **Ševětín**

Aktivace nové ŽST Ševětín probíhá nezávisle na stávající bez provozu vlaků na novém kolejišti. Provoz Ševětín – Dynín po koleji č. 1 mezistaničně, telefonické dorozumívání a dále po stávající trati. Je vhodné, aby aktivace probíhala o víkendu. Vlaky Os budou v úseku České Budějovice – Veselí nad Lužnicí nahrazeny autobusy NAD, vlaky nákladní dopravy projedou mimo dopravní špičky a v noci, ostatní vlaky budou vlivem mezistaničního provozu mírně opožděny.

Po aktivaci ŽST Ševětín bude provoz převeden na novou trať.

#### **Nemanice I**

Provoz na trati č. 704 po kolejích č. 702a – 702b – 702c – 702 a dále dvoukolejně po nové trati. Provoz na trati č. 709. po kolejích č. 701a – 701b – 701c – 801a a dále do Nemanic II. Na budějovickém zhlaví Nemanic I i Nemanic II a v místě bývalého St.7 bude umístěna buňka obsazená odborně způsobilým zaměstnancem pro hlášení konce vlaků.

#### **Nemanice II**

Aktivace bude probíhat po zhlavích

##### Budějovické zhlaví

Nejprve se aktivuje budějovické zhlaví, výhybky uzamčeny, není umožněno křížování, provoz na koleje č. 801 a 802 (směr České Budějovice a Veselí nad Lužnicí) se řídí na opačném zhlaví. Při aktivaci budějovického zhlaví a koleje č. 801a, přejezd na koleji bude pro silniční dopravu na nezbytnou dobu uzavřen.

Na budějovickém zhlaví Nemanic I a Nemanic II bude umístěna buňka obsazená odborně způsobilým zaměstnancem pro hlášení konce vlaků.

##### Hlubocké zhlaví

Poté následuje hlubocké zhlaví, výhybky uzamčeny na kolej č. 801, provoz ve směru České Budějovice a Veselí nad Lužnicí se řídí na budějovickém zhlaví.

Na budějovickém a hlubockém zhlaví Nemanic II bude umístěna buňka obsazená odborně způsobilým zaměstnancem pro hlášení konce vlaků.

V ŽST Ševětín na začátku stavebního postupu (50 dní) k dispozici pouze dvě průjezdné koleje (číslo 2 a 4).

Po celou dobu stavebního postupu jednokolejný provoz v úseku Ševětín – Dynín a krátkodobě při realizaci TV také v úseku Nemanice II – odbočka Dobřejovice.

V obvodu Nemanice II na začátku postupu (32 dní) provoz pouze po koleji číslo 702.

Noční výluky pro montáž bran a na spoje 15/16 budou probíhat v čase 0:00 – 4:00, provoz je zastaven. Vlaky nákladní dopravy úsekem projedou před započítáním nebo po ukončení výluky.

Krátkodobé výluky trakce s jednokolejným provozem obvod Nemanice I – Dobřejovice budou probíhat v čase v poledním dopravním sedle při nedostatečné propustnosti. Vlivem jednokolejného provozu budou vlaky mírně opožděny – navrženo je zavedení NAD za osobní vlaky v úseku Veselí nad Lužnicí – České Budějovice. Vlaky nákladní dopravy úsekem projedou před započítáním nebo po ukončení výluky.

Po dobu stavebního postupu nejsou možné přímé jízdy vlaků Strakonice – Veselí nad Lužnicí po koleji č. 709, vlaky musí jezdit úvratí přes ŽST České Budějovice (týká se především vlaků nákladní dopravy ad-hoc).

## 13.7 Stavební postup č.5 09/2031-10/2031

### Přístup na stavbu:

K mostům v TÚ Ševětín - Dynín sjezdem z I/3 a dále po účelové komunikaci podél drážního tělesa. Přístup během rušení provizorního propojení v TÚ z nové komunikace SO 37-30-56. Přístup do lokality obvodu Nemanice I sjezdem z II/603 a dále ulicí Jubilejní a Školní (III/10578)

### Přístup cestujících

Bez omezení.

### 13.7.1.8 Rozsah práce

- a) Výstavba SK č. 709b včetně výhybky č. 709, výstavba manipulační k.č.711 s provizorním napojením na stávající stav, po skončení potřeby odvozu svrškového materiálu ukončení koleje zarážedlem.
- b) Pokračují práce na výstavbě mostních objektů:
  - SO 34-20-05 a SO 37-20-06

### 13.7.2. Délka stavebního postupu

28 dní

### 13.7.3. Vyloučené koleje

#### Nepřetržitá výluka:

##### Obvod Nemanice II:

- Spojovací kolej č. 709a včetně okrsku OTV .....28 dní

#### Trakční vedení

##### Denní výluka pro převěšení TV

- SK č.709a, celá výhybna Nemanice II (def. montáž) ..... 4 x 6h

### 13.7.4. Vypnutí trakčního vedení

TV vypnuto v TK č. 1 z důvodu výstavby mostů mezi novým odpojovačem č. 411 a odpojovačem č. 401 na zhlaví v Dyníně. Během postupu je SK č. 1 zatrolejována ve směru od ČB po mechanické dělení uprostřed stanice, nejsou navrženy jízdy setrvačností na zhlaví. Vypnuto TV spojovací koleje č. 709b včetně obvodu Nemanice II.

### 13.7.5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h. Do doby uvedení do provozu ETCS max rychlost mimo pracovní místo 60km/h, v obvodu dopravní 40km/h.

### **13.7.6. Zabezpečovací zařízení**

V provozu def. elektronické stavědlo, postupné připojování nových prvků kolejiště do logiky zab. zař..

### **13.7.7. Jízdy vlaků**

**V ŽST Ševětín** provoz na všechny staniční koleje.

**Obvod Nemanice I** provoz na SK n.č.701,702,703, 801a. Provoz OTV a po spojovací koleji č. 709ai 709b zastaven.

Obvod Nemanice II zastaven provoz na 4 x 6h při práci na TV.

#### **TÚ**

Jednokolejný provoz v úseku Ševětín – Dynín po 2. TK.

Provoz po staré trati zastaven, pouze staveništní kolejová doprava.

### **13.7.8. Výluková propustnost**

Výluková propustnost Ševětín – Dynín jednokolejně byla stanovena a je dostatečná.

Provoz po spojovací koleji číslo 709 mezi obvody Nemanice II a Nemanice I zastaven (není možná ani obsluha OTV a staré trati).

### **13.7.9. Dopravní opatření**

Po celou dobu postupu jednokolejný provoz v úseku Ševětín – Dynín.

Po dobu stavebního postupu nejsou možné přímé jízdy vlaků Strakonice – Veselí nad Lužnicí po koleji č. 709, vlaky musí jezdit úvratí přes ŽST České Budějovice (týká se především vlaků nákladní dopravy ad-hoc).

Krátkodobé 6hodinové denní výluky na definitivní převěšení trakce budou probíhat v dopravním sedle kolem poledne. Trakčně je vypnuta celá výhybna Nemanice II. Vlaky v závislé trakci (všechny vlaky vyjma linky R26) musí být nahrazeny NAD. Zavedena NAD v úseku České Budějovice – Číčenice pro vlaky R a v úseku České Budějovice – Zliv pro vlaky Sp a Os. Vlaky nákladní dopravy úsekem projedou před započítáním nebo po ukončení výluky.

## **13.8 Dokončovací práce**

V rámci dokončovacích prací budou likvidovány plochy ZS, proběhne rychlá pantografická zkouška, broušení kolejí, následné podbití dle předpisu SŽ S3/1. Pro tyto práce je rovněž třeba počítat s denními/nočními výlukami provozu příslušné TK a SK v předpokládaném počtu:

Nemanice I – Ševětín 3x8h noční pro každou TK na broušení + 6 x 8h následné podbití

Pantografická zkouška real. v jednom dni

České Budějovice - Dynín 1. TK cca 2 x 15 min (v obou směrech)

České Budějovice - Dynín 2. TK cca 2 x 15 min (v obou směrech)

Výluky jsou v HMG časově umístěny orientačně, skutečný termín bude odvislý od vývoje stavu GPK, objednání vozu pro pantografickou zkoušku.

Proběhne definitivní regulace TV SK č. 1,2,3,4 v ŽST Ševětín 4x6h na každou kolej a TK č. 1,2 v úseku Ševětín – Dynín 8x6h pro každou kolej (dva kotevní úseky). Ostatní úseky TV již budou mít definitivní regulaci dokončenou v rámci příslušného stavebního postupu (jedná se zejména o úseky na přeložce trati).

Proběhne definitivní regulace TV SK č. 701,702,703,709 4x6h v obvodu Nemanice I.

### 13.9 EOv po dobu stavby

Během stavby bude pro stávající výhybky v provozu stávající EOv, po dokončení nové části bude nové EOv napájeno z nové TS.

### 13.10 Informační systém po dobu stavby

V průběhu stavby bude v železničních stanicích a zastávkách v provozu stávající informační systém, který bude upraven případně doplněn o informační cedule.

### 13.11 Postupné uvádění do provozu

**2024** - Stavba bude zahájena v 09/2024 přípravnými pracemi, které umožní zhotoviteli připravit si potřebné kapacity materiálu, mechanizace a pracovníků na hlavní stavební sezónu v roce 2023. Současně umožní projednání dopravních tras, skryvky ornice, smýcení dřevin, realizaci ploch zařízení staveniště a přeložky inženýrských sítí.

**2025 – 2029** - výstavba přeložky tratě včetně současně realizovaných přeložek a ochrany inženýrských sítí. Stávající komunikace vedené nově po přeložce budou budovány v předstihu a následně během omezeného provozu (obousměrný provoz jedním jízdním pruhem) bude komunikace převedena pod/nad nový mostní objekt. V předstihu budou vybudovány nové přeložky komunikací, které doby uvedení do užívání veřejností budou sloužit pro staveništní dopravu. Jejich podkladní, ložné a obrusné vrstvy budou realizovány před uvedením do provozu, do té doby bude zhotovitelem pro pojezd staveništní techniky využíváno samotné těleso, které bude vhodně ošetřeno (zlepšení pojižděné vrstvy směsným pojivem, zapanelováním atp.).

Pro HMG stavebních prací jsou rozhodující stavební objekty Hosínského a Chotýčanského tunelu, jejichž realizace včetně předportálových úseků bude trvat přibližně **6 let**, následně bude třeba vybudovat pevnou jízdní dráhu, prostory pro kabelové trasy, navést technologii do tunelů, uložit kabelové trasy a veškerou technologii uvést do provozu, předpokládá doba realizace **1 rok**.

Vyjma tunelových objektů je náročným stavebním objektem násypové těleso mezi oběma tunely. Těleso je založeno na štěrkových pilotách v celé ploše násypu s roznášecí konsolidační vrstvou. Samotné násypové těleso je navrženo ze zlepšeného materiálu výrubu z tunelu. Samotná doba realizace štěrkových pilot včetně konsolidační vrstvy je navržena na jednu stavební sezónu, výstavba násypového tělesa pak je navržena v min **délce 6 měsíců**.

**Tento čas bude nutno verifikovat směrem nahoru s ohledem na skutečnou denní kubaturu výrubu a zejména skutečný objem násypového tělesa, které musí být budováno ve větším profilu, než je definitivní stav, a to s ohledem na předpokládané sedání násypu až 1,2m v horizontu cca 5 let. Po uvedení do provozu by měla míra sedání být řádově v milimetrech tak, aby ji bylo možno rektifikovat v rámci upevnění kolejového svršku. Po proběhnutí rozhodující míry sedání budou realizovány trakční stožáry a navazující SO a PS, na které má sedání vliv.**



Společně se severním portálem chotýčanského tunelu bude realizován i hloubený úsek pod dálnicí D3, ideálně již v roce 2023, včasné dokončení hloubené části umožní přepravu části rubaniny z tunelu směrem k Ševětínu a dále na I/3 a D3.

**V druhé polovině roku 2030** - zahájeny stavební práce v ŽST Ševětín, a to přesmyky SK č. 1,3. Důvodem je skutečnost, že samotné přesmyky a uvedení do provozu SK n.č.1 je podmíněno dokončením opěrné zdi v místě stávajícího přejezdu, tyto práce souhrnně potřebují cca 3 měsíce. Postupná realizace mostních objektů směr Dynín je časově náročná cca 2 x 4 měsíce, což se v jedné stavební sezóně spolu s přesmyky nepotkává.

V předstihu před realizací přesmyků musí být dokončen most SO 37-22-01, který jednak přemostňuje novou polohu tratě a za druhé převádí přeložku komunikace SO 37-30-55. Výstavba v místě stávajícího přejezdu je řešena dočasným přejezdem, který umožní realizaci a dokončení opěrné zdi v místě stávajícího přejezdu a převedení provozu na novou SK č.1.

V technologické přestávce 2030/2031 bude provoz jako ve stávajícím stavu, pouze v ŽST Ševětín budou v liché kolejové skupině v provozu provizorní přesmyky s provizorními nástupištními hranami, křižování vlaků je možné pouze na ČB zhlaví.

Nejpozději ke konci roku 2030 bude zajištěno připojení energocentra na linky 110kV a dále přes energocentrum napojení podružných trafostanic v tunelech a u portálů tunelů. Rovněž musí být dokončena úprava a výměna technologie TNS Nemanice. Dřívější zprovoznění napájení je doporučeno s ohledem na možnost osvětlení tunelových objektů pro práce na železničním svršku a technologických profesí.

**2031** - současně s dokončováním traťového úseku dokončována železniční stanice Ševětín a nové TK č. 701-703 v obvodu Nemanice I. V této době je navržena aktivace definitivního elektronického stavědla.

**V druhé polovině roku 2029** bude dobíhat demontáž stávajícího kolejového roštu opuštěné tratě a zavážení opuštěných zářezů.

**Do 06/2032** - jsou navrženy dokončovací práce včetně zavážení opuštěných zářezů tratě. Po dokončení stavby budou ještě 3 roky probíhat rekultivace ploch zařízení staveniště, tyto rekultivace nejsou součástí stavby.

**09/2032** – zapnutí systému ETCS

S ohledem na předpoklad dlouhodobé konsolidace násypového tělesa v meziportálovém úseku je třeba počítat s nadstandardní údržbou (čtetnější zásahy) a měřením polohy GPK v následujících letech provozu, která bude spočívat zejména v úpravě GPK, regulace trakčního vedení, dosypání štěrkového lože atp. Výše uvedené bude mít dopad i do traťové rychlosti a délce zkušebního provozu (projekt je navržen na rychlost až 200km/h s délkou zkušebního provozu 1 rok). Bude nutné sledovat nejenom relativní polohu GPK a trakčních podpěr vůči zajišťovacím značkám, ale i absolutní polohu vůči neovlivněnému terénu, z toho důvodu je ve stavbě navržena samostatná geodetická síť.

## 13.12 Železnice

### Denní výluky

Jsou navrženy 6h zastavené provozy pro úpravy systému TV v ŽST Ševětín.

Jsou navrženy 6h výluky pro výstavbu základů TS v ŽST Ševětín a obvodu Nemanice I.

### Nepřetržité výluky



Jsou navrženy střídavé nepřetržité výluky traťových kolejí v úseku Ševětín – Dynín.  
Jsou navrženy nepřetržité výluky staničních kolejí v ŽST Ševětín i obvodu Nemanice I z důvodu výstavby staničních kolejí.

#### **Noční výluky**

4-6h výluky SK v ŽST Ševětín a obvodu Nemanice I (vkládání děličů do TV, montáž stožárů TV, montáž TV kolejových spojek)

### **13.13 Silnice**

Podrobněji se problematikou dopravních opatření zabývá SO 30-32-52 Nemanice-Ševětín, dopravní opatření, kde jsou podrobně popsány uzavírky a objízdné trasy. Další podrobnosti jsou uvedeny v kapitole 7. Dopravní trasy. S PČR bylo projednáno, že DIO bude před zahájením stavby zhotovitelem stavby upřesněno a opětovně projednáno.

Během prací na přeložkách komunikací i během jejich úpravy před a po stavbě není navržena uzavírka, ale omezení provozu na jeden jízdní pruh bez potřeby objízdných tras. Pro případné krátkodobé zastavené provozy z důvodu sjednocení povrchů komunikací bude uvažováno objížděkami, v případě méně frekventovaných komunikací s uzavírkou po dohodě s vlastníkem/správcem.

Uzavírky komunikací a návrh objízdných tras je zpracován pro stav, kdy je navrženo rušení stávajících přejezdových konstrukcí. Přejezdy na opuštěné trati budou rušeny postupně tak, aby byla zachována objízdná trasa, v místě přejezdu tedy není uvažováno s čištěním a odtěžením šterkového lože, rovněž kolejový rošt v místě přejezdu bude vyjmut až při demolici přejezdu. Po demolici přejezdu bude v rámci rozsahu demolice doplněna konstrukce vozovky a obnoven silniční provoz. Předpokládaná doba uzavírky každého přejezdu 7 dní. Uzavírka přejezdů je navržena rovněž v době průjezdu ucelené soupravy čističky kolejového lože a soupravy demontující kolejový rošt v navržené délce 3h, během této doby budou rovněž aktivovány objízdné trasy.

- 1) **Ulice Jubilejní** – je navrženo omezení na jeden jízdní pruh během přepojování stávajícího provozu na novou přeložku, která bude realizována v předstihu včetně mostního objektu za provozu po stávající komunikaci.
- 2) **III/ 10576 (Luční)**– je navrženo omezení na jeden jízdní pruh během přepojování stávajícího provozu na novou přeložku, která bude realizována v předstihu včetně mostního objektu za provozu po stávající komunikaci.

Omezení dle bodů 1) a 2) lze upravit i na střídavou uzavírku v místě stavebních prací, komunikace jsou vzájemně zastupitelné. Objízdná trasa je navržena pro uzavírku obou silnicí najednou, a to přes ulice Pražská třída → I/3 → Kněžskodvorská a A. Trägera. v případě že tato situace nastane, je třeba uzavírku koordinovat se stavbou „**Stavba I/20 České Budějovice, severní spojka**“, které vytváří omezení v ulic A. Trägera během rekonstrukce ulice Nemanická.

- 3) **Polní** – stávající místní komunikace je nově navržena jako slepá, neprůjezdná. Výstavba proběhne bez dopravních opatření.
- 4) **II/146** přeložka silnice může být realizována až po dokončení výstavby nového mostního objektu 38-20-05, jehož výstavba je podmíněna proběhnutím rozhodující míry konsolidace podloží pod přítěžujícím náspem, do té doby bude v provozu stávající komunikace. Realizace přeložky proběhne v roce 2027, neboť násypové těleso v místě stávající komunikace je rovněž nutno nechat potřebnou dobu konsolidovat, byť kratší čas než v místě nového mostu. Konsolidační přísyp je nutné realizovat co nejdříve ke

stávající silnici II/146. Tzn. že SO 38-20-05 je na kritické cestě a veškeré práce na jeho realizaci je třeba realizovat přednostně. Během přepojování provozu ze stávajícího na nový stav krátkodobé omezení provozu na jeden jízdní pruh.

- 5) **Účelová komunikace v drážním km 15.000** bude dlouhodobě uzavřena pro výstavbu násypového tělesa a mostního objektu.
- 6) **Během náhrady stávajícího přejezdu v ŽST Ševětín**, je navržen dočasný přejezd, který bude v provozu do doby, než bude uveden do provozu nový silniční nadejezd. Během výstavby dojde k situaci, že bude dočasně uzavřen provizorní přejezd a současně už nebude provozován ani stávající přejezd, jedná se o dva dny, během kterých bude v provozu objízdňá trasa přes Dynín, případně přes stávající polní a účelové komunikace. Stávající komunikace určená pro provoz vozidel z/do kamenolomu bude uzavřena během výstavby nové zdi a nové komunikace, během této doby je s kamenolomem projednána náhradní trasa po účelových komunikacích podél drážního tělesa směrem k Neplachovu. Ostatní doprava bude probíhat po provizorním přejezdu a dále směrem ulicí Třeboňská. Během přepojování provozu ze stávajícího na nový stav krátkodobé omezení provozu na jeden jízdní pruh.
- 7) **Dálnice D3** – během výstavby hloubené části tunelového objektu pod dálnicí D3, je navrženo dopravní omezení provozu, které je navrženo ve dvou režimech, a to 1+1 nebo 2+2. Výstavba tunelu je navržena ve čtyřech etapách
  - 1) Východní část tunelu včetně rozšíření pásu dálnice směr ČB, zřízení DIO, doba realizace cca 82 dní.
  - 2) Převedení dopravy do režimu 1+1 směr Praha, realizace střední části tunelu, doba realizace 111 dní.
  - 3) Pokračuje dopravní režim 1+1 směr Praha, výstavba západní části tunelu + def. vozovka směr ČB doba realizace 87 dní.
  - 4) Po dokončení západní části tunelu včetně def. vrstev vozovky, převedení dopravy na režim 2+2 směr ČB a realizace def. vrstev vozovky směr Praha 25 dní.

Časový postup výstavby musí být takový, aby zimní technologické přestávce odpovídal dopravní režim umožňující provoz zimní údržby. Podrobně je DIO zpracováno v objektu SO 38-30-52.3.

### **13.14 Provoz pěších a cyklistické dopravy**

V ŽST Ševětín je navržena úprava přístupu cestujících na provizorní nástupiště.

## **14 Popis staveb zařízení staveniště vyžadujících ohlášení**

Konkrétní vybavení zařízení staveniště není náplní tohoto projektu a bude odvislé od dodavatele stavby. Stavby, na které se vztahuje ohlašovací povinnost vymezuje Zákon o územním plánování a stavebním řádu v § 103.

## **15 Úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany třetích osob, včetně nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.**

Na staveništi se nepředpokládá činnost pracovníků s omezenou schopností pohybu a orientace, z toho důvodu nejsou navrženy žádné úpravy vnitro-staveništních komunikací a ploch ZS.

Všechny veřejné komunikace pro pěší, které budou dotčeny stavbou nebo budou v nezbytném rozsahu procházet staveništem musí být vhodně vyznačeny a odděleny od stavby dle podmínek stanovených v příloze č.1 k NV č. 591/2006Sb a musí splňovat požadavky bodu 4 Výkopy a staveniště přílohy č.2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.. Ostatní přístupy musí být zabezpečeny výstražnými tabulkami se zákazem vstupu cizích osob na staveniště. Krátkodobé zábory staveniště v kontaktu s pěšími budou dočasně ohrazeny tak, aby bylo zabráněno vstupu nepovolaných osob do jejich prostoru.

Lávky přes výkopy musí být min. 900mm široké s výškovým rozdílem nejvíce do 20mm po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku, jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100mm, lávky budou opatřeny oboustranným zábradlím, opatřeny protiskluzovým povrchem a se sklonem max. 1:8 při délce do 3,0m. Prostor u lávek přes výkopy a omezení provozu těmito pracemi musí umožnit otočení vozíku a zajistit manipulační prostor 1500mm x 1500mm.

Výkopy budou v noci a za špatné viditelnosti zajištěny výstražným osvětlením.

## **16 Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky - včetně omezení hospodaření třetích stran apod.**

Při realizaci stavby je potřeba minimalizovat dopady na okolí staveniště z hlediska hluku, vibrací, prašnosti apod. Výstavbou nesmím dojít k omezení provozu (vjezdu) k okolním objektů. U vjezdu na staveniště bude umístěna informační tabule se základními údaji stavby a s uvedením zodpovědných pracovníků investora a zhotovitele včetně kontaktů. Na viditelném místě u vstupu na staveniště musí být vyvěšeno oznámení o zahájení prací, toto musí být vyvěšeno po celou dobu provádění stavby až do ukončení prací a předání stavby stavebníkovi k užívání. Na staveništi musí být vývěskou oznámena telefonní čísla nejbližší požární stanice, první pomoci a policie.

- Chodníky jako součásti místních komunikací nebudou přejížděny staveništní mechanizací bez stavební úpravy bránící poškození od zvýšené zátěže.
- Stávající konstrukce v majetku třetích osob (chodníky, komunikace, inženýrské sítě...) musí být během stavby ochráněny a udržovány ve funkčním stavu. Případné poškození musí bez prodlení opraveno a dotčená infrastruktura zprovozněna dle požadavku vlastníka/správce. Tato ochrana je buďto předepsána projektem, nebo bude zajištěna zhotovitelem dle obecně platných předpisů pro realizaci stavebních prací.
- Vzniknou-li prokazatelně v souvislosti s prováděním stavby škody na okolních pozemcích a zařízeních, je zhotovitel povinen je neprodleně odstranit na vlastní náklad.
- Stavba musí respektovat provoz dráhy, drážních zařízení a zařízení třetích stran. V důsledku stavby nesmí dojít k zamezení přístupu a údržby objektů třetích stran.

- V blízkosti podzemního elektrického vedení, plynárenských zařízení, vodovodních řadů, produktovodů, rozvodů tepla a podobných inženýrských sítí budou výkopy prováděny ručně, bez použití mechanizace, to platí i pro křížení těchto sítí.
- Kabele elektrického vedení budou v případě potřeby budou provizorně vyvěšeny a zajištěny proti poškození.
- Odkryté potrubní vedení bude zabezpečeno proti poklesu a vybočení.
- V průběhu stavebních prací a po dokončení stavby budou vyčištěny všechny dotčené kanalizační vpusti a zkontrolována, případně obnovena jejich funkčnost.
- Odvodnění staveniště bude navrženo tak, aby nedoházelo k podmáčení okolních pozemků a ke znečišťování povrchových a podzemních vod.

## 17 Bezpečnostní opatření při provádění stavby

Zhotovitel stavby (zaměstnavatel) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví za zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce (odst.1 § 101 z.č. 262/2006 Sb., zákoník práce) a respektovat a dodržovat ustanovení předpisů SŽ Bp1 - Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací; SŽ Bp2 - Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace; a SŽ Bp3 - Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace.

Zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímáním opatření k předcházení rizikům (odst.1 § 102 z.č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním předpisům, závazným předpisům, normám a směrnícím týkajících se kontaktu se železniční dopravou nebo s dopravou silniční.

Zaměstnavatel, který provádí jako zhotovitel stavební, montážní a stavebně montážní práce nebo udržovací práce pro jinou právnickou osobu (SŽ, správci inženýrských sítí, atd.) na jejím pracovišti či zařízení, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení a dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska BOZP vhodné pro práci, při které budou používány.

Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy, tak aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti.

Na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví je zaměstnavatel povinen umístit bezpečnostní značky, zavést signály nebo instrukce týkající se BOZP.

Zajištění BOZP se týká všech osob, které se s vědomím zhotovitele zdržují na staveništi. Zajištění BOZP se vztahuje i na osoby mimo pracovněprávní vztahy tj. např. osoby samostatně výdělečně činné.

Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti.

***Činnost cizího právního subjektu v prostorách Správy železnic nebo na dráze provozované Správou železnic dle předpisu SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací***

(1) Činnost CPS v prostorách SŽ musí být v souladu s právními a ostatními předpisy, včetně vnitřních předpisů SŽ.

(2) CPS směřjí vykonávat činnosti v prostorách SŽ pouze na základě písemně sjednané smlouvy mezi oběma zúčastněnými stranami (pokud tato činnost nevychází z obecně závazných právních předpisů či norem). Smlouva musí mimo jiné vždy obsahovat:

- konkrétní ujednání k zajištění BOZP,
- vzájemnou oboustrannou informaci o všech rizicích možného ohrožení zdraví a života všech osob nebo alespoň odkaz na uvedená předaná rizika
- závazek CPS, že všechny jeho osoby, jakož i osoby jeho subdodavatelů, které se budou podílet na jeho činnostech v prostorách SŽ, budou mít způsobilost vyžadovanou obecně závaznými právními předpisy,
- závazek CPS, že všechny jeho osoby, stejně jako osoby jeho subdodavatelů, které se budou podílet na jeho činnostech v prostorách SŽ, budou mít způsobilost vyžadovanou interními předpisy SŽ,
- jména kontaktních osob včetně kontaktních údajů.

(3) V případě smluv s dodavateli/zhotoviteli, kteří budou vykonávat práce na zařízení v provozované železniční dopravní cestě, je nutné nad rámec bodů uvedených v předešlém odstavci do smluv zapracovat i tyto údaje:

- povinnost dodavatelů/zhotovitelů zajistit, aby činnosti byly prováděny pod přímým vedením odborně a zdravotně způsobilé osoby, která je povinna se prokázat platnými doklady způsobilosti, a to všem oprávněným zaměstnancům SŽ a zaměstnancům a příslušníkům státní správy České republiky, pokud je jimi vyzvána,
- stanovení vedoucích prací nebo alespoň závazek, že dodavatel/zhotovitel nahlásí odpovědnému zaměstnanci SŽ vedoucího prací nejpozději 24 hodin před započatím prací,
- závazek, že dodavatel/zhotovitel před zahájením prací předá odpovědnému zaměstnanci SŽ jmenný seznam všech osob podílejících se na realizaci díla s platnými doklady o vstupu do dopravní cesty,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že všechny fyzické nebo právnické osoby, které se budou podílet na realizaci díla a budou přitom provozovat drážní dopravu, budou mít s provozovatelem dráhy uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy a budou splňovat i další povinnosti vyžadované s uvedenou činností,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že před zahájením prací zajistí, že jeho osoby a osoby subdodavatelů, které se budou podílet na provádění díla, budou prokazatelně seznámeny s aktuálním zněním tohoto předpisu, a že budou tento předpis dodržovat,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že všechny jeho osoby a osoby jeho subdodavatelů, které se budou s jeho vědomím pohybovat v provozované dopravní cestě, byly před zahájením prací seznámeny s podmínkami výkonu činnosti na pracovišti,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že bude dodržovat příslušné ustanovení ZDD, která SŽ vymezí ve smlouvě,
- souhlas dodavatele/zhotovitele s oprávněním provozovatele dráhy provádět u všech osob, které dodavatel/zhotovitel používá při realizaci díla, kontrolu, zda tyto osoby nejsou pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.



(4) Součástí smluv musí být rovněž i řešení otázky kontroly a případných sankcí.

(5) CPS zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (např. technologický postup prací prováděných CPS musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti při činnostech souvisejících s realizací prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí).

(6) Každý pracovní úraz CPS, ke kterému došlo v prostorách SŽ, musí být v souladu s příslušnou platnou legislativou nahlášen bez prodlení SŽ.

Základní pravidla bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách SŽ upravuje předpis **SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace**.

Předpis je ve stanoveném rozsahu závazný pro všechny fyzické osoby, podnikající fyzické osoby nebo právnické osoby (dále „cizí právní subjekt“), odlišné od SŽ, které mají vykonávat stavební činnosti na stavbách v prostorách SŽ, na železniční dráze provozované SŽ nebo které se v rámci své činnosti pohybují na těchto stavbách.

Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro pracovní činnosti ve stavebnictví:

Z č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění

Z č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek BOZP), v platném znění

Z.č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění

NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, v platném znění

NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky, v platném znění

NV 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, v platném znění

NV 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí, v platném znění

NV 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, v platném znění

NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků, v platném znění

NV 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, v platném znění

NV 375/2017 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů, v platném znění

NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění

NV 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu, v platném znění

Vyhl.č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice, v platném znění

Vyhl.č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl.č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl.č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, v platném znění

Vyhl.č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl.č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách, v platném znění

Vyhl.č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitostí hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, v platném znění

Vyhl.č.394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací, v platném znění.

### **Ostatní**

Upozorňujeme na přílohu „Doklady“, kde jsou uvedeny podmínky pro práci v blízkosti stávajících inženýrských sítí z hlediska podmínek a souhlasů správců.

Stavba se nachází v blízkosti významných sítí technické infrastruktury a je třeba respektovat podmínky realizace v ochranných pásmech, zejména pak:

- Veškeré stávající inženýrské sítě v obvodu staveniště a v místě pohybu staveništní techniky je třeba před zahájením stavebních prací a přeprav vytyčit.
- Zhotovitel zemních prací musí být upozorněn na možnou polohovou odchylku uloženého vedení a zařízení od výkresové dokumentace.
- Stávající sítě je nutné chránit před poškozením.
- Povrchové znaky inženýrských sítí musí být během stavby zachovány a být přístupné.
- Objekty ZS v místě ochranných pásem musí být projednány a odsouhlaseny se správcem dotčeného vedení.

## **18 Vliv provádění stavby na životní prostředí**

Při výstavbě budou prováděny práce zahrnující zejména:

- Přípravné práce v podobě skrývky ornice a podorniční
- Výstavba provizorních staveništních komunikací
- Důlní práce při ražbě tunelů
- Výstavba mostních objektů a propustků
- Výstavba pozemních budov pro technologické zajištění tunelů a provozu dráhy
- Zemní práce při výstavbě zářezů a násypů
- Manipulace a přesuny značného množství rubaniny a stavebních materiálů v podzemní i na povrchu
- Výstavba inženýrských sítí
- Výstavba pozemních komunikací, železničního svršku a spodku
- Práce na trakčním vedení
- Konečné terénní úpravy

Během výstavby je nutné dodržet limity hluku z výstavby:

**6:00 – 7:00 hod.:  $L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB(A)}$**



**7:00 – 21:00 hod.:  $L_{Aeq,T} = 65 \text{ dB(A)}$**

**21:00 – 22:00 hod.:  $L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB(A)}$**

**22:00 – 6:00 hod.:  $L_{Aeq,T} = 45 \text{ dB(A)}$**

Hladina hluku ze stavební činnosti v chráněných vnitřních prostorech staveb nepřesáhne:

a) v pracovní dny v době 7 do 21 hodin  $L_{Aeq}$ , s 55 dB, od 6 do 7 a od 21 do 22 hodin  $L_{Amax}$  40 dB, od 22 do 06 hodin  $L_{Amax}$  30

dB,

b) ve dnech pracovního klidu od 6 do 22 hodin  $L_{Amax}$  40 dB, od 22 do 06 hodin  $L_{Amax}$  30 dB.

Předpokládaný pracovní režim na stavbě je v sedmidenním pracovním týdnu s 12h pracovní dobou.

Ve dnech pracovního klidu od 6-22 hodin  $L_{amax}=40\text{dB}$ , od 22 – 06 h.  $L_{Amx}=30\text{dB}$ .

Doprava bude probíhat v denní době od 7 do 21h, ve výjimečných případech i v noci (např. nadrozměrné náklady, přeprava nebezpečných materiálů atp.).

Veškeré práce, při kterých vzniká nadměrný hluk, budou přednostně prováděny v zastavěné oblasti v pracovních dnech v časovém období od 7.00 do 21.00 hod, mimo zastavěnou oblast i o víkendech.

Stavba bude mít vliv na zhoršení životního prostředí, a to především:

- lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace
- zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky
- omezení veřejnosti jak výlukami v železniční dopravě, tak nutností využívání např. objízdných tras při uzavírací mostních objektů, silniční omezení apod.
- zvýšením četnosti jízd nákladních automobilů v obcích.

Eliminace těchto vlivů je částečně možná, závisí především na zodpovědnosti dodavatele stavby, který by měl dbát na dodržování základních požadavků, stanovených legislativou (bezpečnostními předpisy, protipožárními předpisy, havarijním řádem a pod). Pro minimalizaci negativních dopadů realizace stavby na životní prostředí je nutno:

- snižovat prašnost klopením, uložený sytký materiál musí být zakryt plachtami dle §52 zák.č. 361/2000Sb.
- udržovat příjezdné komunikace v čistotě a dobrém technickém stavu
- zhotovitel stavby je odpovědný za náležitý technický stav svého strojového parku
- náklady a vozidly ukládat tak, aby nedocházelo k uvolňování materiálu
- hlukově náročné práce provádět jen v nejnutnějším rozsahu a dodržovat hygienické limity
- organizací práce minimalizovat počty jízd nákladních aut, minimalizovat omezení silniční dopravy v oblasti výstavby
- vyloučit možnost znečištění zemin či vod únikem ropných látek ze stavební mechanizace
- zabezpečit ochranná pásma a ochranu objektů a zeleně
- stavba bude vybavena soupravou pro asanaci případného úniku ropných látek

Problematika životního prostředí je detailně řešena v samostatné části přípravné dokumentace E.1.2. Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

Přípravné práce jsou navrženy v období vegetačního klidu. Při změně termínu realizace je toto třeba respektovat, aby nebyla narušena reprodukce populací volně žijících živočichů a poškozována fauna.

Při kácení stromů v únoru a březnu za mírné zimy je třeba provést kontrolu stromů ornitologem, aby bylo zamezeno kácení stromů s aktivním hnízdem.

Během stavby je nutné respektovat okrajové prvky dřevin podél obvodu stavby a v případě potřeby je vhodným způsobem ochránit (dřevěné bednění, omotání plastovým husím krkem apod.).

Vliv stavby na okolí, a to zejména z titulu hlukového zatížení je podrobně zpracováno v části dokumentace E.1.2.09.

### **Na základě požadavku AOPK ČR budou na stavbě zřízeny dočasné podélné bariéry proti vnikání živočichů na stavenišť.**

Na základě pochůzky se zástupcem AOPK ČR, která se uskutečnila 6. 1. 2022 byl orientačně stanoven rozsah dočasných bariér proti vnikání živočichů na stavbu. Jedná se o zábrany zabraňující, resp. naváděcí. Skrývky horní zemní vrstvy v trvalém i dočasném záboru je nutné realizovat v období od poloviny září do konce března. Před započítím skrývek musí být instalovány dočasné zábrany proti vnikání obojživelníků na stavenišť. Pokud skrývky začnou od poloviny září do poloviny listopadu, je nezbytné instalovat dočasné zábrany před jejich započítím, protože probíhá podzimní migrace obojživelníků na zimoviště. Pokud se začne skrývat až v období od poloviny listopadu, nemusí být dočasné zábrany instalovány před jejich započítím, protože migrace obojživelníků neprobíhá. Často je i zamrzlá půda, takže by se dočasné zábrany problematicky instalovaly. Nejpozdější termín instalace dočasných zábran před jarní migrací je konec února.

Zábrany jsou navrženy tak, aby bylo sníženo pronikání živočichů na stavbu z jejich zimovišť a dalších vhodných biotopů. To se týká zejména úseků stavby, které se nacházejí podél lesních okrajů či přímo v lesích. Dále byly navrženy dočasné bariéry zabraňující, resp. usměrňující migraci živočichů podél vodních toků. V obou variantách se odlišuje zakončení těchto zábran. Vhodné je využít zábrany zabraňující pronikání živočichů podél vodního toku. V případě, že během stavby dojde k dočasnému zatrubnění toku, je možné úpravou (přímým napojením na zatrubněný tok) změnit bariéru na naváděcí.

Výška zábran nad terénem musí být minimálně 50 cm. Spodní okraj musí být zahnut proti směru migrace živočichů (cca 10 cm) a musí být zahrnut zeminou. Horní lem bariéry musí být ohnut proti směru migrujících živočichů. Vhodným materiálem je tzv. kašírovaná folie. Je třeba počítat s délkou stavby a s pravidelnou údržbou bariér. Operativně je nutné bariéry přemísťovat dle aktuálních potřeb.

Instalaci dočasných zábran proti vnikání živočichů na stavbu by měla provádět proškolená osoba se zkušenostmi z obdobných staveb.

Celková délka navržených zábran činí **cca 10 000 m**. Rozsah (zejména navržené zábrany vodních toků mezi portály tunelů u Dobřejovic) může být upraven v závislosti na průběhu stavby.

1. Pro fázi výstavby bude stanovena odborně způsobilá osoba (biologický dozor). Tato osoba bude po celou dobu výstavby zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, bude kontrolovat dodržování požadavků v rizikových úsecích z ochrany přírody, zejména v okolí rybníků a lokalit s výskytem obojživelníků. Operativně bude přijímat opatření pro odvrácení nebezpečí zranění nebo usmrcení zvláště chráněných druhů obratlovců. Provádět/kontrolovat bude případné záchranné transfery zástupců obojživelníků.
2. Realizovat instalaci dočasných bariér proti vnikání obojživelníků na stavbu podél Lučního potoka, bezejmenného vodního toku a Dobřejovického potoka v úseku mezi portály obou tunelů u Dobřejovic, podél vodního toku Kyselá voda, podél Ponědražského potoka a bezejmenného vodního toku (km 23,577). Realizovat instalaci dočasných bariér podél okrajů lesů dle výše uvedených návrhů. Těsně před začátkem stavby provést odlov

- živočichů z porostů mokřadních vrbin a podmáčených luk v blízkosti portálu tunelu u dálnice D3.
3. Kácení dřevin provádět mimo vegetační období v období od začátku listopadu do konce března. V případě výjimečného kácení mimo navržené období je ve všech případech nutná přítomnost biologického dozoru stavby, který provede kontrolu dřeviny.
  4. Odstranění stávajícího mostu v km 24,910 (SO 37-20-05) provést mimo období hnízdění jiříček (odstranění je možné od října do března daného roku).
  5. Při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků. Technický stav stavební techniky musí být v perfektním stavu, nepoužívaná technika bude podložena záchytnými vanami. Doplnění provozních kapalin nebude prováděno v blízkosti vodních toků.
  6. V podmostí využít zadláždění s vyčnívajícími kameny, které bude kompletně překryto vrstvou hlinitého jílu o mocnosti 5-10 cm. Podmostí nesmí být vydlážděno či zasypáno štěrkem.
  7. Koryto vodního toku vést pod mostními objekty asymetricky, aby alespoň na jedné straně došlo k vytvoření co nejširší bermy.
  8. V případě zaústění odvodňovacích příkopů do vodních toků používat miskovité žlabovky, resp. mělké lichoběžníkovité profily s max. sklonem svahů 1:2,5 a výšce svahu do cca 1 m.
  9. Na začátku a konci propustků neumísťovat jímky a nerealizovat zde překážky vyšší než 10 cm.
  10. K opevňování břehů vodních toků využívat přednostně kamenný pohoz, resp. kamennou rovinaninu či kamennou dlažbu s hlubokým spárováním. Nevhodná je betonová dlažba, panely či prostý beton.
  11. Vzhledem k souběhu s oplocenou dálnicí napojit oplocení na západní straně mostu SO 37-20-06 (km 25,202) tak, aby migrující živočichové nevnikaly do úzkého prostoru mezi dálnicí a železnicí.
  12. V podmostí železničního mostu v km 23,577 (SO 37-20-03) ponechat nezpevněnou cestu.
  13. V případě potřeby realizace transparentních ploch je třeba tyto plochy doplnit o vertikální pásy o šíři minimálně 2,5 cm a rozteči maximálně 10 cm.
  14. Během stavebních prací je třeba předcházet dalšímu šíření a zavlékání invazních druhů. V případě vzniku nových ložisek výskytu je nutné tyto druhy okamžitě likvidovat.
  15. Zemina z míst s výskytem invazních druhů nesmí být používána v rámci stavby.
  16. Porost křídlatky sachalinské, který zahrnuje plochu 2 na lokalitě 2 o cca 3000 m<sup>2</sup> je třeba odstranit. Zemina z míst s jejím výskytem nesmí být využita v jiné části stavby, nejvhodnější je její odvoz na skládku.
  17. V případě výskytu křídlatky japonské v trianglu stávajících tratí v okolí drážního km 217 v Českých Budějovicích, kde má být umístěno zařízení staveniště, doporučujeme porost křídlatky překrýt pouze panely, se zeminou nemanipulovat.

Více viz vyjádření AOPK v dokladové části stavby.

## **18.1 Intenzita provozu staveništní dopravy**

Hodnoty intenzity mimostaveništní dopravy jsou uvedeny jako průměrné denní a následně i předpokládané maximální denní vypočtené na základě navrženého postupu prací.

### **18.1.1. Frekvence dopravy v čase**

**2025** – nejvytíženější rok z hlediska realizace s ohledem na souběh prací na založení nového drážního tělesa, výkopových prací v místě hloubených částí tunelů a primárního ostění ražby tunelů/zajištění stavební jámy. Frekvence vozidel v jednom směru v úseku Vitín – odbočení na II/146 až **120TNV/den**, v úseku Ševětín– odbočení na II/146 až **144TNV/den**. Úsek od jižního portálu Hosínského tunelu k odbočení na II/146 v jednom směru až **127TNV/den** při realizaci hloubených částí. Úsek silnice II/146 od II/603 k novému drážnímu tělesu bude vytížen až na **391TNV/den**. **Jedná se o nejhorší možný stav, který by mohl nastat.**

**2025-2028** – realizace násypového tělesa dráhy ze zlepšení zeminy a z výrubu z tunelu, současně realizace primárního, případně sekundárního ostění tunelu. Předpokládaná frekvence vozidel v úseku Ševětín – odbočení na II/146 až **76 + 7=83TNV/den**. Úsek od jižního portálu Hosínského tunelu k odbočení na II/146 až **103+7=110TNV/h**. Úsek silnice II/146 od II/603 k novému drážnímu tělesu bude vytížen až na **258 TNV/den**.

**2029/2030** – pokračují práce na sekundárním ostění a je zahájena výstavba mostních objektů v meziportálovém úseku. Hlavní intenzity dopravy tak bude tvořit přeprava betonové směsi, která bude probíhat nárazově a řádově ve dnech při betonování jednotlivých celků mostních konstrukcí. Intenzita dopravy při souběhu sekundárního ostění, HGT vrstvy a mostních objektů **8+22+50=81TNV/den**.

**2031** – Dokončovací práce ve ŽST Ševětín, železniční spodek a svršek mimo tunelové objekty, doba realizace 90 dní.

**2031/2032** – Zavážení opuštěných zářezů tratě 260 dní, 792 tis. m<sup>3</sup>, **průměrná frekvence cca 18TNV/h**.

**Hlavní staveništní zátěž je pro severní portál Chotýčanského tunelu vedena po nové staveništní komunikaci s napojením na II/603 za obcí Vitín. Možnou alternativou, na základě zpracovaného posudku k mostu přes dálnici, je část dopravy převést směrem k Ševětínu přes stávající most Vitín-02, na který byl zpracován posudek, jež je přílohou dokumentace. V zásadě staveništní dopravu umožňuje s omezením  $V_n=22,1t$ ,  $V_r=27t$  (jedno vozidlo na mostě - třínápravové vozidlo 26,5t, čtyřnápravové vozidlo 30,0t). Zahájení přepravy musí předcházet provedení provizorní opravy mostu, následně během přeprav musí častěji probíhat pravidelná prohlídka mostu. Není vyloučeno, že těžká staveništní doprava může vést k dalším poruchám mostních konstrukce.**

**Náklady s tímto spojené nejsou zohledněny v projektu stavby a je věcí vysoutěženého zhotovitele stavby, zda a případně v jakém rozsahu a jakými vozidly bude trasu využívat. Výše uvedené musí zhotovitel zvážit a případně náklady s tím spojené zahrnout do své nabídky**

## **18.1.2. Frekvence dopravy směrem na skládky a k zemníkům**

Objem materiálu na skládky

Celkem podle tras		Jednotky	FREKVENCE VOZIDEL			
			Předpoklad souhrnná doba realizace ve dnech	TNV/den	TNV/h 4 nápravové vozidlo	TNV/h návěs
Rekultivace těžebního prostoru v k.ú. Planá nad Lužnicí	1 489 581,67	t	300	315	26	13
Recyklační středisko stavebních odpadů Jívno v k.ú. Jívno	82 113,47	t	90	58	5	2
Sběrna České Budějovice	2 778,39	t	30	6	0	0
	8,00	ks				
Všechny zařízení v lokalitě Růžov v k.ú. Růžov (kompostárna + skládka S-00)	48 791,11	t	90	88	7	4
	0,00	ks				
Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)	10 268,90	t	30	22	2	1
	714,00	ks				

### 18.1.3. Závěr

Nejhorším rokem z hlediska intenzity dopravy bude rok 2023, kdy dochází k synergii přeprav materiálů vytěžených při portálových úsecích společně s návozem betonové směsi pro jejich zajištění a přeprav materiálu z kamenolomu Ševětín pro výstavbu pilotového založení a roznášecí/konsolidační vrstvy nového násypového tělesa mezi portály obou tunelů. Snížení intenzity dopravy je možné snížit dočasným mezideponováním vytěžené zeminy přímo u portálových úseků obou tunelů a odvoz realizovat v jiném čase. Nicméně variant řešení je více a rovněž bude odvislé od samotné technologie zhotovitel, proto projektant vyčíslil předpokládaný nejhorší možný stav. Rozhodující přesuny hmot jsou navrženy po dálnici, silnicích II. tříd případně po silnicích III. tříd s co nejkratším napojením na kapacitní komunikaci. V tomto roce výstavby projekt rovněž počítá s přepravou materiálu od severního portálu Chotýčanského tunelu v ose budoucího drážního tělesa s pokračováním na odvozovou komunikaci z kamenolomu a dále na dálnici D3. V tuto dobu ještě nebude nutné využít přepravu materiálu přes obec Vitín. Přes obec Vitín je přeprava materiálu naplánovaná v letech 2027 až 2029 kdy budou realizovány práce na hloubené části tunelu pod dálnicí D3 a zářezové těleso mezi dálnicí a Ševětínem. V této době nebude možné z důvodu výstavby zaručit provoz staveništní dopravy v ose trasy přeložky ani s ohledem na místní podmínky navrhnout staveništní komunikaci podél staveniště (špatné geologické podmínky zářezového tělesa, stávající vodoteč, stísněné podmínky v kamenolomu Ševětín.....). Druhou možností je vedení staveništní dopravy částečně v trase s odbočením směrem Ševětín do ulice K hájovně - původní silnici vedoucí do lomu, trasa však nemůže sloužit pro návoz betonových směsí autodomíchavače s ohledem na podjezdnou výšku 3,5m.

## 19 ZÁVĚR

Navržené stavební postupy dokladují, že stavbu „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část B“ je možno v navržených stavebních postupech realizovat. Jedná s o náročnou stavbu jak z hlediska koordinace navazujících profesí, tak z hlediska požadavků na počty pracovníků a zvolený objem mechanizace. Zhotovitel vypracuje podrobný HMG stavby tak, aby na sebe práce plynule navazovaly.

PŘÍLOHY:

- 1) Záznam z výrobní porady na ZOV.
- 2) Seznam ploch zařízení staveniště.
- 3) Záznam z hlavní prohlídek kamenného klenbového mostu k obci Vitín a mostu přes D3.
- 4) Záznam z projednání dopravních tras
- 5) Záznam z projednání dopravních tras s obcí Vitín
- 6) Záznam z projednání dopravních tras s PČR



# ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 201/34/2021

VYŘIZUJE:

Ing. Lukáš Pohořelý

TEL.:

+420 605 229 076

FAX:

+420 224 230 316

E-MAIL:

[lukas.pohorely@sudop.cz](mailto:lukas.pohorely@sudop.cz)

IDDS:

nd9sqfy

MÍSTO / DATUM:

Praha / 22. února 2021

Dle rozdělovníku

**Věc: „Nemanice I – Ševětín, DUR (část A)“****Záznam z výrobní porady věnované stavebním postupům a dopravním opatřením po dobu výstavby.**

Vážení,

v rámci zpracování přípravné dokumentace stavby **„Nemanice I – Ševětín, DUR (část A)“**, jejíž zhotovitelem je SUDOP PRAHA a.s., jako zhotovitel v rámci plnění předmětu díla z uzavřené smlouvy o dílo č. 20 185 201 svolal jednání.

Přílohou Vám posíláme záznam z uvedeného jednání, které se uskutečnilo v pátek **22.1.2021 od 10:00 hod.** distanční formou.

Záznam je rozesílán pouze v elektronické formě, papírovou formu zašleme na vyžádání.

S přátelským pozdravem



130 00 Praha 3, Olšanská 1a  
281 - Středisko železničních tratí  
a uzlů

Ing. Jiří Syrový  
vedoucí střediska železničních  
tratí a uzlů.

**Přílohy:**

Záznam z porady na stavební postupy a dopravní opatření po dobu výstavby.  
Prezenční listina.



- ◆ Správa železniční dopravní cesty, s. o.  
Stavební správa západ  
Ing. Eliška Hrušková  
Sokolovská 278/1955  
190 00 Praha 9  
[hruškovae@spravazeleznic.cz](mailto:hruškovae@spravazeleznic.cz)
- ◆ Správa železniční dopravní cesty, s. o.
  - Odbor operativního řízení a výluk (O12)
  - Odbor základního řízení provozu (O11)
  - Odbor traťového hospodářství (O13)
  - Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14)
  - Odbor elektrotechniky a energetiky (O24)Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1  
[O12sek@spravazeleznic.cz](mailto:O12sek@spravazeleznic.cz)  
[O11sek@spravazeleznic.cz](mailto:O11sek@spravazeleznic.cz)  
[O13sek@spravazeleznic.cz](mailto:O13sek@spravazeleznic.cz)  
[O14sek@spravazeleznic.cz](mailto:O14sek@spravazeleznic.cz)  
[O24sek@spravazeleznic.cz](mailto:O24sek@spravazeleznic.cz)  
[kunik@spravazeleznic.cz](mailto:kunik@spravazeleznic.cz)
- ◆ Správa železniční dopravní cesty, s. o.  
Oblastní ředitelství Plzeň  
Sušická 1168/23  
326 00 Plzeň  
[ORPLZsek@spravazeleznic.cz](mailto:ORPLZsek@spravazeleznic.cz)  
[jelinekpe@spravazeleznic.cz](mailto:jelinekpe@spravazeleznic.cz)  
[klimes@spravazeleznic.cz](mailto:klimes@spravazeleznic.cz)  
[statecny@spravazeleznic.cz](mailto:statecny@spravazeleznic.cz)  
[Farkota@spravazeleznic.cz](mailto:Farkota@spravazeleznic.cz)  
[trnkap@spravazeleznic.cz](mailto:trnkap@spravazeleznic.cz)  
[PalivecZ@spravazeleznic.cz](mailto:PalivecZ@spravazeleznic.cz)  
[rut@spravazeleznic.cz](mailto:rut@spravazeleznic.cz)  
[janacova@spravazeleznic.cz](mailto:janacova@spravazeleznic.cz)  
[liskovec@spravazeleznic.cz](mailto:liskovec@spravazeleznic.cz)  
[sekyra@spravazeleznic.cz](mailto:sekyra@spravazeleznic.cz)  
[volavkaj@spravazeleznic.cz](mailto:volavkaj@spravazeleznic.cz)  
[pouzar@spravazeleznic.cz](mailto:pouzar@spravazeleznic.cz)
- Správa tratí České Budějovice
- Správa sdělovací a zabezpečovací techniky České Budějovice
- Správa elektrotechniky a energetiky
- Správa mostů a tunelů
- Provozní obvod České Budějovice  
[ORPLZSTCBE@spravazeleznic.cz](mailto:ORPLZSTCBE@spravazeleznic.cz)  
[ORPLZSSZTCBE@spravazeleznic.cz](mailto:ORPLZSSZTCBE@spravazeleznic.cz)  
[ORPLZSEE@spravazeleznic.cz](mailto:ORPLZSEE@spravazeleznic.cz)  
[ORPLZSMT@spravazeleznic.cz](mailto:ORPLZSMT@spravazeleznic.cz)  
[ZSTCBEsek@spravazeleznic.cz](mailto:ZSTCBEsek@spravazeleznic.cz)  
[kralp@spravazeleznic.cz](mailto:kralp@spravazeleznic.cz)

- ◆ ŽESNAD.CZ  
Podleská 926/5  
100 00 Praha 10  
[info@zesnad.cz](mailto:info@zesnad.cz)
- ◆ Správa železniční dopravní cesty, s. o.  
CDP Praha  
V Trianglu 2474  
190 00 Praha 9  
[CDPPHasek@spravazeleznice.cz](mailto:CDPPHasek@spravazeleznice.cz)  
[SmejkalP@spravazeleznice.cz](mailto:SmejkalP@spravazeleznice.cz)
- ◆ České dráhy, a.s.  
Regionální obchodní centrum  
Nádražní 12  
370 21 České Budějovice  
[roccbesek@gr.cd.cz](mailto:roccbesek@gr.cd.cz)
- ◆ JIKORD s.r.o.  
Areál VŠE  
Okružní 517/10  
370 01 České Budějovice  
[stach@jikord.cz](mailto:stach@jikord.cz)

**Na vědomí:**

**HIP stavby Ing. Miloš Krameš,** [milos.krames@sudop.cz](mailto:milos.krames@sudop.cz)

- Provozní a dopravní technologie:  
Ing. Tomas Kafka, [tomas.kafka@sudop.cz](mailto:tomas.kafka@sudop.cz)
- Železniční svršek a spodek:  
Ing. Aleš Kuna, [Ales.Kuna@mottmac.com](mailto:Ales.Kuna@mottmac.com)
- Trakční a energetická zařízení  
Ing. Jaroslav Peroutka, [jaroslav.peroutka@sudop.cz](mailto:jaroslav.peroutka@sudop.cz)
- Zabezpečovací zařízení  
Zdeněk Pacholík, [zdenek.pacholik@sudop.cz](mailto:zdenek.pacholik@sudop.cz)
- Mosty, propustky, zdi  
Ing. Jan Krsicka, [Jan.Krsicka@mottmac.com](mailto:Jan.Krsicka@mottmac.com)

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	"Nemanice I - Ševětín, DUR, (část A)"  Projednání drážních objektů a ZOV stavby
DATUM	21.1. a 22.1.2021
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s.
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	Viz. text

## Obecně

- Projednání stavebních postupů proběhlo s ohledem na časové možnosti účastníků ve dvou termínech, závěry a připomínky jsou shrnuty v tomto záznamu z poradu včetně prezenčních listin.
- Projektant v úvodu poradu seznámil účastníky se vstupními informacemi, které mají vliv na stavební postupy, a s kterými projektant počítá, jednalo se o:
  - Stavbě „Nemanice I - Ševětín, DUR, (část A)“ předchází stavba ŘSD „I/20 České Budějovice, severní spojka – DSP“ jejíž věcnou náplní je mimo jiné zrušení stávajícího přejezdu v ul. Nemanické, a jeho náhrada silničním podjezdem. Současně může realizace stavby „Nemanice I - Ševětín, DUR, (část A)“ probíhat v zákrytu se stavbou "Nemanice I - Ševětín, DSP, (část B)" nebo až po jejím dokončení s nespécifikovaným časovým odstupem. Cílem ZOV stavby "Nemanice I - Ševětín, DUR, (část A)" jsou stavební postupy a dopravní opatření během realizace stavby až po dokončení stavby "Nemanice I - Ševětín, DSP, (část B)".

### *Připomínky a doplnění:*

- 1) Bc. Lískovec – výše uvedená posloupnost staveb znamená téměř shodné dlouhodobé výluky traťových kolejí v každé stavbě, tedy dvojnásobné omezení dopravy (ve stavbě I/20 České Budějovice, severní spojka – DSP a následně ve stavbě "Nemanice I - Ševětín, DUR, (část A)".*
- 2) Ing. Hrušková (HIS) – bude třeba důsledně koordinovat stavby I/20 České Budějovice, severní spojka – DSP, jejíž náplní je odstranění úrovněho křížení v ul. Nemanické se stavbou "Nemanice I - Ševětín, DUR, (část A)".*
- 3) P. Trnka - zpracovat pro stavební postupy schéma napájení a dělní, počítat s dostatečným časem na začátku a konci postupu pro práce na TV, počítat s n utnou technologickou přestávkou pro zrání betonu patek stožárů TV.*

### *Odpověď projektanta:*



- 1) *Ano je to tak, nicméně takto je posloupnost staveb zadána. Předpoklad, že by se podařilo časově zkoordinovat stavby dvou investorů je z pohledu projektanta velice nepravděpodobné (vydání územního rozhodnutí, stavebního povolení, vysoutěžení dvou zhotovitelů atp.). Nicméně sled těchto staveb není úkolem projektanta ZOV ani předmětem porady.*
- 2) *Koordinace proběhla a probíhá, dále platí bod 1).*
- 3) *Schéma napájení a dělení bude zpracováno pro rozhodující stavební postupy, rozsah bude dohodnut s projektantem.*  
*V rámci stavby budou navrženy nutné výluky pro práce na TV a délky stavebních postupů práci na TV zohledňují a budou dále upřesněny v dalším stupni. Je třeba však dodat, že přidělení potřebných časů pro jednotlivé profese v rámci postupu není jej úkolem projektanta, ale po vysoutěžení stavby i úkolem zhotovitele na základě vysoutěženého a upřesněného HMG stavby.*  
*Technologický čas pro zrání betonu je běžně uvažován 28 dní, v případě potřeby je čas zkrácen na 14 dní při přijmutí technických opatření (vyšší třída betonu).*
3. Termín zahájení stavby byl předběžně dohodnut s investorem na 02/2028, po dokončení stavby "Nemanice I - Ševětín, DSP, (část B)".
4. Během stavby nejsou navrženy jízdy samotíží, TV bude provizorně ze směru od ČB v k.č. 701,702 (střídavě dle postupů) elektricky odděleno v km 215,840 mimo rozsah stavebních prací (v místě podjezdu ul. Pražská tř.), během prací v lokalitě obvodu Nemanice I a II bude využito k el, oddělení stávajících neutrálních polí, ve stavebním postupu č.2 bude TV provizorně vykotveno za výhybku č. 706 do doby výluky této výhybky.

## Stavební postupy

### **Přípravné práce** **30 dní**

Vytyčení stávajících inženýrských sítí, aktivace dopravně inženýrských opatření, příprava staveniště, zahájení výstavby přeložek inž. sítí. Projednání přístupů s vlastníky sousedních pozemků.

Drážní provoz jako ve stávajícím stavu.

### **Stavební postup č.1** **30 dní**

Pokračuje výstavba přeložek inženýrských sítí za omezeného provozu v ul. Nemanická, bude realizována přeložka komunikace v místě nového výlezu z podchodu u TK č. 702, aby během výstavby výlezu z podchodu zůstal přístup ke stávajícím pozemkům. Zrušení přejezdu v ul. H. Kvapilové.

Ke konci postupu noční 6h výluky pro úpravy TV a pažení mezi k.č.701c a 702c.

Drážní provoz jako ve stávajícím stavu, kromě nočních zastavených provozů.

**Stavební postup č.2****90 dní**

Pokračuje výstavba přeložky komunikace v ul. H. Kvapilové současně s rekonstrukcí k.č.702c, posledních 14 dní postupu proběhne rekonstrukce i k.č.702 v obvodu Nemanice I. Výstavba podchodu pod k.č.702c včetně výlezu z podchodu. Ke konci postupu provizorní zapojení vlečkové koleje M před výhybku č. B3, tak aby byla následně umožněna výstavba tubusu podchodu pod stávající vlečkovou kolejí mezi výh. č. B3 a B4..

Mezi postupy č.2 a 3 aktivace SZZ.

Drážní provoz po k.č.701c, 701, 702 (kromě posledních 14 dní), 703, 801a, 709. provoz vleček bez omezení, kromě 2 denního zastaveného provozu při zapojování vlečkové koleje před výhybku č. B3.

*Připomínky a doplnění:*

*Bc. Lískovec – prověřit dostatečnou osovou vzdálenost kolejí 701c a 702c během realizace v místě výhybky č. 701.*

*Odpověď projektanta:*

*Bylo prověřeno, nejmenší os. vzdálenost kolejí během realizace je 4,2m, což je dostačující, v místě společných pražců výhybky 4,71m, dle dispozičního plánu výhybky není nutné stávající kolej posouvat.*

**Stavební postup č.3****9 dní**

Za výluky k.č. 701c bude provizorně zapojena vlečka Budějovický Budvar a Motor JIKOV do k.č. 701c.

Drážní provoz po nové k.č.702c a 702. Provoz od Plzně možný úvratí po k.č.709 přes zhlaví obvodu Nemanice I. Provoz na vlečku z k.č.801a, 3 dny výluka provozu předávací koleje vlečky BM2.

**Stavební postup č.4****21 dní**

Rekonstrukce k.č.801a včetně nového prefabrikovaného rámového propustku, vložení provizorní výhybky č. 705XA do k.č. 801a.

Pokračují úvratě jízdy vlaků ve směru od Plzně přes k.č.709, provoz vlaků směr Ševětín po obvod Nemanice I včetně jednokolejný po k.č. 702c,702, dále dvoukolejný po nové přeložce.

**Stavební postup č.5****21 dní**

Probíhá zapojení vlečkové koleje v definitivní podobě do provizorní výhybky č. 705XA.

Provoz vlaků ve směru od Prahy a Plzně po k.č. 702c,702,801a a 709.

Provoz na vlečky z k.č.701c přes provizorní zapojení prostřednictvím provizorní výhybky č. B3XA.



**Stavební postup č.6** **90 dní**

Po dokončení provizorního zapojení vlečky z k.č. 801a, zahájení rekonstrukce k.č.701c. Výstavba tubusu podchodu pod vyloučenou k.č.701c a vlečkovou kolejí mezi výh. č. B4 a B3. Posun výhybky č. B5 do nové polohy s napojením na vlečkové koleje B a M.

Pokračuje jednokolejný provoz vlaků po k.č.702c,702,709,801a, po nové přeložce směr Praha provoz dvoukolejný. Provoz vleček bez omezení přes provizorní výhybku č. 705XA.

**Stavební postup č.7** **21 dní**

Zrušení provizorních propojení vleček a koleje směr Plzeň.

Na konci postupu aktivace SZZ.

Prvních 7 dní provoz po k.č.702c,702 a úvratové jízdy ve směru od Plzně po k.č.709, provoz na vlečky zastaven.

Po 7 dnech obnoven provoz po k.č. 801a do k.č.701c a vleček. Jednokolejný provoz v relaci České Budějovice – obvod Nemanice I včetně po k.č.702,702c.

*Připomínky a doplnění:*

*Ing. Petr Kuník – prodloužení výluky k.č. 801a oproti původní PD.*

*Odpověď projektanta:*

*V dalším stupni bude prověřeno možné zkrácení délky výluky.*

**Technologická přestávka.****Stavební postup č.8** **90 dní**

Dokončení výstavby výlezu z podchodu vedle vlečkové koleje v ul. H. Kvapilové.

Dokončovací práce.

***Zabezpečovací zařízení během realizace stavby***

Při provádění úprav kolejiště v rámci části A bude příslušným způsobem upravováno i elektronické stavědlo. Při úpravách kolejiště budou v zasažené oblasti demontovány podle potřeby původní elektromotorické přestavníky, výkolejky, světelná návěstidla a počítače náprav a následně budou tyto prvky do kolejiště montovány zpět a to nové. Současně budou prováděny všechny potřebné úpravy, respektive přeložky zabezpečovací kabelizace. Po celou dobu rekonstrukce zůstane elektronické stavědlo v činnosti, jízdní cesty budou stavěny ústředně a zařízení bude ovládáno dálkově z CDP Praha.



Pouze ve dvou krátkých obdobích v návaznosti na rekonstrukci kolejíště a stavební postupy dojde v průběhu stavby ke dvěma zásadním změnám konfigurace zabezpečovacího zařízení. První změna bude mezi stavebními postupy č. 2 a 3, druhá změna bude po stavebním postupu č.7. Při těchto změnách bude nutné vyměnit software elektronického stavědla a zařízení přezkoušet. Uvedené bude dle stavebních postupů naplánováno vždy od pátečního večera do pondělního rána s úplným vyloučením železničního provozu.

ETCS bude před zahájením stavebních postupů v obvodu Nemanic vypnuto z činnosti. Zpětná aktivace ETCS se provede po dokončení úprav kolejíště, po namontování všech definitivních vnějších prvků SZZ a po zprovoznění definitivního software elektronického stavědla.

## ***Dopravní opatření v drážní dopravě***

Všechna dopravní opatření byla počítána a stanovována dle GVD 2020 / 2021. Vzhledem k tomu, že v předpokládaných letech realizace bude již dokončena většina staveb na 4. tranzitním železničním koridoru a také i některé na rameni České Budějovice – Plzeň, lze očekávat, že GVD bude zcela rozdílný od stávajícího.

Rozhodující stavební práce, které ovlivňují železniční dopravu, jsou plánovány na jednu stavební sezónu a zahrnují výluky s jednokolejným provozem České Budějovice, severní předsunutě zhlaví – obvod Nemanice I a dále na tratích č. 704 a 709 nebo pouze na trati č. 704. GVD v době konání výluky bude pravděpodobně přizpůsoben tak, aby dopady výlukové činnosti byly co nejmenší.

Projektant stanovuje pouze dopravní propustnost a navrhuje dopravní opatření. Nerozhoduje však o přidělení kapacity pro jednotlivé vlaky / dopravce. Navržená dopravní opatření mohou být odlišná od skutečných, a to na základě jednání dotčených nákladních dopravců (většinou zastoupených společností ŽESNAD), organizátora regionální osobní dopavy JIKORD, Ministerstva dopravy ČR a Správy železnic. Toto však projektant nemůže zohlednit.

Svazování vlaků je navrženo vzhledem k uzlu X:00 v Českých Budějovicích a k organizaci provozu na tratích č. 704 a 709 na 30 min pro každý směr.

Tvorbu VNJR a výpočet výlukové propustnosti stanovuje předpis SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností v platném znění. Pro stanovení výlukové propustnosti byl vybrán časový úsek v dopoledních hodinách 15:00 – 17:00 s největším objemem osobní dopravy v celém dni. Výsledná propustnost činí 14 vlaků za hodinu a je v podstatě dostatečná. Je nutné si uvědomit, že běžná dopravní špička o délce max. 240 min je konstruována na stupeň obsazení 0,75 a VNJR na stupeň obsazení 0,92.

Projektant nedokáže odhadnout reálné dopady provozu dle vypočtené propustnosti, ale předpokládá, že výlukový provoz bude někde mezi 11 (SO = 0,75) a 14 vlaky (SO = 0,92). V dokumentaci se počítá s propustností 12 vlaků za hodinu, která aplikuje zálohu 10 min za každou hodinu a odpovídá SO = 0,83.

### **Opatření pro provoz na tratích č. 704 a 709**

Projektant proto navrhuje pro potřeby projektu po celou dobu stavebních prací nahradit vlaky Os České Budějovice – Dívčice v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou autobusy NAD. Je pravděpodobné, že v okrajích dopravních špiček a mimo dopravní špičky (pokud budou již v době stavby jezdit po celý den) bude možné provázet i tyto vlaky, ale konkrétní podoba GVD bude záviset na dohodě objednatele dopravy a Správy železnic.



Po dobu jednokolejného provozu budou velice omezené možnosti jízd vlaků nákladní dopravy v dopravních špičkách. Proto bude vhodné upravit po celou dobu stavby provoz nákladní dopravy, aby jezdila úsekem mimo dopravní špičky, optimálně pak v nočních hodinách.

## **Opatření pro provoz na trati č. 704**

Objednatel regionální dopravy po dobu nedostupnosti trati č. 709 požaduje prověření úvratových jízd po koleji č. 709 do záhlaví obvodu Nemanice I k Chotýčanskému tunelu. Podmínkou je nasazení vratných průchozích souprav typu Regiopanter. Pak by provoz ve svazcích probíhal v celém úseku Odbočka Dobřejovice – České Budějovice jednokolejně a kolej č. 701d by sloužila k úvratovým jízdám vlaků Sp a Os z trati č. 709 dle předchozí kapitoly.

Po tuto dobu budou vlaky nákladní dopravy pravděpodobně vybaveny postrkovou lokomotivou v úseku České Budějovice – Nemanice II a budou jezdit úvratí obdobně jako výše uvedené vlaky regionální osobní dopravy. Toto však bude možné téměř výhradně v čase mimo četný provoz osobní dopravy, tj. mezi 21. a 5. hodinou. Toto bylo projednáno se zástupci společnosti ŽESNAD separátně v čase mezi konáním porady a vydáním definitivního záznamu z porady.

## **Opatření pro aktivaci zabezpečovacího zařízení**

Objednatelé osobní dopravy (MD a JIKORD, zástupci provozu, O11, O12 Správy železnic i společnosti ŽESNAD se shodli, že bude s ohledem na dopady vhodné aktivaci zabezpečovacího zařízení provádět během zastaveného provozu v čase pátek cca 23:10 – pondělí 4:00. Po tuto dobu budou vlaky osobní dopravy nahrazeny autobusy NAD a vlaky nákladní dopravy pojedou odklonem přes Veselí nad Lužnicí a České Velenice.

## **Obsluha vlečky Budvar**

Zastavení provozu na vlečce Budvar po dobu nezbytně nutnou bylo s vlečkařem projednáno. Obsluha s ohledem na technologii vlečkaře musí probíhat v čase 18:30 – 5:30. Vzhledem k jednokolejnému provozu v úseku České Budějovice – obvod Nemanice I bude možné Mn vlak pro obsluhu vlečky vypravit výhradně v nočních hodinách, kdy jede řádově méně vlaků osobní dopravy. Toto je dle dopravce i vlečkaře možné – vlečka je osvětlena a obsluhována zálohou z ŽST České Budějovice.

Zapsali:

Ing. Lukáš Pohořelý

p. Zdeněk Pacholík

Ing. Tomáš Kafka



Prezenční listina SUDOP PRAHA a.s.  
 Název akce: Nemanice I - Ševětín, DUR, (část A)  
 Předmět jednání: Organizace výstavby  
 Pořádá: SUDOP PRAHA a.s.  
 Způsob jednání: Videokonference MS TEAMS / Skype

Preze	Počáteční čas	Čas dokončení	Jméno a příjmení	Firma, organizace	Telefon	Email	Zaškrtnutím tohoto pole vyjadřujete svo
1	1.22.21 7:42:19	1.22.21 7:43:19	Petr Trnka	OŘ Plzeň SEE	+420 724 450 346	trnkap@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
2	1.22.21 7:42:48	1.22.21 7:44:34	Bohuslav Statečný	SŽ, s.o. OŘ Plzeň-UNPI	602215936	statecny@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
3	1.22.21 7:46:14	1.22.21 7:47:19	Jaroslav Volavka	Správa železnic, státní organizace	724 009 880	volavkaj@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
4	1.22.21 7:51:06	1.22.21 7:51:37	Tomáš Kafka	SUDOP Praha a.s.	739 383 254	tomas.kafka@sudop.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
5	1.22.21 7:54:02	1.22.21 7:54:57	Zdeněk Palivec	OŘ Plzeň - SEE	702007579	PalivecZ@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
6	1.22.21 7:56:02	1.22.21 8:00:32	Pavel Král	SŽ,s.o., OŘ Plzeň, ST Č.Budějovice	725 059 683	kralp@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
7	1.22.21 7:59:25	1.22.21 8:00:36	Vladimír Rut	SŽ, OŘ Plzeň	602 451 325	rut@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
8	1.22.21 8:02:24	1.22.21 8:03:48	Josef Pouzar	Správa železnic, státní organizace	720069765	pouzar@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
9	1.22.21 8:56:06	1.22.21 9:18:47	Jan Sekyra	Správa železnic, státní organizace	+420724083054	sekyra@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
10	1.22.21 9:57:07	1.22.21 9:58:15	Zdeněk Pacholík	SUDOP PRAHA a.s.	+420 605 229 013	zdenek.pacholik@sudop.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
11	1.22.21 9:59:48	1.22.21 10:01:00	Josef Klimeš	OŘ Plzeň, SMT	602140312	klimes@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
12	1.23.21 9:43:09	1.23.21 9:44:37	Martina Janáčková	SŽ, OŘ Plzeň, OPS	702 007 569	janacova@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
13	1.24.21 21:21:05	1.24.21 21:22:04	Jiří Lískovec	SŽ OŘ Plzeň	606 611 078	liskovec@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání

1	1.22.21 10:20:26	1.22.21 10:21:14	Petr Jelínek	OŘ Plzeň, SSZT CBE	972544420	jelinekpe@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
2	1.22.21 10:20:19	1.22.21 10:21:25	Jaroslav Peroutka	Sudop Praha a.s.	267094385	jaroslav.peroutka@sudop.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
3	1.22.21 10:20:39	1.22.21 10:21:30	Martin Stach	JKORD, s. r. o.	380070206/736400512	stach@jikord.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
4	1.22.21 10:21:14	1.22.21 10:24:39	Petr	Trnka	+420 724 450 346	trnkap@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
5	1.22.21 10:25:38	1.22.21 10:26:24	Petr Smejkal	SŽ CDP PHA	725573060	SmejkalP@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
6	1.22.21 10:23:11	1.22.21 10:28:24	Petr Kuník	SŽ GR O12	725 805 797	kunik@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
7	1.22.21 10:27:42	1.22.21 10:28:27	Jan Sekyra	Správa železnic, státní organizace	+420724083054	sekyra@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
8	1.22.21 10:27:57	1.22.21 10:28:33	Pavel Kosmata	ČD, a.s.	602123108	kosmata@gr.cd.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
9	1.22.21 10:27:56	1.22.21 10:29:06	Josef Klimeš	OŘ Plzeň, SMT	602140312	klimes@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
10	1.22.21 10:30:07	1.22.21 10:31:43	Bohuslav Statečný	SŽ, s.o., OŘ Plzeň, ÚNPI	602215936	statecny@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
11	1.22.21 10:43:12	1.22.21 10:44:19	Eliška Hrušková	Správa železnic, SSZ	602660042	hruskovae@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
12	1.22.21 10:52:54	1.22.21 10:53:57	Zdeněk Pacholík	SUDOP PRAHA a.s.	+420 605 229 013	zdenek.pacholik@sudop.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
13	1.22.21 10:55:46	1.22.21 11:03:25	Miroslav Farkota	Správa železnic, OŘ Plzeň, PPO České B	602451327	Farkota@spavazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
14	1.22.21 11:09:14	1.22.21 11:09:50	Tomáš Kafka	SUDOP Praha a.s.	739 383 254	tomas.kafka@sudop.cz	Potvrzení mé účasti na jednání

<b>ZS 1</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	meziskládka materiálu		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 702 vpravo, nový km 8,550 - km 8,670		
	velikost : (m2)	2304		
	přístup :	Z ul. Opatovická		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	139/87	Kučerová Marie Ing., Na Návsí 14, 37361 Hrdějovice	orná půda	České Budějovice 3
	139/88	Severa Jiří Ing., Dolní 455, 37361 Hrdějovice	orná půda	České Budějovice 3
		Severa Miroslav Ing., Dlouhá 342, 37361 Hrdějovice		
		Severa Zdeněk, Hlubocká 537, 37361 Hrdějovice		
	139/89	Muchnová Marie, Na Návsí 17, 37361 Hrdějovice	orná půda	České Budějovice 3
	139/90	Kaňková Božena, Těšínská 153, 37361 Hrdějovice	orná půda	České Budějovice 3
		Lexa Jan, Třebotovice 2427, České Budějovice 5, 37006 České Budějovice		
		Lexa Josef, Dolní 460, 37361 Hrdějovice		
		Nováková Marie, Těšínská 175, 37361 Hrdějovice		
	139/91	Kučerová Marie Ing., Na Návsí 14, 37361 Hrdějovice	orná půda	České Budějovice 3
	139/92	Kaňka Milan, Jana Štursy 2404/30, České Budějovice 3, 37010 České Budějovice	orná půda	České Budějovice 3

ZS 2				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro realizaci železničního svršku a spodku, propustku SO 31-21-03, PHS a TV		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 703 vlevo, nový km 8,500 - km 8,730		
	velikost : (m2)	23888		
	přístup :	z III/10578		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	178/1	Axman Jan, Průběžná 245, 37008 Staré Hodějovice	manipulační plocha	Hrdějovice
		Kubeš Bohumil, K Rybníku 2291/26, České Budějovice 3, 37010 České Budějovice		
	178/2	Axman Jan, Průběžná 245, 37008 Staré Hodějovice	trv. trav. porost	Hrdějovice
		Kubeš Bohumil, K Rybníku 2291/26, České Budějovice 3, 37010 České Budějovice		
	178/3	Axman Jan, Průběžná 245, 37008 Staré Hodějovice	manipulační plocha	Hrdějovice
		Kubeš Bohumil, K Rybníku 2291/26, České Budějovice 3, 37010 České Budějovice		
	178/4	Axman Jan, Průběžná 245, 37008 Staré Hodějovice	manipulační plocha	Hrdějovice
		Kubeš Bohumil, K Rybníku 2291/26, České Budějovice 3, 37010 České Budějovice		
	178/5	Kodadová Blažena, Těšínská 146, 37361 Hrdějovice	trv. trav. porost	Hrdějovice
		Krupičková Václava, Těšínská 158, 37361 Hrdějovice		
	178/6	Muchnová Marie, Na Návsí 17, 37361 Hrdějovice	trv. trav. porost	Hrdějovice
	178/7	Kaňková Božena, Těšínská 153, 37361 Hrdějovice	trv. trav. porost	Hrdějovice
		Lexa Josef, Dolní 460, 37361 Hrdějovice		
		Nováková Marie, Těšínská 175, 37361 Hrdějovice		
		Šimek Jiří, Vršovická 1525/1d, Vršovice, 10100 Praha 10		
	178/8	Kučerová Marie Ing., Na Návsí 14, 37361 Hrdějovice	trv. trav. porost	Hrdějovice
	178/9	Kaňka Vlastimil, Na Návsí 2, 37361 Hrdějovice	trv. trav. porost	Hrdějovice
	688	Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3	zahrada	České Budějovice 3
	689/1	Bauer Vladimír, Luční 13, 37361 Hrdějovice	ostatní komunikace	České Budějovice 3
		Bauer Zdeněk, Okružní 229, 37361 Hrdějovice		
		Bauerová Marie, Luční 13, 37361 Hrdějovice		
	689/2	Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2	ostatní komunikace	České Budějovice 3

<b>ZS 3</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro realizaci železničního spodku		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 703, nový km 9,000 - km 9,075		
	velikost : (m2)	1942		
	přístup :	z ul. Jubilejní		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	139/72	Moravcová Božena, Lidická tř. 182/48, České Budějovice 7, 37001 České Budějovice	orná půda	České Budějovice 3
		Nikodemová Anna, Těšínská 197, 37361 Hrdějovice		
	139/73	Bartuška Stanislav, Na Návsí 538, 37361 Hrdějovice	orná půda	České Budějovice 3
	139/74	Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3	orná půda	České Budějovice 3
	139/75	Ondok Štěpán, Čechova 767/8, 37372 Lišov	orná půda	České Budějovice 3
	139/76	Navara Stanislav, Na Návsí 4, 37361 Hrdějovice	orná půda	České Budějovice 3
	139/77	Lindová Věnceslava, Dlouhá 336, 37361 Hrdějovice	orná půda	České Budějovice 3
		Šulista Vladimír, č. p. 297, 37001 Litvínovice		
		Tlášková Jana, Okružní 299, 37361 Hrdějovice		
<b>ZS 4</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro realizaci technologické budovy SO 31-30-54 a přístupové komunikace		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 709 b, nový km 9,080 - km 9,150		
	velikost : (m2)	2642		
	přístup :	z ul. Jubilejní		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	139/71	Suchan Jan, Školní 23, 37361 Hrdějovice	orná půda	České Budějovice 3
<b>ZS 5</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro realizaci přeložky vodoteče a most SO 38-20-01		

	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 709 b, nový km 9,175 - km 9,225		
	velikost : (m2)	1349		
	přístup :	z ul. Jubilejní		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	135/5	Suchan Jan, Školní 23, 37361 Hrdějovice	orná půda	České Budějovice 3
<b>ZS 6</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro realizaci mostu SO 38-20-01, SO 38-22-01, depone ornice a humusu		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 1, nový km 9,250 - km 9,650		
	velikost : (m2)	28991		
	přístup :	z III/10576 a II/603		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	469/1	Kaňková Božena, Těšínská 153, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
		Lexa Josef, Dolní 460, 37361 Hrdějovice		
		Nováková Marie, Těšínská 175, 37361 Hrdějovice		
		Šimek Jiří, Vršovická 1525/1d, Vršovice, 10100 Praha 10		
	469/24	Kaňka Vlastimil, Na Návsi 2, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	469/25	Němec František, Luční 494, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	469/30	Kučerová Marie Ing., Na Návsi 14, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	469/32	Moravcová Božena, Lidická tř. 182/48, České Budějovice 7, 37001 České Budějovice	orná půda	Hrdějovice
		Nikodemová Anna, Těšínská 197, 37361 Hrdějovice		
	469/33	Muchnová Marie, Na Návsi 17, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	469/34	Hynek Jaromír, Krčínova 1105/20, České Budějovice 2, 37011 České Budějovice	orná půda	Hrdějovice
	469/102	Měšťan Jiří, Ke Kapličce 497, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
<b>ZS 7</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro realizaci mostu SO 38-20-01, SO 38-22-01, depone ornice a humusu, pro úpravu vedení VVN		
	poznámka :			

	umístění :	u koleje č. 2, nový km 9,250 - km 9,650		
	velikost : (m2)	60874		
	přístup :	z III/10576 a II/603		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	469/1	Kaňková Božena, Těšínská 153, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
		Lexa Josef, Dolní 460, 37361 Hrdějovice		
		Nováková Marie, Těšínská 175, 37361 Hrdějovice		
		Šimek Jiří, Vršovická 1525/1d, Vršovice, 10100 Praha 10		
	469/33	Muchnová Marie, Na Návsi 17, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	469/34	Hynek Jaromír, Krčínova 1105/20, České Budějovice 2, 37011 České Budějovice	orná půda	Hrdějovice
	469/35	Mejstřík Václav Ing., Kozičín 18, 26101 Příbram	orná půda	Hrdějovice
	469/36	Bartuška Stanislav, Na Návsi 538, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
<b>ZS 8</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro realizaci Hosínského tunelu, mezideponie výrubu a vytěžené zeminy z hloubených úseků		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 1, nový km 9,700 - km 10,250		
	velikost : (m2)	54198		
	přístup :	III/10576 a II/603		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	421/2	Kodadová Blažena, Těšínská 146, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
		Krupičková Václava, Těšínská 158, 37361 Hrdějovice		
	421/3	Bíca Jan, Dolní 453, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	421/4	Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2	orná půda	Hrdějovice
	421/5	Bendík Pavel, Na Návsi 5, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
		Bendíková Marta, Na Návsi 5, 37361 Hrdějovice		
	421/6	Kučera Josef Ing., Na Návsi 14, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	421/7	Pomijová Věra Ing., Úzká 195, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	421/8	Kodadová Blažena, Těšínská 146, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice



		Krupičková Václava, Těšínská 158, 37361 Hrdějovice		
	421/9	Bíca Jan, Dolní 453, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	421/30	Bauer Vladimír, Luční 13, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
		Bauer Zdeněk, Okružní 229, 37361 Hrdějovice		
		Bauerová Marie, Luční 13, 37361 Hrdějovice		

	426/7	Bauer Vladimír, Luční 13, 37361 Hrdějovice	ostatní komunikace	Hrdějovice
		Bauer Zdeněk, Okružní 229, 37361 Hrdějovice		
		Bauerová Marie, Luční 13, 37361 Hrdějovice		
	426/8	Kučera Josef Ing., Na Návsi 14, 37361 Hrdějovice	ostatní komunikace	Hrdějovice
	426/9	Pomijová Věra Ing., Úzká 195, 37361 Hrdějovice	ostatní komunikace	Hrdějovice
	426/10	Bíca Jan, Dolní 453, 37361 Hrdějovice	ostatní komunikace	Hrdějovice
	426/15	Kodadová Blažena, Těšínská 146, 37361 Hrdějovice	ostatní komunikace	Hrdějovice
		Krupičková Václava, Těšínská 158, 37361 Hrdějovice		
	433/38	Krejčová Marie, Dlouhá 439, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	433/39	Bendík Pavel, Na Návsi 5, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
		Bendíková Marta, Na Návsi 5, 37361 Hrdějovice		
	433/40	Muchnová Marie, Na Návsi 17, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	433/46	Kodadová Blažena, Těšínská 146, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
		Krupičková Václava, Těšínská 158, 37361 Hrdějovice		
	433/76	Obec Hrdějovice, Dlouhá 221, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	433/80	Kučerová Marie Ing., Na Návsi 14, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	433/81	Bartuška Stanislav, Na Návsi 538, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	433/82	Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2	orná půda	Hrdějovice
<b>ZS 9</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro realizaci Hosínského tunelu, mezideponie výrubu a vytěžené zeminy z hloubených úseků, umístění mobilní betonárny		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 2, nový km 9,700 - km 10,250		
	velikost : (m2)	98841		
	přístup :	III/10576 a II/603		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	433/18	Smetana Michal, U michelského mlýna 1535/8, Michle, 14000 Praha 4	orná půda	Hrdějovice
	433/40	Muchnová Marie, Na Návsi 17, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	433/41	Moravcová Božena, Lidická tř. 182/48, České Budějovice 7, 37001 České Budějovice	orná půda	Hrdějovice
		Nikodemová Anna, Těšínská 197, 37361 Hrdějovice		

	433/42	Bíca Jan, Dolní 453, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	433/43	Kodadová Blažena, Těšínská 146, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
		Krupičková Václava, Těšínská 158, 37361 Hrdějovice		
	433/44	Rehansl Josef, Hlubocká 31, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
		Rehanslová Hana, K Zastávce 162, 37361 Hrdějovice		
	433/45	Kaňka Vlastimil, Na Návsí 2, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	433/47	Navara Stanislav, Na Návsí 4, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	433/48	Kubatová Marie, č. p. 76, 37341 Hosín	orná půda	Hrdějovice
		Rehanzlová Růžena, Pražská 49, 37367 Borek		
	433/49	Bartuška Stanislav, Na Návsí 538, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	433/50	Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2	orná půda	Hrdějovice
	433/51	Ondok Štěpán, Čechova 767/8, 37372 Lišov	orná půda	Hrdějovice
	433/52	Krejčová Marie, Dlouhá 439, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	433/53	Navara Stanislav, Na Návsí 4, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	433/54	Kadlec Otto Ing., Zahradní 373, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	433/55	Bartuška Stanislav, Na Návsí 538, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	433/56	Němec František, Luční 494, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	433/57	Bauer Vladimír, Luční 13, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
		Bauer Zdeněk, Okružní 229, 37361 Hrdějovice		
		Bauerová Marie, Luční 13, 37361 Hrdějovice		
	433/58	Kodadová Blažena, Těšínská 146, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
		Krupičková Václava, Těšínská 158, 37361 Hrdějovice		
	433/76	Obec Hrdějovice, Dlouhá 221, 37361 Hrdějovice	orná půda	Hrdějovice
	433/85	Smetana Michal, U michelského mlýna 1535/8, Michle, 14000 Praha 4	orná půda	Hrdějovice

<b>ZS 10</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro realizaci Hosínského tunelu, mezideponie výrubu a vytěžené zeminy z hloubených úseků, pro výstavbu technologické budovy SO 38-40-55		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 1, nový km 13,200 - km 13,500		
	velikost : (m2)	17227		
	přístup :	Z II/146 a III/1463		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	595/1	Fikota Václav, č. p. 13, 37341 Hosín	trv. trav. porost	Hosín
	595/2	SJM Brašnička Jaroslav a Brašničková Miloslava, č. p. 67, 37341 Hosín	trv. trav. porost	Hosín
	595/4	Zevl Vojtěch, č. p. 124, 37341 Hosín	trv. trav. porost	Hosín
	595/5	Ambrož Milan, č. p. 28, 37341 Hosín	trv. trav. porost	Hosín
	595/6	Řehout Martin Mgr., Rybná 669/4, Staré Město, 11000 Praha 1	trv. trav. porost	Hosín
<b>ZS 11</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro realizaci Hosínského tunelu, mezideponie výrubu a vytěžené zeminy z hloubených úseků, pro výstavbu technologické budovy SO 38-40-55, umístění mobilní betonárny		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 1, nový km 13,200 - km 13,500		
	velikost : (m2)	23425		
	přístup :	Z II/146 a dále po staveništní komunikaci vpravo tratě		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	595/1	Fikota Václav, č. p. 13, 37341 Hosín	trv. trav. porost	Hosín
	595/2	SJM Brašnička Jaroslav a Brašničková Miloslava, č. p. 67, 37341 Hosín	trv. trav. porost	Hosín
	595/6	Řehout Martin Mgr., Rybná 669/4, Staré Město, 11000 Praha 1	trv. trav. porost	Hosín
	595/7	Zevl Vojtěch, č. p. 124, 37341 Hosín	trv. trav. porost	Hosín

<b>ZS 12</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro realizaci mostu SO 38-20-05, SO 38-20-04		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 1, nový km 14,200 - km 14,330		
	velikost : (m2)	10390		
	přístup :	Po staveništní komunikaci v ose přeložky II/146		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	693	Heřmanová Miroslava, Dobřejovice 14, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	498/11	Štíchová Marie, č. p. 79, 38801 Mačkov	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	498/16	Kubeš Josef, Dobřejovice 13, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
		Kubeš Pavel, Dobřejovice 13, 37341 Hosín		
<b>ZS 13</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	mezideponie ornice, humusu, výrubu z tunelů a materiálu pro realizaci železničního spodku		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 1, nový km 14,400 - km 14,800		
	velikost : (m2)	48537		
	přístup :	z II/146		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	440/6	Brož Ondřej, Sadová 207, 37361 Hrdějovice	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	440/10	Heřmanová Miroslava, Dobřejovice 14, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	440/14	Havlová Marie, č. p. 75, 37362 Chotýčany	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	440/16	Čertík Miloš, Dobřejovice 9, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	452	Zemědělské družstvo Hosín, č. p. 149, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	456	Heřmanová Miroslava, Dobřejovice 14, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	459/1	Flaška Václav, Dobřejovice 78, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	464/1	Kubeš Josef, Dobřejovice 13, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	467	Brož Ondřej, Sadová 207, 37361 Hrdějovice	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	490/1	Mašek Rostislav, Tyršova 503, 37344 Zliv	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	711	Brož Ondřej, Sadová 207, 37361 Hrdějovice	orná půda	Dobřejovice u Hosína

	714	BIO TOP s.r.o., Nemanická 440/14, České Budějovice 3, 37010 České Budějovice	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	731	Chrtová Miluše, č. p. 73, 37362 Chotýčany	orná půda	Dobřejovice u Hosína
<b>ZS 14</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	mezideponie ornice, humusu, výrubu z tunelů a materiálu pro přeložku II/146		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 2, nový km 14,400		
	velikost : (m2)	32091		
	přístup :	z II/146		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	705/1	Šachl Pavel, Dobřejovice 2, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	705/7	Dvořáková Jana, K Podmoráni 142, 25264 Úholičky	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	705/8	Brašničková Pavla Mgr., č. p. 11, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	705/9	Kubeš Václav, Dobřejovice 43, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	705/10	Heřmanová Miroslava, Dobřejovice 14, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	705/11	Božovský Lukáš, Dobřejovice 136, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	705/12	Havlová Marie, č. p. 75, 37362 Chotýčany	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	705/13	Čertík Miloš, Dobřejovice 9, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	705/14	Kuběnová Marie MUDr., Hoděšovice 173, 53401 Býšť	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	710	Zemědělské družstvo Hosín, č. p. 149, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	715	BIO TOP s.r.o., Nemanická 440/14, České Budějovice 3, 37010 České Budějovice	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	719	Brašničková Pavla Mgr., č. p. 11, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	727	Kubešová Miluše Ing., Dobřejovice 89, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	738	Zemědělské družstvo Hosín, č. p. 149, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	761	Vlášek Petr, Nežárecká 171, Jindřichův Hradec IV, 37701 Jindřichův Hradec	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	801/1	Božovský František, Dobřejovice 21, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína

<b>ZS 15</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	mezideponie ornice, humusu, výrubu z tunelů a materiálu pro realizaci železničního spodku, umístění drtící a třídící jednotky 1. varianta umístění		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 2, nový km 14,400 - km 14,800		
	velikost : (m2)	41739		
	přístup :	z II/146		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	711	Brož Ondřej, Sadová 207, 37361 Hrdějovice	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	714	BIO TOP s.r.o., Nemanická 440/14, České Budějovice 3, 37010 České Budějovice	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	746	Štíchová Marie, č. p. 79, 38801 Mačkov	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	756	Heřmanová Miroslava, Dobřejovice 14, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	759	Vlášek Petr, Nežárecká 171, Jindřichův Hradec IV, 37701 Jindřichův Hradec	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	768	Božovský Lukáš, Dobřejovice 136, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	779	Havlová Marie, č. p. 75, 37362 Chotýčany	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	782	Heřmanová Miroslava, Dobřejovice 14, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	794	Kuběnová Marie MUDr., Hoděšovice 173, 53401 Býšť	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	802	Božovský František, Dobřejovice 21, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
<b>ZS 16</b>				
	trvání :	nad jeden rok		
	účel :	pro mosty SO 38-20-06 a SO 38-20-07		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 1, nový km 14,950		
	velikost : (m2)	10313		
	přístup :	u II/146 a dále po staveništní komunikaci		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	848/13	Fučíková Jana Ing., Tábořská 1811, 39301 Pelhřimov	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	848/15	Zemědělské družstvo Hosín, č. p. 149, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	880/22	Fučíková Jana Ing., Tábořská 1811, 39301 Pelhřimov	trv. trav. porost	Dobřejovice u Hosína



<b>ZS 17</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	metideponie ornice, výkopku a rubaniny z tunelů		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 2, nový km 14,950		
	velikost : (m2)	52174		
	přístup :	u II/146 a dále po staveništní komunikaci		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	848/3	Kubeš Josef, Dobřejovice 13, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	848/8	Heřmanová Miroslava, Dobřejovice 14, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	848/10	Fláška Václav, Dobřejovice 78, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	848/14	Fučíková Jana Ing., Tábořská 1811, 39301 Pelhřimov	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	848/16	Zemědělské družstvo Hosín, č. p. 149, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	848/17	Zemědělské družstvo Hosín, č. p. 149, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	848/19	Čertík Miloš, Dobřejovice 9, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	848/20	Vlášek Petr, Nežárecká 171, Jindřichův Hradec IV, 37701 Jindřichův Hradec	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	878	Havlová Marie, č. p. 75, 37362 Chotýčany	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	881	Kubeš Josef, Dobřejovice 13, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	891	Havlová Marie, č. p. 75, 37362 Chotýčany	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	896	Zemědělské družstvo Hosín, č. p. 149, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	899	Brož Ondřej, Sadová 207, 37361 Hrdějovice	orná půda	Dobřejovice u Hosína

<b>ZS 18</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	metideponie ornice, výkopku a rubaniny z tunelů, umístění drtící a třídící jednotky 2. varianta umístění		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 2, nový km 15,000 - 15,300		
	velikost : (m2)	72488		
	přístup :	u II/146 a dále po staveništní komunikaci		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	850/1	Fučíková Jana Ing., Tábořská 1811, 39301 Pelhřimov	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	850/6	Kubeš Pavel, Dobřejovice 13, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	850/7	Kubeš Pavel, Dobřejovice 13, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	850/10	Božovský František, Dobřejovice 21, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	850/12	Štíchová Marie, č. p. 79, 38801 Mačkov	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	850/13	Zemědělské družstvo Hosín, č. p. 149, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	858/2	Brož Ondřej, Sadová 207, 37361 Hrdějovice	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	859	Božovský František, Dobřejovice 21, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	868/2	Kubešová Miluše Ing., Dobřejovice 89, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	875	Chrtová Miluše, č. p. 73, 37362 Chotýčany	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	882	Heřmanová Miroslava, Dobřejovice 14, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
<b>ZS 19</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	metideponie ornice, výkopku a rubaniny z tunelů, umístění drtící a třídící jednotky 3. varianta umístění, umístění betonárny		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 2, nový km 15,300 - 15,500		
	velikost : (m2)	53791		
	přístup :	u II/146 a dále po staveništní komunikaci		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	1196/1	Louženský Miroslav, Dobřejovice 19, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1196/10	Heřmanová Miroslava, Dobřejovice 14, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína

	1196/11	Heřmanová Miroslava, Dobřejovice 14, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1196/20	Smrž Václav, Dobřejovice 22, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1203	Hylmarová Milada, A. Malé 808/4, Třebeš, 50006 Hradec Králové	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1204	Kubeš Josef, Dobřejovice 13, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
		Kubeš Pavel, Dobřejovice 13, 37341 Hosín		
	1209	Zemědělské družstvo Hosín, č. p. 149, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1210	Brož Ondřej, Sadová 207, 37361 Hrdějovice	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1224	Čertík Miloš, Dobřejovice 9, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1231/1	BIO TOP s.r.o., Nemanická 440/14, České Budějovice 3, 37010 České Budějovice	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1232/1	BIO TOP s.r.o., Nemanická 440/14, České Budějovice 3, 37010 České Budějovice	trv. trav. porost	Dobřejovice u Hosína
	1232/2	Heřmanová Miroslava, Dobřejovice 14, 37341 Hosín	neplodná půda	Dobřejovice u Hosína
	1235/2	Heřmanová Miroslava, Dobřejovice 14, 37341 Hosín	trv. trav. porost	Dobřejovice u Hosína
	1235/3	BIO TOP s.r.o., Nemanická 440/14, České Budějovice 3, 37010 České Budějovice	trv. trav. porost	Dobřejovice u Hosína
	1235/4	Smrž Václav, Dobřejovice 22, 37341 Hosín	trv. trav. porost	Dobřejovice u Hosína
<b>ZS 20</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	metideponie ornice, výkopku a rubaniny z tunelů		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 1, nový km 15,450 - 15,800		
	velikost : (m2)	50571		
	přístup :	u II/146 a dále po staveništní komunikaci		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	1064/7	Smrž Václav, Dobřejovice 22, 37341 Hosín	trv. trav. porost	Dobřejovice u Hosína
		Smržová Zdeňka, Dobřejovice 22, 37341 Hosín		
	1145/1	Hylmarová Milada, A. Malé 808/4, Třebeš, 50006 Hradec Králové	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1145/2	Božovský František, Dobřejovice 21, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1145/4	Heřmanová Miroslava, Dobřejovice 14, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1145/5	Heřmanová Miroslava, Dobřejovice 14, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1145/6	Louženský Miroslav, Dobřejovice 19, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1145/7	Smržová Ludmila, Dolákova 551/20, Bohnice, 18100 Praha 8	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1145/8	Havlová Marie, č. p. 75, 37362 Chotýčany	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1145/9	Štíchová Marie, č. p. 79, 38801 Mačkov	orná půda	Dobřejovice u Hosína

	1145/10	Štíchová Marie, č. p. 79, 38801 Mačkov	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1145/12	Čertík Miloš, Dobřejovice 9, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1145/13	Louženský Miroslav, Dobřejovice 19, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1145/14	Smrž Václav, Dobřejovice 22, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
		Smržová Zdeňka, Dobřejovice 22, 37341 Hosín		
	1201/2	Heřmanová Miroslava, Dobřejovice 14, 37341 Hosín	trv. trav. porost	Dobřejovice u Hosína
<b>ZS 21</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	metideponie ornice, výkopku a rubaniny z tunelů, plocha pro realizaci Chotýčasnkhé tunelu		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 1, nový km 15,850		
	velikost : (m2)	33967		
	přístup :	u II/146 a dále po staveništní komunikaci		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	1150/6	Obec Hosín, č. p. 116, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1150/7	Brašničková Pavla Mgr., č. p. 11, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1150/8	Heřmanová Miroslava, Dobřejovice 14, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1150/10	Brož Ondřej, Sadová 207, 37361 Hrdějovice	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1150/11	Fučíková Jana Ing., Tábořská 1811, 39301 Pelhřimov	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1150/12	Louženský Miroslav, Dobřejovice 19, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1150/13	Havlová Marie, č. p. 75, 37362 Chotýčany	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	3090/2	Obec Hosín, č. p. 116, 37341 Hosín	neplodná půda	Dobřejovice u Hosína
	3090/17	Brož Ondřej, Sadová 207, 37361 Hrdějovice	neplodná půda	Dobřejovice u Hosína
	3090/18	Havlová Marie, č. p. 75, 37362 Chotýčany	neplodná půda	Dobřejovice u Hosína

<b>ZS 22</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro realizaci Chotýčanského tunelu, technologické budovy SO 38-40-51, mezideponie ornice a humusu		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 2, nový km 15,850		
	velikost : (m2)	13702		
	přístup :	z II/146 a dále po staveništní komunikaci v ose nové přístupové komunikační k portálu tunelu		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	1064/1	Smrž Václav, Dobřejovice 22, 37341 Hosín	trv. trav. porost	Dobřejovice u Hosína
		Smržová Zdeňka, Dobřejovice 22, 37341 Hosín		
	1064/16	Kubeš Josef, Dobřejovice 13, 37341 Hosín	trv. trav. porost	Dobřejovice u Hosína
		Kubeš Pavel, Dobřejovice 13, 37341 Hosín		
		Mareš Vojtěch, Pekařova 841/16, Nový Hradec Králové, 50009 Hradec Králové		
		Vlášek Petr, Nežárecká 171, Jindřichův Hradec IV, 37701 Jindřichův Hradec		
		Zemědělské družstvo Hosín, č. p. 149, 37341 Hosín		
	1064/24	Kubeš Václav, Dobřejovice 43, 37341 Hosín	trv. trav. porost	Dobřejovice u Hosína
	1064/26	Havlová Marie, č. p. 75, 37362 Chotýčany	trv. trav. porost	Dobřejovice u Hosína
	1094/1	Kubešová Miluše Ing., Dobřejovice 89, 37341 Hosín	trv. trav. porost	Dobřejovice u Hosína
<b>ZS 23</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro realizaci Chotýčanského tunelu, technologické budovy SO 38-40-51, mezideponie ornice a humusu		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 2, nový km 15,900 - 16,050		
	velikost : (m2)	8957		
	přístup :	z II/146 a dále po staveništní komunikaci v ose nové přístupové komunikační k portálu tunelu		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	1150/15	Kubeš Václav, Dobřejovice 43, 37341 Hosín	orná půda	Dobřejovice u Hosína
	1150/18	Fenclová Václav, Dolní náměstí 751, 37344 Zliv	orná půda	Dobřejovice u Hosína
		Flutka Jan, Davídkova 2103/95, Libeň, 18200 Praha 8		

<b>ZS 24</b>		nevyužito		
<b>ZS 25</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro realizaci únikové šachty Chotýčanského tunelu		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 2, nový km 15,930		
	velikost : (m2)	738		
	přístup :	z II/603 a dále po MK z Chotýčan		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	2388/11	AGROPROFIT, spol. s r.o., č. p. 80, 37362 Chotýčany	trv. trav. porost	Chotýčany
<b>ZS 26</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro realizaci únikové šachty Chotýčanského tunelu		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 2, nový km 17,800		
	velikost : (m2)	1740		



	přístup :	z II/603 a dále v ose přístupové komunikace k únikové šachtě		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	2304/3	Obec Chotýčany, č. p. 20, 37362 Chotýčany	neplodná půda	Chotýčany
	2327/30	Mojhová Marie, č. p. 9, 37362 Chotýčany	orná půda	Chotýčany
<b>ZS 27</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro realizaci únikové šachty Chotýčanského tunelu		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 2, nový km 18,900		
	velikost : (m2)	1523		
	přístup :	z II/603		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	686/6	Obec Vitín, č. p. 75, 37363 Vitín	jiná plocha	Vitín
	686/7	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	jiná plocha	Vitín
<b>ZS 28</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro realizaci únikové šachty Chotýčanského tunelu		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 1, nový km 19,850		
	velikost : (m2)	1492		
	přístup :	Z MK od Vitína a dále po přístupové komunikaci k únikové šachtě		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	300/24	Bambule Luboš, Pod Lesem 210, 37367 Borek	orná půda	Vitín
	300/25	BIO TOP s.r.o., Nemanická 440/14, České Budějovice 3, 37010 České Budějovice	orná půda	Vitín
	300/26	Klečka Václav, Na vyhlídce 305, 37363 Ševětín	orná půda	Vitín
	300/27	AGROPROFIT, spol. s r.o., č. p. 80, 37362 Chotýčany	orná půda	Vitín
	300/28	Tomandlová Romana, č. p. 7, 37363 Vitín	orná půda	Vitín
	1712/2	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní komunikace	Vitín
<b>ZS 29</b>				

	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro realizaci severního portálu chotýčanského tunelu, umístění betonárny, mezidepoje výrubu a ornice		
	poznámka :	plocha pro technologie pro realizaci tunelu 2500m2, plocha pro betonárnu včetně materiálu 5000m2, plocha pro ornici 1000m2, zbylou část je možné využít pro mezideponování výrubu a výkopku		
	umístění :	u koleje č. 2, nový km 20,300 - km 20,600		
	velikost : (m2)	21962		
	přístup :	od Ševětína po staveništní komunikaci přes kamenolom a dále přes dálniční most a vpravo na staveništní komunikaci		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	230/2	Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3	trvalý travní porost	Vitín
	230/3	Dušková Monika, Letní 758, Poříčí, 37382 Boršov nad Vltavou	trvalý travní porost	Vitín
		Sýkorová Edita, Tikalova 635, 37382 Včelná		
	230/14	ČESKÉ FARMY s.r.o., Pražská tř. 563/99, České Budějovice 3, 37004 České Budějovice	trvalý travní porost	Vitín
	230/15	Pavlík Dušan, Třeboňská 529, 37312 Borovany	trvalý travní porost	Vitín
	230/16	Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3	trvalý travní porost	Vitín
	238	Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3	koryto vod. Toku	Vitín
	252/1	Paur Josef, č. p. 31, 37363 Vitín	orná půda	Vitín
		Paurová Marta, č. p. 31, 37363 Vitín		
<b>ZS 30</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro realizaci severního portálu chotýčanského tunelu, technologické budovy SO 38-40-56, mezidepoje výrubu a ornice		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 1, nový km 20,800 - km 20,950		
	velikost : (m2)	15608		
	přístup :	od Ševětína po staveništní komunikaci přes kamenolom a dále vpravo na staveništní komunikaci křížem přes nové těleso dráhy v km 21,225.		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	186/2	Sýkorová Zuzana, Kosmova 1691/7, České Budějovice 5, 37006 České Budějovice	orná půda	Vitín
	186/12	Bambule Luboš, Pod Lesem 210, 37367 Borek	trvalý travní porost	Vitín
		Tomíčková Marcela, Ledenická 648/2, České Budějovice 5, 37006 České Budějovice		

	186/16	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní komunikace	Vitín
	186/17	Faktor Ladislav, 9. května 1381, 28922 Lysá nad Labem	trvalý travní porost	Vitín
		Havelková Eva, 9. května 1381, 28922 Lysá nad Labem		
		Pomije Ladislav, č. p. 3, 37363 Vitín		
	200/24	Snopková Milada, Bavorovice 109, 37341 Hluboká nad Vltavou	orná půda	Vitín
	1731/11	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní komunikace	Vitín
<b>ZS 31</b>				
	trvání :	nad jeden rok		
	účel :	pro SO 37-20-01		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 3, nový km 21,350 - km 21,470		
	velikost : (m2)	1294		
	přístup :	z II/603 ve směru od Ševětína, nebo po staveništní komunukaci přes kamenolom		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	1175/2	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	dráha	Kolný
<b>ZS 32</b>				
	trvání :	nad jeden rok		
	účel :	rekonstrukce ŽST Ševětín		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 4, nový km 21,800 - km 22,250		
	velikost : (m2)	25217		
	přístup :	z I/3 a dále po MK směrem k přejezdu P6099 na III/1556		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	443/1	Kobezdová Jana Ing., Souběžná 156, Zlatníky, 25241 Zlatníky-Hodkovice	trvalý travní porost	Ševětín
	443/15	BIO TOP s.r.o., Nemanická 440/14, České Budějovice 3, 37010 České Budějovice	trvalý travní porost	Ševětín
	443/16	Suchan Jakub, V. Volfa 1317/9, České Budějovice 2, 37005 České Budějovice	trvalý travní porost	Ševětín
		Suchanová Miroslava, Malé náměstí 34, 37363 Ševětín		
	443/18	SOHORS spol. s r.o., č. p. 70, 37401 Žár	trvalý travní porost	Ševětín
	443/20	Městys Ševětín, náměstí Šimona Lomnického 2, 37363 Ševětín	trvalý travní porost	Ševětín

<b>ZS 33</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	výstavba a rekonstrukce pozemních objektů v ŽST ševětín		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 3, nový km 22,100 - km 22,180		
	velikost : (m2)	864		
	přístup :	III/1556		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	814/2	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	dráha	Ševětín
	814/7	Městys Ševětín, náměstí Šimona Lomnického 2, 37363 Ševětín	dráha	Ševětín
<b>ZS 34</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	výstavba a rekonstrukce pozemních objektů v ŽST ševětín, montážní a demontážní základna		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 1, nový km 22,280 - km 22,540		
	velikost : (m2)	4629		
	přístup :	III/1556		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	814/2	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	dráha	Ševětín
	814/8	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	dráha	Ševětín
<b>ZS 35</b>				
	trvání :	nad jeden rok		
	účel :	rekonstrukce ŽST Ševětín		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 2, nový km 22,300 - km 22,500		
	velikost : (m2)	6477		
	přístup :	z I/3 a dále po MK směrem k přejezdu P6099 na III/1556		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.

	562/1	Autovrakov s.r.o., Polní 545/18, České Budějovice 6, 37001 České Budějovice	manipulační plocha	Ševětín
	562/3	Autovrakov s.r.o., Polní 545/18, České Budějovice 6, 37001 České Budějovice	manipulační plocha	Ševětín
<b>ZS 36</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	mezideponie zeminy a ornie, plocha pro realizaci mostu SO 37-22-01 a přeložky silnice III/1556		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 2, nový km 22,600 - km 22,850		
	velikost : (m2)	32562		
	přístup :	z I/3 a dále po MK směrem k přejezdu P6099		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	567/2	Jára Josef, Na vyhlídce 342, 37363 Ševětín	orná půda	Ševětín
		Suchanová Miroslava, Malé náměstí 34, 37363 Ševětín		
	567/22	Klimpera Pavel, Chmelová 327, 37363 Ševětín	orná půda	Ševětín
	567/23	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	silnice	Ševětín
	567/24	Hořejší Marie, č. p. 114, 37363 Vitín	silnice	Ševětín
		Kubínová Jaroslava, Na vyhlídce 304, 37363 Ševětín		
		Valenta Zdeněk, Pekárenská 1019/5, České Budějovice 3, 37004 České Budějovice		
	567/25	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	silnice	Ševětín
	567/26	Zasadil Luboš, č. p. 126, 37365 Neplachov	silnice	Ševětín
	567/27	Suchan Jakub, V. Volfa 1317/9, České Budějovice 2, 37005 České Budějovice	silnice	Ševětín
		Suchanová Miroslava, Malé náměstí 34, 37363 Ševětín		
	567/28	Baštýř Václav Ing., Na Babě 533, 37361 Hrdějovice	orná půda	Ševětín
	567/29	Jára Josef, Na vyhlídce 342, 37363 Ševětín	orná půda	Ševětín
		Suchanová Miroslava, Malé náměstí 34, 37363 Ševětín		
	567/30	PHOENIX lékárenský velkoobchod, s.r.o., K pérovně 945/7, Hostivař, 10200 Praha 10	orná půda	Ševětín
<b>ZS 37</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	mezideponie zeminy a ornie, plocha pro realizaci mostu SO 37-22-01 a přeložky silnice III/1556		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 1, nový km 22,800		

	velikost : (m2)	4799		
	přístup :	z I/3 a dále po MK se sjezdem na novou přeložku		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	581/8	Městys Ševětín, náměstí Šimona Lomnického 2, 37363 Ševětín	ostatní komunikace	Ševětín
	581/9	Dvořák Karel, Bedřicha Smetany 292, 37363 Ševětín	orná půda	Ševětín
	581/10	Čechurová Miluše JUDr., Společná 2191/3, Libeň, 18200 Praha 8	orná půda	Ševětín
	581/11	Kámen a písek, spol. s r.o., Linecká 277, Plešivec, 38101 Český Krumlov	orná půda	Ševětín
	581/28	Štěrbová Ludmila doc. Ing. CSc., Koněvova 2411/161, Žižkov, 13000 Praha 3	orná půda	Ševětín
		Vališová Marie Ing., Daskabát 637, Třeboň II, 37901 Třeboň		
	581/29	Bláha Jiří, náměstí Šimona Lomnického 2, 37363 Ševětín	orná půda	Ševětín
		Podlešák Jan Ing., E. Beneše 609/7, České Budějovice 5, 37006 České Budějovice		
	581/30	Kámen a písek, spol. s r.o., Linecká 277, Plešivec, 38101 Český Krumlov	orná půda	Ševětín
	581/31	Baštýř Václav Ing., č. p. 144, 37365 Neplachov	orná půda	Ševětín
	581/32	Voneš Josef, Luční 311, 37363 Ševětín	orná půda	Ševětín
	581/33	Jára Josef, Na vyhlídce 342, 37363 Ševětín	orná půda	Ševětín
		Suchanová Miroslava, Malé náměstí 34, 37363 Ševětín	orná půda	Ševětín
	587/1	Kámen a písek, spol. s r.o., Linecká 277, Plešivec, 38101 Český Krumlov	orná půda	Ševětín
	843/5	Ambrožová Martina, Lhotice 36, 37372 Lišov	orná půda	Ševětín
		Dubská Jana, Malé náměstí 9, 37363 Ševětín		
		Krobová Milena, Panská 164/20, České Budějovice 1, 37001 České Budějovice		
		Suchan Jakub, V. Volfa 1317/9, České Budějovice 2, 37005 České Budějovice		
		Suchanová Miroslava, Malé náměstí 34, 37363 Ševětín		
		Šafářová Ivana, J. Bendy 1464/38, České Budějovice 2, 37005 České Budějovice		
		Winterová Pavlína, Panská 164/20, České Budějovice 1, 37001 České Budějovice		
<b>ZS 38</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	mezideponie zeminy a orní, plocha pro realizaci mostu SO 37-22-01 a přeložky silnice III/1556		
	poznámka :			



	umístění :	u koleje č. 1, nový km 22,850 - km 23,000		
	velikost : (m2)	11373		
	přístup :	z I/3 a dále po MK se sjezdem na novou přeložku		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	581/15	Baštýř Václav Ing., Na Babě 533, 37361 Hrdějovice	orná půda	Ševětín
	581/23	Marek Josef, Školská 230, 37363 Ševětín	orná půda	Ševětín
	581/24	Fikota Jiří Bc., L. B. Schneidera 384/24, České Budějovice 7, 37001 České Budějovice	orná půda	Ševětín
		Fikotová Božena, Vlkovská 4, 37363 Ševětín		
	581/25	Zasadil Luboš, č. p. 126, 37365 Neplachov	orná půda	Ševětín
	581/26	Jára Josef, Na vyhlídce 342, 37363 Ševětín	orná půda	Ševětín
		Suchanová Miroslava, Malé náměstí 34, 37363 Ševětín		
	581/27	Jára Josef, Na vyhlídce 342, 37363 Ševětín	orná půda	Ševětín
		Suchanová Miroslava, Malé náměstí 34, 37363 Ševětín		
	581/28	Štěrbová Ludmila doc. Ing. CSc., Koněvova 2411/161, Žižkov, 13000 Praha 3	orná půda	Ševětín
		Vališová Marie Ing., Daskabát 637, Třeboň II, 37901 Třeboň		
	581/29	Bláha Jiří, náměstí Šimona Lomnického 2, 37363 Ševětín	orná půda	Ševětín
		Podlešák Jan Ing., E. Beneše 609/7, České Budějovice 5, 37006 České Budějovice		
	581/30	Kámen a písek, spol. s r.o., Linecká 277, Plešivec, 38101 Český Krumlov	orná půda	Ševětín
<b>ZS 39</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	mezideponie orní, plocha pro realizaci mostu SO 37-22-01 a přeložky silnice III/1556		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 2, nový km 22,900 - km 23,050		
	velikost : (m2)	5689		
	přístup :	z I/3 a dále po MK směrem k přejezdu P6099		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	567/22	Klimpera Pavel, Chmelová 327, 37363 Ševětín	orná půda	Ševětín
	567/23	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	silnice	Ševětín
	567/24	Hořejší Marie, č. p. 114, 37363 Vitín	silnice	Ševětín
		Kubínová Jaroslava, Na vyhlídce 304, 37363 Ševětín		
	814/1	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	dráha	Ševětín

<b>ZS 40</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro výstavbu mostu SO b37-20-03		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 1, nový km 23,350 - km 23,600		
	velikost : (m2)	11532		
	přístup :	sjezdem z I/3 na polní cestu		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	637/13	Baštýř Václav Ing., Na Babě 533, 37361 Hrdějovice	orná půda	Ševětín
<b>ZS 41</b>		NEOBSAZENO		
<b>ZS 42</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	pro výstavbu mostu SO 37-20-06		
	poznámka :			
	umístění :	u koleje č. 2, nový km 25,200		
	velikost : (m2)	683		
	přístup :	sjezdem z I/3 na polní cestu v souběhu s drážním tělesem s podjezdem pod stávající trati v nkm cca 23,550		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	674/6	Městys Ševětín, náměstí Šimona Lomnického 2, 37363 Ševětín	ostatní komunikace	Ševětín

<b>ZS 43</b>				
	trvání :	Nad 1 rok		
	účel :	montážní a demontážní základna, mezideponie materiálu železničního svršku, materiálu a prvků trakčního vedení		
	poznámka :			
	umístění :	České Budějovice ul. U Sokolovny betonová plocha - starý km 218,300 - km 218,600		
	velikost : (m2)	5886		
	přístup :	sjezdem z III/10578		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	503/11	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní komunikace	Hrdějovice
	504/2	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	dráha	Hrdějovice
	504/3	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	manipulační plocha	Hrdějovice

<b>ZS 44</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	montážní a demontážní základna		
	poznámka :			
	umístění :	Hluboká nad Vltavou - Zámostí Nádraží starý km 10,200 - km 10,400		
	velikost : (m2)	3420		
	přístup :	z MK mezi Hosínem a Zámostí		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	268	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	zbořeniště	Hluboká nad Vltavou
	832/6	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	dráha	Hosín
	1769/13	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	dráha	Hluboká nad Vltavou
	1769/19	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	dráha	Hluboká nad Vltavou

<b>ZS 45</b>				
	trvání :	nad 1 rok		
	účel :	plocha pro výstavbu BTS Dobřejovice, plocha pro případné využití pro nákladnu/vyložení materiálu ze železničních vozů s přeložením na kolové prostředky s napojením na plochy ZS mezi portály po MK		
	poznámka :			
	umístění :	cca 1500 m jihovýchodně od Dobřejovic - u staré trati - starý km 14,250 - km 14,400		
	velikost : (m2)	2957		
	přístup :	Stávající MK odbočující z II/603		
	parcela KN :	Vlastník	Zp. Využití	k.ú.
	1247/34	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	jiná plocha	Dobřejovice u Hosína
	3118/4	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	dráha	Dobřejovice u Hosína
	3118/17	Obec Hosín, č. p. 116, 37341 Hosín	dráha	Dobřejovice u Hosína

# **Most Vitin-01**

Most přes ČD

## **HLAVNÍ PROHLÍDKA**

**Objekt: Most ev.č. Vitin-01 (Most přes ČD)**

Okres: České Budějovice

Prohlídku provedl: Košán František, Ing.

číslo oprávnění 094/2004

PONTEX, s.r.o.

Datum provedení prohlídky: 4.2.2021

Poznámka:

Hlavní prohlídka mostu byla provedena na objednávku majitele mostu : Obec Vitín. Projekt mostu se nedochoval.

Počasí v době provádění prohlídky:

Skoro jasno

Způsob zpřístupnění:

Hlavní prohlídka mostu byla provedena z úrovně vozovky na mostě a z úrovně svahu zářezu železniční trati.

Teplota vzduchu: 8.0°C

Teplota NK: 7.0°C

**A. ZÁKLADNÍ ÚDAJE**

Číslo komunikace: Vitín

Staničení km:

Ev.č.mostu: Vitin-01

Název objektu: **Most přes ČD**

Staničení ve směru: Obec Vitín - dálnice D3

**B. POPIS ČÁSTÍ MOSTU****1. Spodní stavba**

[1.1] 1.1 Základy mostních podpěr a křídel

Základy jsou nepřístupné, nebyly zjištěny závady signalizující poruchy v založení mostu.

[1.2] 1.2 Mostní podpěry a křídla / Obecně

Tížné, ze zdiva z lomového kamene, spojené s rovnoběžnými tížnými křídly.

[1.3] 1.3.1 Zemní těleso

Zářez železniční trati

[1.4] 1.3.2 Přejížděvací oblast

Nepřístupná, zřejmě tvořená kamenivem.

**2. Nosná konstrukce**

[2.1] 2 Nosná konstrukce

Most je přímý, kolmý, přesýpaný. Nachází se v obci. Má 1 pole. Převádí místní komunikaci přes elektrifikovanou železniční trať Praha - České Velenice. Podélný sklon místní komunikace : od vrcholu klenby (nejvyšší místo) na obě strany.

[2.2] 2.1 Nosná konstrukce

Klenba z lomového kamene, s nadnásypem.

[2.3] 2.4 Čelní zdi a přesypávka

Čelní zdi ze zdiva z lomového kamene. Přesypávka je nepřístupná, zřejmě je provedena z drceného kameniva.

**3. Mostní svršek**

[3.1] 3.1 Vozovka

Ze štěrkodrti. Ve vrcholu klenby živá.



[3.2]	3.5	Izolační systém mostovky	Zřejmě není provedený. U mostů tohoto typu (kamenná klenba) bylo zpravidla prováděno jen jílové těsnění.
[3.3]	3.7	Ostatní části mostního svršku / Záchytný systém	Oboustranné kamenné parapetní zídky výšky 0,86 až 0,90 m. Dolní část je provedena ze zdiva z lomového kamene. Na horním líci kamenné desky 0,50 x 0,20 m.

#### 4. Vybavení mostu

[4.1]	4.3	Dopravní značení, označení mostu	Není osazeno
[4.2]	4.4	Zábrany protidotykové, kouřové, protinárazové, ledolamy ap. / Protidotyková zábrana	Oboustranná protidotyková zábrana nad elektrifikovanou železniční tratí výšky min. 1,80 m nad povrchem místní komunikace. V čelních zdech jsou osazeny ocelové konzoly, zřejmě se jedná o nosné prvky již odstraněné protidotykové zábrany.
[4.3]	4.6	Území pod mostem a přístupové cesty / Pod mostem	Elektrifikovaná železniční trať Praha - České Velenice.
[4.4]	4.7	Cizí zařízení na mostě	Pod vozovkou je osazeno podélné vodovodní potrubí, ve vrcholu klenby je provedena šachta.

### C. STAV A ZÁVADY ČÁSTÍ MOSTU

#### 1. Spodní stavba

[1.1]	1.2	Mostní podpěry a křídla / Obecně	Lokálně porušené spárování, uchycená vegetace. V patě klenby známky prosakování vody.  Konce křídel OP1 : kamenné zdivo je porušené rozvolněné  Parapetní zídka na pravém křídle OP1 je nakloněná, zřejmě od nárazu vozidla.  Kamenné zdivo křídel, lokálně : porušené spárování, malta ve spárách kamenného zdiva nízké kvality, uchycená vegetace, uvolněné kameny.
-------	-----	----------------------------------	---

#### 2. Nosná konstrukce

[2.1]	2.1	Nosná konstrukce	Lokálně : porušené spárování, malta ve spárách kamenného zdiva nízké kvality.  Prosakování vody.
[2.2]	2.4	Čelní zdi a přesypávka	Kamenné zdivo čelních zdí, lokálně : porušené spárování, malta ve spárách kamenného zdiva nízké kvality, uchycená vegetace, uvolněné kameny.

#### 3. Mostní svršek

[3.1]	3.1	Vozovka	U parapetních zídek je uchycená vegetace Nerovnosti, mírně vyjeté koleje. Nezpevněným povrchem místní komunikace prosakuje voda na horní líc, dále na spodní líc, nosné konstrukce.
[3.2]	3.5	Izolační systém mostovky	Pokud je provedený, je nefunkční.
[3.3]	3.7	Ostatní části mostního svršku / Záchytný systém	Kamenné parapetní zídky, lokálně : porušené spárování, malta ve spárách kamenného zdiva nízké kvality, uvolněné kameny. Kamenné parapetní zídky na křídlech jsou OP1 jsou nízké. Na konci jsou porušené, rozvolněné.

#### 4. Vybavení mostu

[4.1]	4.3	Dopravní značení, označení mostu	Před a za mostem není osazena tabulka s ev. č. mostu a dopravní značka s vyznačením snížené zatížitelnosti mostu.
[4.2]	4.4	Zábrany protidotykové, kouřové, protinárazové, ledolamy ap. / Protidotyková zábrana	Začínající koroze.

### D. HODNOCENÍ PÉČE O MOST, VÝKONU BĚŽNÝCH PROHLÍDEK, KVALITY ÚDRŽBOVÝCH PRACÍ A PROVÁDĚNÝCH OPRAV, ZÁVADY MOSTNÍ EVIDENCE

Údržba mostu se provádí v rozsahu možností správce.

### E. OPATŘENÍ NA ZKVALITNĚNÍ SPRÁVY MOSTU, NÁVRH NA ODSTRANĚNÍ ZJIŠTĚNÝCH ZÁVAD

#### 6.periodicky

[1]	3.1	Vozovka	Očištění mostu
-----	-----	---------	----------------

#### 3.odstranění nutno do 1 roku

[2]	4.3	Dopravní značení, označení mostu	Před a za mostem osadit tabulku s ev. č. mostu "Vit-1" a dopravní značku B13 s vyznačením snížené normální zatížitelnosti mostu "21 t" . Dopravní značku E5 "28 t" s vyznačením snížené výhradní zatížitelnosti mostu doporučuji neosazovat s ohledem na porušený povrch místní komunikace za mostem.
-----	-----	----------------------------------	---

#### 2.odstranění nutno do 5 let

[3]	1.2	Mostní podpěry a křídla / Obecně	Kamenné parapetní zídky a křídla na OP1 přezdíť, nadezdít do výšky min. 0,90 m.
[4]	1.2	Mostní podpěry a křídla /	Pravé křídlo OP2 včetně parapetní zídky přezdíť.

## Obecně

- |     |     |  |  |
|-----|-----|--|--|
| [5] | 1.2 | Mostní podpěry a křídla /<br>Obecně                | Kamenné zdivo spodní stavby dle možnosti (mimo ochranné pásmo trakčního vedení, mimo VMP železniční trati) přespárovat   |
| [6] | 3.1 | Vozovka  | Mezi parapetními zídками zřídít živičný povrch vozovky (1 nebo 2 živičné vrstvy, infiltrační postřik, spojovací postřik). Tak se z velké části zredukuje prosakování vody na horní líc kamenné klenby. |
| [7] | 3.7 | Ostatní části mostního<br>svršku / Záchytný systém | Kamenné parapetní zídky a křídla na OP1 přezdít, nadezdít do výšky min. 0,90 m.  |

## F. ZÁZNAM O PROJEDNÁNÍ OPATŘENÍ SE SPRÁVCEM MOSTU, STANOVENÍ DRUHU ÚDRŽBY A OPRAV, STANOVENÍ ZPŮSOBU A TERMÍNU ODSTRANĚNÍ ZÁVAD, PŘÍPADNÉ NAŘÍZENÍ ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKY, STANOVENÍ PŘEDBĚŽNÉ CENY PRACÍ

Datum projednání: 15.2.2021

Číslo jednací:

Poznámka:

Závady a opatření byly projednány s místostarostou obce Vitín pan Petr Vaněk

## G. ROZHODNUTÍ O ZMĚNĚ ZATÍŽITELNOSTI A KLASIFIKAČNÍHO STUPNĚ STAVU NOSNÉ KONSTRUKCE A SPODNÍ STAVBY MOSTU

**Stavební stav****Zatížitelnost****Spodní stavba**

Stavební stav:

IV - Uspokojivý (koefic.  $a=0.8$ )

Způsob zjištění zatížitelnosti:

V – EN (Zatížitelnost stanovená podrobným statickým výpočtem)

 $V_n = 21.0t$ **Nosná konstrukce**

Stavební stav:

IV - Uspokojivý (koefic.  $a=0.8$ ) $V_r = 31t$  $V_e =$ 

Max.nápravový tlak = 19.5t

Použitelnost: II - Podmíněně použitelné

**Poznámka ke stavu a použitelnosti****Poznámka k zatížitelnosti**

Výhradní zatížitelnost mostu : dvounáprava  $V_r = 26 t$ , třínáprava  $V_r = 31 t$ . Šestináprava výhradní zatížitelnosti a devítináprava vyjimečné zatížitelnosti : směrové podmínky místní komunikace neumožňují jejich vjezd na most.

Stanovený termín další hlavní prohlídky: 2 / 2025

V souladu s článkem 5.3.1 ČSN 73 6221 - Prohlídky mostů pozemních komunikací, případně první hlavní prohlídku po provedení rekonstrukce mostu.

## J. OBRAZOVÉ PŘÍLOHY



Příčné uspořádání na mostě, pohled ve směru staničení. Na křídlech OP1 chybí horní kamenné desky.



Příčné uspořádání na mostě, pohled proti směru staničení.



Pohled na most z pravé strany





Pohled na most z levé strany



Spodní líc nosné konstrukce, pohled na OP1



Spodní líc nosné konstrukce



Spodní líc nosné konstrukce. Patrné prosakování vody



Pravé křídlo OP2



Levé křídlo OP2. Zřejmě dodatečně přezděné





Levé křídlo OP2.



Pohled na OP1



Pohled na OP1





Pravé křídlo OP1



Pohled na OP2



Levé křídlo OP1





Pravé křídlo OP1



Levé křídlo OP1



Čelní zeď. Porušené spárování, vegetace



Protidotyková zábrana



Protidotyková zábrana, začínající koroze



Čelní zedř. Porušené spárování vegetace





Porušený kryt místní komunikace za mostem.




Pravé křídlo OP2 je nakloněné zřejmě od nárazu vozidla



Pravé a levé křídlo, parapetní zídky OP1 : kamenné zdivo na konci je porušené.

Souřadnicový systém : S-JTSK  
Výškový systém : Bpv

Číslo zakázky:	14 706 00	HIP:	.
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL	Zodp. projektant:	Ing. František KOŠÁN
			+420 602 496 210 kosan@pontex.cz
Tech. kontrola:	Ing. Vladislav Vodička	Vypracoval:	Ing. František KOŠÁN



Praha 4, Bezová 1658, 147 14  
tel: +420 244062215 fax: +420 244461038  
str. Č. Budějovice, Žitkova 12, 370 01

Objednatel:	Obec Vitín	Obec:	Vitín	Kraj:	Jihočeský	
Akce:	MOSTY V OBCI VITÍN				Datum	Stupeň
					2/2021	TP
Příloha:	MOST PŘES ŽELEZNICI : VITIN-01 Podrobný statický výpočet zatížitelnosti				Souprava	Č. přílohy
						.

## Technická zpráva ke statickému výpočtu zatížitelnosti mostu

Most má 1 pole, je přesýpaný, kolmý a přímý. Nachází se v obci Vitín. Převádí místní komunikaci přes železniční trať. Most je tvořený klenbou z lomového kamene min. tl. 0,77 m. Opěry a rovnoběžná křídla jsou ze zdiva z lomového kamene, tvoří jeden celek.

Malta ve spárách kamenného zdiva klenby je nízké kvality, izolace zřejmě není provedena, do mostu zatéká. Zatížitelnost dle ČSN 73 6222/2013 je stanovena podrobným statickým výpočtem

- pro normální zatížení
- pro výhradní zatížení dvounáprava
- pro výhradní zatížení třináprava,

Výhradní zatížitelnost pro šestinápravu a vyjímečná zatížitelnost nebyly stanoveny. Směrové poměry místní komunikace neumožňují jejich vjezd na most.

Projekt mostu se nedochoval. Tvar klenby byl geodeticky zaměřen pomocí laseru.

Klenba byla počítána na prutovém modelu programem DEFOR. Příčinkové byly vyhodnoceny programem PC-4. Byly uvažovány 2 statické modely:

- 1) Pružně vetknutý oblouk. Posouzené průřezy : ve vetknutí, v polovině rozpětí, ve čtvrtině rozpětí.
- 2) Dvoukloubový oblouk . Posouzené průřezy : v polovině rozpětí, ve čtvrtině rozpětí.

Je uvažovaný dvoukloubový oblouk, jež dává o něco lepší výsledky. Napětí v kamenné klenbě je stanoveno za vyloučeného tahu.

Kamenná klenba je posouzena dle 2. mezního stavu. Max. povolená excentricita normálové síly je třetina výšky klenby, tj. 0,256 m. Stavební stav mostu byl ohodnocený stavebním stav IV-uspokojivý. Pevnost kamene a spárové malty kamenného zdiva byla stanovena Schmidtovým tvrdoměrem. Max. povolené napětí kamenného zdiva v tlaku bylo stanoveno na základě pevnosti kamene a spárové malty s uvažováním součinitele stavebního stavu 0,80: -875,0 kPa. O únosnosti kamenného průřezu rozhoduje max. povolené napětí kamenného zdiva v tlaku, nikoliv excentricita normálové síly.

*Zatížitelnost klenby stanovena podrobným statickým výpočtem :*

Normální	:	$V_n = 21 \text{ t}$
Výhradní, dvounáprava	:	$V_r = 26 \text{ t}$
<i>maximální síla na nápravu : <math>P = 0,75 \times 26 = 19,5 \text{ t}</math></i>		
Výhradní, třináprava	:	$V_r = 31 \text{ t}$

### **Podklady a použitá literatura :**

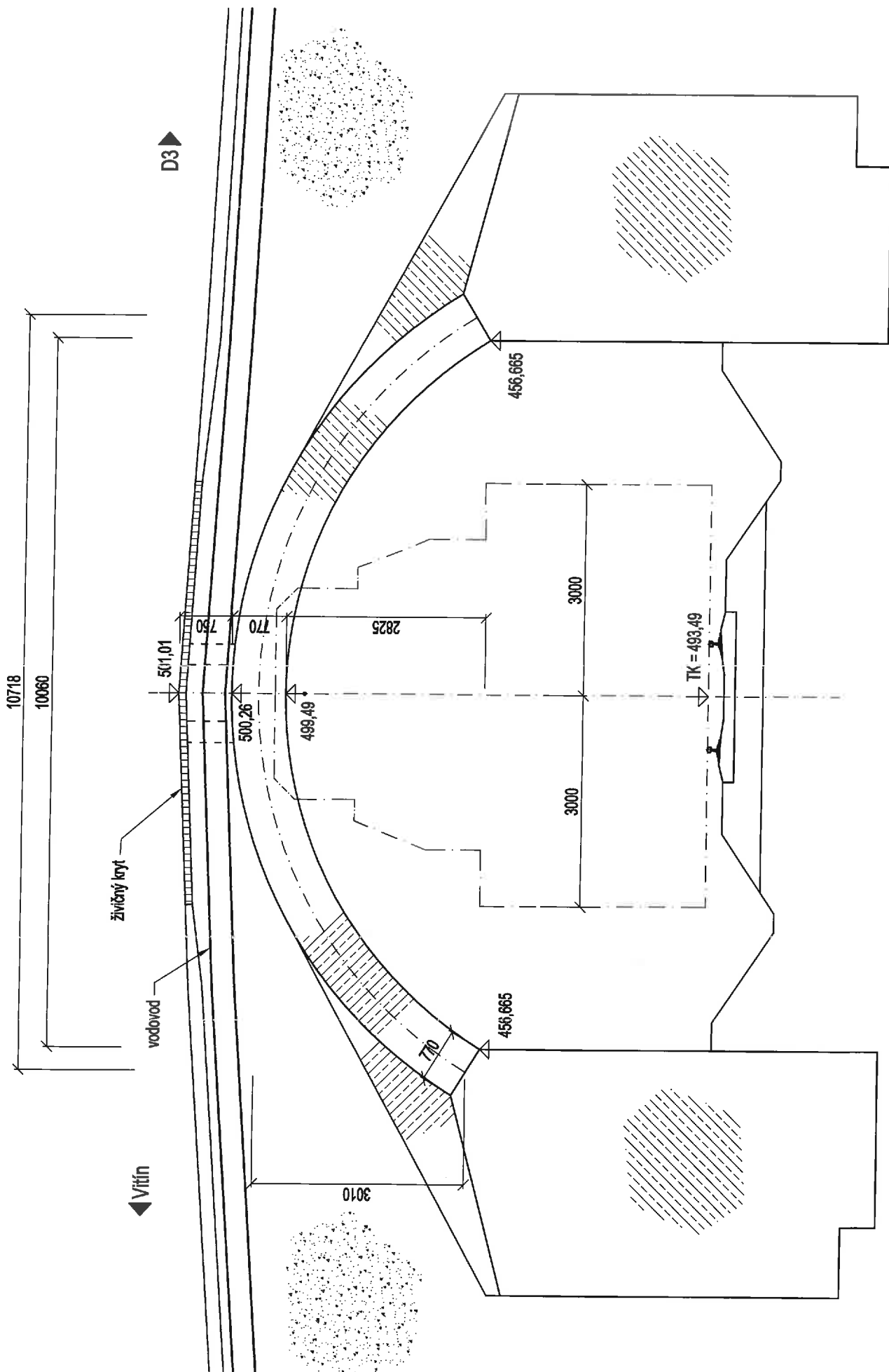
- 1) Hlavní prohlídka mostu : Pontex spol. s r. o.....2021
- 2) Geodetické zaměření : Geodet Hlásek.....2020
- 3) ČSN EN 1991-2 – Zatížení konstrukcí – Část 2 : Zatížení mostů dopravou, změna..... Z3/2012
- 4) ČSN 73 6222 : Zatížitelnost mostů pozemních komunikací.....2013, změna 2015

### **Použité programy :**

DEFOR – Výpočet prutových konstrukcí.....(FEM consulting, Brno)  
PC-4 - Vyhodnocení příčinkových čar.....(V. Kvasnička)  
EXCELL - Tabulkový procesor

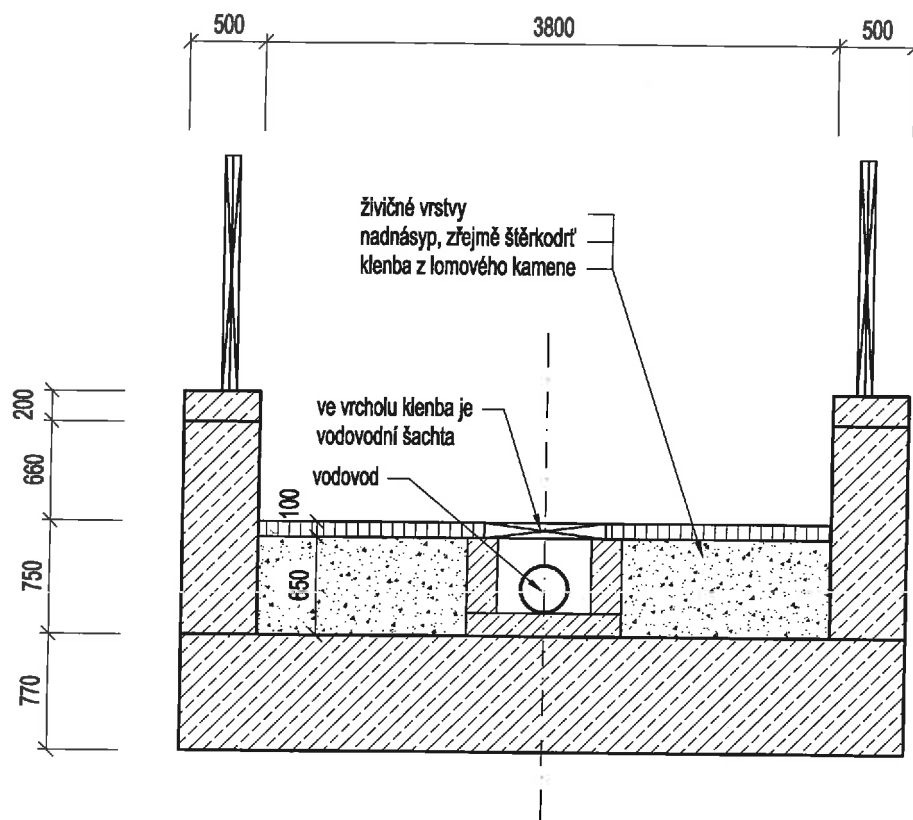
# Podélný řez M 1:75

Most je přímý a kolmý





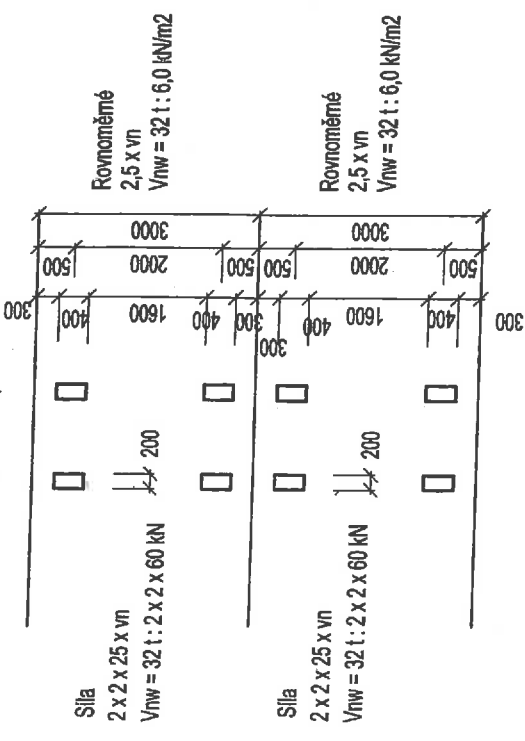
# Příčný řez ve vrcholu klenby M 1:50



# Zatížení dle ČSN 73 6222/2013 - Zatížitelnost mostů pozemních komunikací

## Normální zatížitelnost

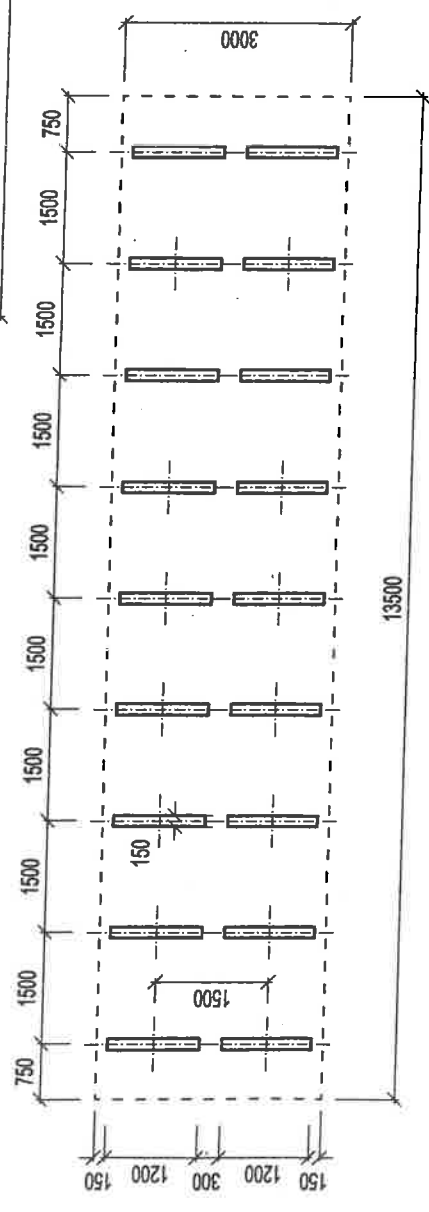
dynamický součinitel : 1 pruh.....1,25, 2 pruh.....1,20, 3 a více pruhů .....1,15



1,0 x vn  
Vnw = 32 t : 2,4 kN/m<sup>2</sup>

## Výjimečná zatížitelnost

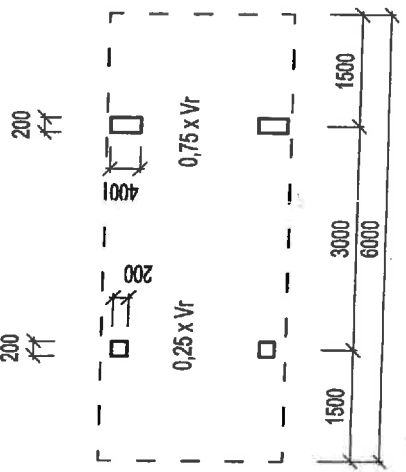
dynamický součinitel : 1,05



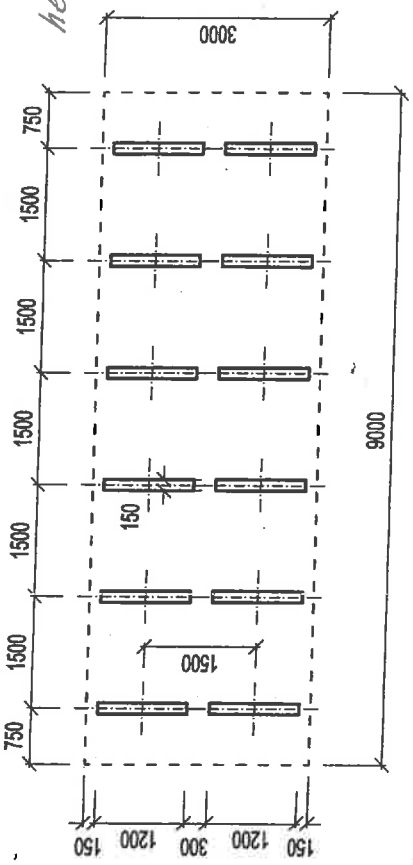
## Výhradní zatížitelnost

dynamický součinitel : 1,25

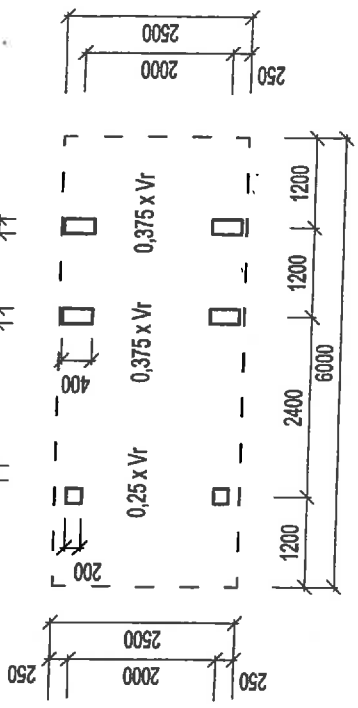
Dvounáprava : Vr menší nebo rovné 16 t



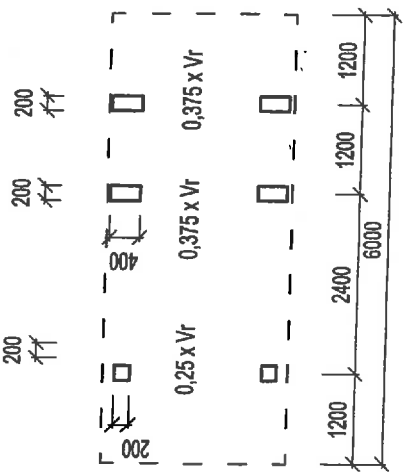
Čtyřnáprava : Vr větší 50 t

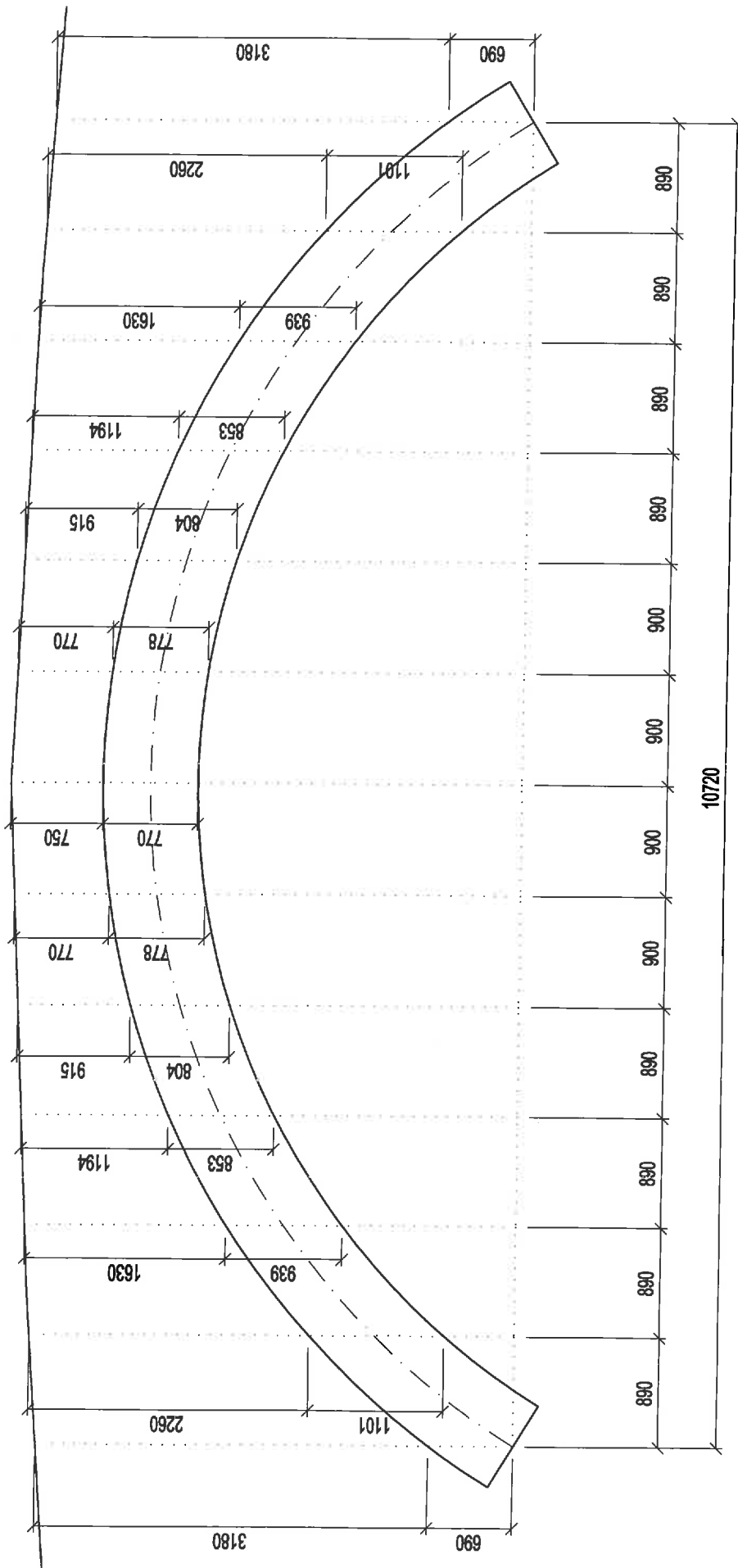


nenaplňují se



Třináprava : Vr menší nebo rovné 50 t

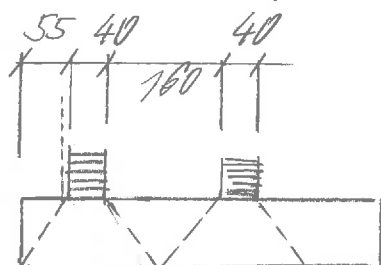




Roznos nahoditeho zatizeni:  
 nadhřyp, pod úhlem  $30^\circ$  od svisle:  $0,75 \cdot \tan 30^\circ = 0,433m$   
 do  $\frac{1}{2}$  H. klenby  $0,77 \cdot \frac{1}{2} =$   $0,385m$   
 $0,818m$

nváží  $b_r \approx 0,80m$   
 v. h. klenby:  $\rho = 23 \text{ kN/m}^3$   
 ostatní stře: prah šířky  $70m$   
 $q = h \cdot 4,8^{-1} [2 \cdot 0,5 \cdot 23,0 + 3,8 \cdot 20,0] = h \cdot 20,62$

$V_h = 24 \text{ t}$ :  $p = 125 \cdot \frac{45 \cdot 3,8}{4,8} = 4,54 \text{ kN/m}^2$



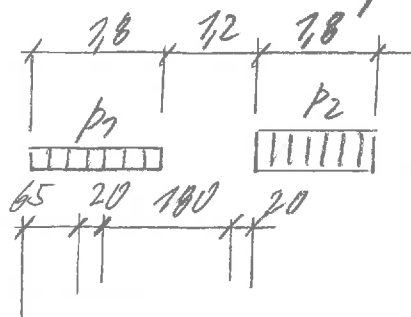
podélný směr

$$L = 1,2 + 0,2 + 2 \cdot 0,8 = 3,0m$$

$$B = 0,55 + 2 \cdot 4 + 0,8 = 3,75m$$

$$p = \frac{125 \cdot 4 \cdot 45}{3,75 \cdot 3,0} = 20,0 \text{ kN/m}^2$$

$V_r = 16 \text{ t}$  dvouhřprava

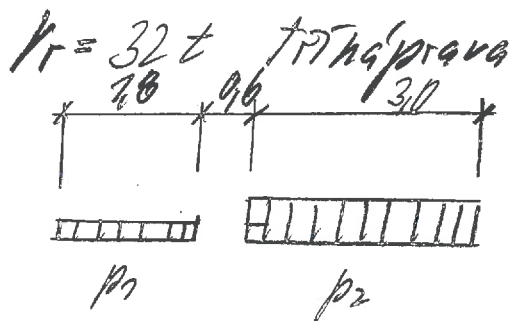


$$p_2 = \frac{125 \cdot 120}{1,8 \cdot 3,75} = 22,22 \text{ kN/m}^2$$

$$p_1 = \frac{20 \cdot 125}{1,65 \cdot 1,8} = 8,42 \text{ kN/m}^2$$



$$B = 0,65 + 0,2 + 0,8 = 1,65m$$



$$p_1 = 16,84 \text{ kN/m}^2$$

$$p_2 = \frac{240 \cdot 1,25}{30 \cdot 3,75} = 26,67 \text{ kN/m}^2$$

$$E = 8600 \text{ MPa} \quad G = 4000 \text{ MPa}$$

$$\text{pruty } 1-12: A = 0,77 \text{ m}^2 \quad A_s = 0,642 \text{ m}^2 \quad I = 0,038 \text{ m}^4$$

$$\text{pruty } 13-37: A = 0,0007 \text{ m}^2 = A_s \quad I = 0,000007 \text{ m}^4$$

$$\text{Prúžnosť vetknutí: } M = 1000 \text{ kNm} \rightarrow \phi = 0,07 \text{ rad}$$

$$k = 100,0 \text{ MN/m}$$

Posudzím prierezy: v patě, v estetické rozpětí,  
v polovické rozpětí

Alternatívne: dvoukloubová klenba

Posudzím dle 2. Mezního stavu:

max. povolená excentricita:

$$e_{\max} = 0,77 \cdot 3^{-1} = 0,256 \text{ m}$$

$$\text{max. povolené napětí} = -875,0 \text{ kPa}$$

zahranutý vůči stavebnímu stavu

IV - uspokojivý

*Pružné vetknutá - 8-  
klena*

PC1[3]:M pata PC2[3]:N pata ZS:Vr 32 tam  
Nalezení extrémního účinku přicinkové cary  
Levý kraj pojezdu x1 = 0.000000 Právý kraj pojezdu xp = 10.720000  
Delka hrubého kroku = 0.400000 Delka jemného kroku = 0.020000

Cara	Extrem	Poloha ZS	Hodnota extrému	Hodnota druhé cary
1	+	5.380000	15.181307	54.553215
1	-	0.320000	-15.736756	76.433700
2	+	0.920000	96.214429	-12.133469
2	-	7.720000	-0.000078	0.000297

PC1[3]:M pata PC2[3]:N pata ZS:Vr 32 sem  
Nalezení extrémního účinku přicinkové cary  
Levý kraj pojezdu x1 = 0.000000 Právý kraj pojezdu xp = 10.720000  
Delka hrubého kroku = 0.400000 Delka jemného kroku = 0.020000

Cara	Extrem	Poloha ZS	Hodnota extrému	Hodnota druhé cary
1	+	4.440000	15.105705	55.286087
1	-	0.000000	-11.443703	71.934921
2	+	0.660000	94.761936	-6.726513
2	-	5.320000	-0.000078	0.000297

PC1[3]:M pata PC2[3]:N pata ZS:Vr 16 sem  
Nalezení extrémního účinku přicinkové cary  
Levý kraj pojezdu x1 = 0.000000 Právý kraj pojezdu xp = 10.720000  
Delka hrubého kroku = 0.400000 Delka jemného kroku = 0.020000

Cara	Extrem	Poloha ZS	Hodnota extrému	Hodnota druhé cary
1	+	4.360000	7.974116	27.829551
1	-	0.000000	-5.360661	41.063092
2	+	0.660000	47.752039	-3.277574
2	-	5.920000	-0.000065	0.000247

PC1[3]:M pata PC2[3]:N pata ZS:Vr 16 tam  
Nalezení extrémního účinku přicinkové cary  
Levý kraj pojezdu x1 = 0.000000 Právý kraj pojezdu xp = 10.720000  
Delka hrubého kroku = 0.400000 Delka jemného kroku = 0.020000

Cara	Extrem	Poloha ZS	Hodnota extrému	Hodnota druhé cary
1	+	6.000000	7.987950	27.386424
1	-	0.740000	-8.991649	41.045706
2	+	1.160000	48.694482	-7.831010
2	-	8.920000	-0.000065	0.000247

PC1[3]:M pata PC2[3]:N pata ZS:Vn rov 24  
Nalezení extrémního účinku přicinkové cary  
Levý kraj pojezdu x1 = 0.000000 Právý kraj pojezdu xp = 10.720000  
Delka hrubého kroku = 0.400000 Delka jemného kroku = 0.020000

Cara	Extrem	Poloha ZS	Hodnota extrému	Hodnota druhé cary
1	+	0.000000	3.410765	13.840283
1	-	0.000000	-3.058811	16.719980
2	+	0.000000	30.560277	0.351903
2	-	0.000000	-0.000013	0.000051

PC1[3]:M pata PC2[3]:N pata ZS:Vn voz 24  
Nalezení extrémního účinku přicinkové cary  
Levý kraj pojezdu x1 = 0.000000 Právý kraj pojezdu xp = 10.720000  
Delka hrubého kroku = 0.400000 Delka jemného kroku = 0.020000

Cara	Extrem	Poloha ZS	Hodnota extrému	Hodnota druhé cary
1	+	6.080000	10.315110	31.614578
1	-	0.460000	-11.591056	51.601881
2	+	1.320000	54.200985	-9.650625
2	-	7.720000	-0.000059	0.000223

Přicinková cara M ctvrt

0.013321 4.493568

Přicinková cara N ctvrt

ma nulovou hodnotu v nasledujících bodech:

ma nulovou hodnotu v nasledujících bodech:

PC1[3]:M ctvrt PC2[3]:N ctvrt ZS:Vn voz 24  
Nalezení extrémního účinku přicinkové cary  
Levý kraj pojezdu x1 = 0.000000 Právý kraj pojezdu xp = 10.720000  
Delka hrubého kroku = 0.400000 Delka jemného kroku = 0.020000

Cara	Extrem	Poloha ZS	Hodnota extrému	Hodnota druhé cary
1	+	0.940000	28.374285	25.039547
1	-	5.780000	-22.282838	37.289078
2	+	3.500000	48.571506	-5.707497
2	-	7.720000	-0.000010	-0.000091

PC1[3]:M ctvrt PC2[3]:N ctvrt ZS:Vn rov 24  
Nalezení extrémního účinku přicinkové cary  
Levý kraj pojezdu x1 = 0.000000 Právý kraj pojezdu xp = 10.720000  
Delka hrubého kroku = 0.400000 Delka jemného kroku = 0.020000

Cara	Extrem	Poloha ZS	Hodnota extrému	Hodnota druhé cary
1	+	0.000000	7.059912	8.095294
1	-	0.000000	-7.426461	14.980861
2	+	0.000000	23.076157	-0.366528
2	-	0.000000	-0.000002	-0.000021

```

PC1[3]:M ctvrt      PC2[3]:N ctvrt      ZS:Vr 16 sem
Nalezeni ekstremniho ucinku pricinkove cary
Levy kraj pojezdu x1 = 0.000000 Pravy kraj pojezdu xp = 10.720000
Delka hrubeho kroku = 0.400000 Delka jemneho kroku = 0.020000
Cara   Extrem   Poloha ZS   Hodnota extremu   Hodnota druhe cary
1      +        0.000000   12.554926        26.865121
1      -        4.120000   -16.864720       30.622954
2      +        2.540000   39.275421       -8.201178
2      -        5.920000   -0.000011       -0.000101

```

```

PC1[3]:M ctvrt      PC2[3]:N ctvrt      ZS:Vr 16 tam
Nalezeni ekstremniho ucinku pricinkove cary
Levy kraj pojezdu x1 = 0.000000 Pravy kraj pojezdu xp = 10.720000
Delka hrubeho kroku = 0.400000 Delka jemneho kroku = 0.020000
Cara   Extrem   Poloha ZS   Hodnota extremu   Hodnota druhe cary
1      +        1.660000   23.664190        16.350099
1      -        5.740000   -17.695873       31.668371
2      +        3.480000   42.360462       -3.712457
2      -        8.920000   -0.000011       -0.000101

```

```

PC1[3]:M ctvrt      PC2[3]:N ctvrt      ZS:Vr 16 tam
Nalezeni ekstremniho ucinku pricinkove cary
Levy kraj pojezdu x1 = 0.000000 Pravy kraj pojezdu xp = 10.720000
Delka hrubeho kroku = 0.400000 Delka jemneho kroku = 0.020000
Cara   Extrem   Poloha ZS   Hodnota extremu   Hodnota druhe cary
1      +        1.660000   23.664190        16.350099
1      -        5.740000   -17.695873       31.668371
2      +        3.480000   42.360462       -3.712457
2      -        8.920000   -0.000011       -0.000101

```

```

PC1[3]:M ctvrt      PC2[3]:N ctvrt      ZS:Vr 32 sem
Nalezeni ekstremniho ucinku pricinkove cary
Levy kraj pojezdu x1 = 0.000000 Pravy kraj pojezdu xp = 10.720000
Delka hrubeho kroku = 0.400000 Delka jemneho kroku = 0.020000
Cara   Extrem   Poloha ZS   Hodnota extremu   Hodnota druhe cary
1      +        0.000000   28.609840        40.367322
1      -        4.280000   -32.225453       60.495668
2      +        2.460000   77.758027       -12.877146
2      -        5.320000   -0.000013       -0.000121

```

```

PC1[3]:M ctvrt      PC2[3]:N ctvrt      ZS:Vr 32 tam
Nalezeni ekstremniho ucinku pricinkove cary
Levy kraj pojezdu x1 = 0.000000 Pravy kraj pojezdu xp = 10.720000
Delka hrubeho kroku = 0.400000 Delka jemneho kroku = 0.020000
Cara   Extrem   Poloha ZS   Hodnota extremu   Hodnota druhe cary
1      +        0.940000   37.837108        33.390236
1      -        5.200000   -33.460786       61.552822
2      +        3.180000   81.392467       -12.222005
2      -        7.720000   -0.000013       -0.000121

```

Pricinkova cara M polo                      ma nulovou hodnotu v nasledujicich bodech:  
3.267846    7.452154  
Pricinkova cara N polo                      ma nulovou hodnotu v nasledujicich bodech:  
0.000395    10.720001

```

PC1[3]:M polo      PC2[3]:N polo      ZS:Vn rov 24
Nalezeni ekstremniho ucinku pricinkove cary
Levy kraj pojezdu x1 = 0.000000 Pravy kraj pojezdu xp = 10.720000
Delka hrubeho kroku = 0.400000 Delka jemneho kroku = 0.020000
Cara   Extrem   Poloha ZS   Hodnota extremu   Hodnota druhe cary
1      +        0.000000   5.723638        12.221105
1      -        0.000000   -2.520511       8.594404
2      +        0.000000   20.815509       3.203137
2      -        0.000000   -0.000000       -0.000009

```

```

PC1[3]:M polo      PC2[3]:N polo      ZS:Vn voz 24
Nalezeni ekstremniho ucinku pricinkove cary
Levy kraj pojezdu x1 = 0.000000 Pravy kraj pojezdu xp = 10.720000
Delka hrubeho kroku = 0.400000 Delka jemneho kroku = 0.020000
Cara   Extrem   Poloha ZS   Hodnota extremu   Hodnota druhe cary
1      +        3.860000   23.724528        40.051569
1      -        7.580000   -5.486811       16.969483
2      +        3.560000   40.205419       23.225336
2      -        0.000000   -0.000000       -0.000041

```

```

PC1[3]:M polo      PC2[3]:N polo      ZS:Vr 16 sem
Nalezeni ekstremniho ucinku pricinkove cary
Levy kraj pojezdu x1 = 0.000000 Pravy kraj pojezdu xp = 10.720000
Delka hrubeho kroku = 0.400000 Delka jemneho kroku = 0.020000
Cara   Extrem   Poloha ZS   Hodnota extremu   Hodnota druhe cary
1      +        1.460000   20.351686        27.596961
1      -        5.060000   -4.574784       12.288988
2      +        1.820000   34.344017       18.399107
2      -        0.000000   -0.000000       -0.000017

```



```

-----
PC1[3]:M polo          PC2[3]:N polo          ZS:Vr 16 tam
Nalezeni extremniho ucinku pricinkove cary
Levy kraj pojezdu x1 = 0.000000 Pravy kraj pojezdu xp = 10.720000
Delka hrubeho kroku = 0.400000 Delka jemneho kroku = 0.020000
Cara  Extrem  Poloha ZS  Hodnota extremu  Hodnota druhe cary
1      +      4.460000  20.351686      27.596961
1      -      8.060000  -4.574784      12.288988
2      +      3.740000  35.059026      15.999141
2      -      0.000000  -0.000000      -0.000045

```

```

-----
PC1[3]:M polo          PC2[3]:N polo          ZS:Vr 32 sem
Nalezeni extremniho ucinku pricinkove cary
Levy kraj pojezdu x1 = 0.000000 Pravy kraj pojezdu xp = 10.720000
Delka hrubeho kroku = 0.400000 Delka jemneho kroku = 0.020000
Cara  Extrem  Poloha ZS  Hodnota extremu  Hodnota druhe cary
1      +      1.460000  31.636658      53.408768
1      -      5.180000  -7.316662      22.628805
2      +      2.080000  67.602971      27.970019
2      -      0.000000  -0.000000      -0.000034

```

```

-----
PC1[3]:M polo          PC2[3]:N polo          ZS:Vr 32 tam
Nalezeni extremniho ucinku pricinkove cary
Levy kraj pojezdu x1 = 0.000000 Pravy kraj pojezdu xp = 10.720000
Delka hrubeho kroku = 0.400000 Delka jemneho kroku = 0.020000
Cara  Extrem  Poloha ZS  Hodnota extremu  Hodnota druhe cary
1      +      3.860000  31.636658      53.408768
1      -      7.580000  -7.316662      22.628805
2      +      2.980000  68.434403      26.497594
2      -      0.000000  -0.000000      -0.000054

```

**Stálé zatížení (kN, m)**

<i>Uzel</i>	<i>klenba tl.</i>	<b>1. etapa</b> <i>nadnášyp výška</i>	<i>g</i>	<i>q</i>	<i>q celkem</i>
1	0,690	3,180	15,87	65,57	<b>81,44</b>
2	1,101	2,260	25,32	46,60	<b>71,92</b>
3	0,939	1,630	21,60	33,61	<b>55,21</b>
4	0,853	1,194	19,62	24,62	<b>44,24</b>
5	0,804	0,915	18,49	18,87	<b>37,36</b>
6	0,778	0,770	17,89	15,88	<b>33,77</b>
7	0,770	0,750	17,71	15,47	<b>33,18</b>
8	0,778	0,770	17,89	15,88	<b>33,77</b>
9	0,804	0,915	18,49	18,87	<b>37,36</b>
10	0,853	1,194	19,62	24,62	<b>44,24</b>
11	0,939	1,630	21,60	33,61	<b>55,21</b>
12	1,101	2,260	25,32	46,60	<b>71,92</b>
13	0,690	3,180	15,87	65,57	<b>81,44</b>

**vetknutá kamenná klenba**

<i>zatížení</i>	<i>Mpata</i>	<i>Npata</i>	<i>Mčtvrť</i>	<i>Nčtvrť</i>	<i>M pol</i>	<i>N pol</i>
<b>stálé</b>	-9,16	-398,16	4,06	-237,40	1,77	-214,65
Vn 24t rovn	3,41	-13,84	7,06	-8,10	5,72	-12,22
Vn 24t voz	10,32	-31,61	28,37	-25,04	23,73	-40,05
<b>Vn 24t</b>	13,73	-45,45	35,43	-33,14	29,45	-52,27
Vn 24t rovn	-3,06	-16,72	-7,43	-14,98	-2,52	-8,60
Vn 24t voz	-11,59	-51,60	-22,28	-37,29	-5,49	-16,97
<b>Vn 24t</b>	-14,65	-68,32	<b>-29,71</b>	<b>-52,27</b>	<b>-8,01</b>	<b>-25,57</b>
Vr = 16 t	7,99	-27,39	23,67	-16,35	20,35	-27,60
Vr = 16 t	-9,00	-41,04	<b>-17,70</b>	<b>-31,67</b>	<b>-4,58</b>	<b>-12,29</b>
Vr = 32 t	15,18	-54,55	37,84	-33,39	31,64	-53,41
Vr = 32 t	-15,74	-76,43	-33,46	-61,55	-4,58	-22,63
<b>Stálé</b>						
e	0,023		0,017		0,008	
napětí	733,64		430,41		380,01	

nerozhoduje

**Normální zatížitelnost Vn (t)**

napětí za vyloučeného tahu

<b>Vn</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>celkem</b>				
<i>průřez</i>	<i>M</i>	<i>N</i>	<i>k</i>	<i>M</i>	<i>N</i>	<i>e</i>	<i>napětí</i>
pata	13,73	-45,55	1,1	5,94	-448,27	0,013	804,30
pata	-14,65	-38,31	1,1	-25,28	-440,30	0,057	896,47
čtvrtina	35,43	-25,04	1,1	43,03	-264,94	0,162	793,96
polovina	29,45	-52,27	1,1	36,46	-272,15	0,134	723,06

**Výhradní zatížitelnost Vr (t)**

napětí za vyloučeného tahu

<b>Vr dvounáprava</b>	<b>16</b>	<b>23</b>	<b>celkem</b>				
<i>průřez</i>	<i>M</i>	<i>N</i>	<i>k</i>	<i>M</i>	<i>N</i>	<i>e</i>	<i>napětí</i>
pata	7,99	-27,39	1,44	2,33	-437,53	0,005	768,62
pata	-9,00	-41,04	1,44	-22,10	-457,16	0,048	905,72
čtvrtina	23,67	-16,35	1,44	38,09	-260,9	0,146	728,05
polovina	20,35	-27,6	1,44	33,31	-254,33	0,131	667,82

**Výhradní zatížitelnost Vr (t)**

napětí za vyloučeného tahu

<b>Vr třináprava</b>	<b>32</b>	<b>30</b>	<b>celkem</b>				
<i>průřez</i>	<i>M</i>	<i>N</i>	<i>k</i>	<i>M</i>	<i>N</i>	<i>e</i>	<i>napětí</i>
pata	15,18	-54,55	0,94	5,07	-449,30	0,011	801,91
pata	-15,74	-76,43	0,94	-23,92	-469,81	0,051	937,96
čtvrtina	37,84	-33,39	0,94	39,54	-268,7	0,147	753,47
polovina	31,64	-53,41	0,94	33,72	-264,72	0,127	685,41

PC1[3]:M ctvrt PC2[3]:N ctvrt ZS:Vn rov 24  
 Nalezení extrémního účinku přicinkové cary  
 Levý kraj pojezdu x1 = 0.000000 Právý kraj pojezdu xp = 10.720000  
 Délka hrubého kroku = 0.400000 Délka jemného kroku = 0.020000

Cara	Extrem	Poloha ZS	Hodnota extrému	Hodnota druhé cary
1	+	0.000000	8.512385	8.374456
1	-	0.000000	-8.880950	14.567033
2	+	0.000000	22.941489	-0.368565
2	-	0.000000	0.000000	0.000000

PC1[3]:M ctvrt PC2[3]:N ctvrt ZS:Vn voz 24  
 Nalezení extrémního účinku přicinkové cary  
 Levý kraj pojezdu x1 = 0.000000 Právý kraj pojezdu xp = 10.720000  
 Délka hrubého kroku = 0.400000 Délka jemného kroku = 0.020000

Cara	Extrem	Poloha ZS	Hodnota extrému	Hodnota druhé cary
1	+	0.920000	33.459013	24.335758
1	-	6.020000	-26.634133	35.364299
2	+	3.500000	46.881249	-4.849136
2	-	0.000000	0.000000	0.000000

PC1[3]:M ctvrt PC2[3]:N ctvrt ZS:Vr 16 sem  
 Nalezení extrémního účinku přicinkové cary  
 Levý kraj pojezdu x1 = 0.000000 Právý kraj pojezdu xp = 10.720000  
 Délka hrubého kroku = 0.400000 Délka jemného kroku = 0.020000

Cara	Extrem	Poloha ZS	Hodnota extrému	Hodnota druhé cary
1	+	0.000000	15.650760	28.205372
1	-	4.400000	-20.456246	29.970642
2	+	2.680000	38.271427	-10.411959
2	-	0.000000	0.000000	0.000000

PC1[3]:M ctvrt PC2[3]:N ctvrt ZS:Vr 16 tam  
 Nalezení extrémního účinku přicinkové cary  
 Levý kraj pojezdu x1 = 0.000000 Právý kraj pojezdu xp = 10.720000  
 Délka hrubého kroku = 0.400000 Délka jemného kroku = 0.020000

Cara	Extrem	Poloha ZS	Hodnota extrému	Hodnota druhé cary
1	+	1.640000	27.283157	15.779921
1	-	5.880000	-20.912527	30.514496
2	+	3.500000	41.152350	-3.527901
2	-	0.000000	0.000000	0.000000

PC1[3]:M ctvrt PC2[3]:N ctvrt ZS:Vr 32 tam  
 Nalezení extrémního účinku přicinkové cary  
 Levý kraj pojezdu x1 = 0.000000 Právý kraj pojezdu xp = 10.720000  
 Délka hrubého kroku = 0.400000 Délka jemného kroku = 0.020000

Cara	Extrem	Poloha ZS	Hodnota extrému	Hodnota druhé cary
1	+	0.900000	44.641804	33.596075
1	-	5.320000	-39.724943	59.663470
2	+	3.220000	79.298873	-13.611095
2	-	0.000000	0.000000	0.000000

PC1[3]:M ctvrt PC2[3]:N ctvrt ZS:Vr 32 sem  
 Nalezení extrémního účinku přicinkové cary  
 Levý kraj pojezdu x1 = 0.000000 Právý kraj pojezdu xp = 10.720000  
 Délka hrubého kroku = 0.400000 Délka jemného kroku = 0.020000

Cara	Extrem	Poloha ZS	Hodnota extrému	Hodnota druhé cary
1	+	0.000000	34.529920	41.886419
1	-	4.460000	-39.014028	59.173148
2	+	2.600000	75.815521	-16.901711
2	-	0.000000	0.000000	0.000000

Přicinková cara M polo ma nulovou hodnotu v následujících bodech:  
 3.233733 7.486267  
 Přicinková cara N polo ma nulovou hodnotu v následujících bodech:

PC1[3]:M polo PC2[3]:N polo ZS:Vn rov 24  
 Nalezení extrémního účinku přicinkové cary  
 Levý kraj pojezdu x1 = 0.000000 Právý kraj pojezdu xp = 10.720000  
 Délka hrubého kroku = 0.400000 Délka jemného kroku = 0.020000

Cara	Extrem	Poloha ZS	Hodnota extrému	Hodnota druhé cary
1	+	0.000000	6.007201	11.911468
1	-	0.000000	-2.718669	8.760149
2	+	0.000000	20.671617	3.288532
2	-	0.000000	0.000000	0.000000

PC1[3]:M polo PC2[3]:N polo ZS:Vn voz 24  
 Nalezení extrémního účinku přicinkové cary  
 Levý kraj pojezdu x1 = 0.000000 Právý kraj pojezdu xp = 10.720000  
 Délka hrubého kroku = 0.400000 Délka jemného kroku = 0.020000

Cara	Extrem	Poloha ZS	Hodnota extrému	Hodnota druhé cary
1	+	3.860000	24.744478	38.333127
1	-	7.600000	-5.930668	17.399620
2	+	3.480000	38.541303	23.922732
2	-	0.000000	0.000000	0.000000

-13-

```

-----
PC1[3]:M polo          PC2[3]:N polo          ZS:Vr 16 sem
Nalezeni extremniho ucinku pricinkove cary
Levy kraj pojezdu x1 = 0.000000 Pravy kraj pojezdu xp = 10.720000
Delka hrubeho kroku = 0.400000 Delka jemneho kroku = 0.020000
Cara   Extrem   Poloha ZS   Hodnota extremu   Hodnota druhe cary
1      +        1.460000   21.093313         26.471999
1      -        5.120000   -4.952901         12.437980
2      +        1.760000   33.146112         19.327293
2      -        0.000000   0.000000          0.000000

```

```

-----
PC1[3]:M polo          PC2[3]:N polo          ZS:Vr 32 sem
Nalezeni extremniho ucinku pricinkove cary
Levy kraj pojezdu x1 = 0.000000 Pravy kraj pojezdu xp = 10.720000
Delka hrubeho kroku = 0.400000 Delka jemneho kroku = 0.020000
Cara   Extrem   Poloha ZS   Hodnota extremu   Hodnota druhe cary
1      +        1.460000   32.997847         51.364506
1      -        5.200000   -7.908545         23.202393
2      +        2.040000   65.332303         29.493301
2      -        0.000000   0.000000          0.000000

```

```

-----
PC1[3]:M polo          PC2[3]:N polo          ZS:Vr 32 tam
Nalezeni extremniho ucinku pricinkove cary
Levy kraj pojezdu x1 = 0.000000 Pravy kraj pojezdu xp = 10.720000
Delka hrubeho kroku = 0.400000 Delka jemneho kroku = 0.020000
Cara   Extrem   Poloha ZS   Hodnota extremu   Hodnota druhe cary
1      +        3.860000   32.997847         51.344985
1      -        7.600000   -7.908545         23.202393
2      +        2.940000   66.169365         27.560396
2      -        0.000000   0.000000          0.000000

```

**Stálé zatížení (kN, m)**

Uzel	klenba tl.	1. etapa nadnášyp výška	g	q	q celkem
1	0,690	3,180	15,87	65,57	81,44
2	1,101	2,260	25,32	46,60	71,92
3	0,939	1,630	21,60	33,61	55,21
4	0,853	1,194	19,62	24,62	44,24
5	0,804	0,915	18,49	18,87	37,36
6	0,778	0,770	17,89	15,88	33,77
7	0,770	0,750	17,71	15,47	33,18
8	0,778	0,770	17,89	15,88	33,77
9	0,804	0,915	18,49	18,87	37,36
10	0,853	1,194	19,62	24,62	44,24
11	0,939	1,630	21,60	33,61	55,21
12	1,101	2,260	25,32	46,60	71,92
13	0,690	3,180	15,87	65,57	81,44

**Dvoukloubová kamenná klenba**

zatížení	Mčtvrť	Nčtvrť	M pol	N pol
stálé	4,12	-240,92	-0,44	-218,38
Vn 24t rovn	8,51	-8,38	6,01	-11,91
Vn 24t voz	33,46	-24,34	23,73	-40,05
<b>Vn 24t</b>	41,97	-32,72	29,74	-51,96
Vn 24t rovn	-8,88	-14,57	-2,72	-8,76
Vn 24t voz	-26,63	-35,36	-5,93	-17,40
<b>Vn 24t</b>	<b>-35,51</b>	<b>-49,93</b>	<b>-8,65</b>	<b>-26,16</b>
Vr = 16 t	27,28	-15,78	20,35	-27,60
Vr = 16 t	<b>-20,91</b>	<b>-30,51</b>	<b>-4,58</b>	<b>-12,29</b>
Vr = 32 t	44,64	-33,60	33,00	-51,65
Vr = 32 t	<b>-39,72</b>	<b>-59,66</b>	<b>-4,95</b>	<b>-12,44</b>
<b>Stálé</b>				
e	0,017		-0,002	
napětí	436,79		376,37	

nerozhoduje

**Normální zatížitelnost Vn (t)**

napětí za vyloučeného tahu

Vn	20	21	celkem				
průřez	M	N	k	M	N	e	napětí
čtvrťina	41,97	-32,74	1,05	48,19	-275,3	0,175	874,57
polovina	29,74	-51,96	1,05	35,29	-269,21	0,131	707,15

**Výhradní zatížitelnost Vr (t)**

napětí za vyloučeného tahu

Vr dvounáprava	16	26	celkem				
průřez	M	N	k	M	N	e	napětí
čtvrťina	27,28	-15,78	1,63	48,45	-266,56	0,182	874,81
polovina	20,35	-27,60	1,63	37,13	-259,5	0,143	715,46

**Výhradní zatížitelnost Vr (t)**

napětí za vyloučeného tahu

Vr třínáprava	32	31	celkem				
průřez	M	N	k	M	N	e	napětí
čtvrťina	44,64	-33,60	0,97	47,37	-273,47	0,173	861,21
polovina	33,00	-51,65	0,97	36,03	-264,69	0,136	709,36

Konec, 14 str.

Vypracoval: Ing. František Košák

15.2.2021

Košák

# **Most Vitin-02**

Most na polní cestě u Vitína přes D3

## **HLAVNÍ PROHLÍDKA**

**Objekt: Most ev.č. Vitin-02 (Most na polní cestě u Vitína přes D3)**

Okres: České Budějovice

Prohlídku provedl: Košán František, Ing.

číslo oprávnění 094/2004

PONTEX, s.r.o.

Datum provedení prohlídky: 4.2.2021

Poznámka:

Hlavní prohlídka mostu byla provedena na objednávku majitele mostu - Obec Vitín. Podkladem pro vyhotovení protokolu byla projektová dokumentace : Vojenský projektový ústav/1990.

Počasí v době provádění prohlídky:

Skoro jasno

Způsob zpřístupnění:

Hlavní prohlídka mostu byla provedena z úrovně vozovky na mostě a terénu pod mostem, při použití hliníkového výsuvného žebříku.

Teplota vzduchu: 8.0°C

Teplota NK: 7.0°C

**A. ZÁKLADNÍ ÚDAJE**

Číslo komunikace: Vitín

Staničení km:

Ev.č.mostu: Vitin-02

Název objektu: **Most na polní cestě u Vitína přes D3**

Staničení ve směru: Obec Vitín - D3

**B. POPIS ČÁSTÍ MOSTU****1. Spodní stavba**

- |       |       |                                  |   |
|-------|-------|----------------------------------|---|
| [1.1] | 1.1   | Základy mostních podpěr a křídel | Most je založený plošně. P2, P3 jsou založeny na skalním podloží.   |
| [1.2] | 1.2   | Mostní podpěry a křídla / Opěry  | Železobetonové, monolitické. Rovnoběžná svahová křídla směřují dovnitř mostu, spojená dolní deskou. Úložný práh se závěrnou zídou. V úložném prahu byla provedena průběžná kapsa, jež byla zabetonovaná po osazení ocelového kolejnicového ložiska. Podélný sklon polní cesty na mostě : 2 % od OP4, OP1 je níže. |
| [1.3] | 1.2.2 | Pilíř / Pilíře                   | Železobetonové, monolitické. Základ a stěna tl. 0,50 m. Šířka stěny : v patě 2,00 m, v hlavě 4,31 m. V hlavě pilířů byla provedena kapsa dodatečně zabetonovaná po osazení ložisek.   |
| [1.4] | 1.3.1 | Zemní těleso                     | Zářez dálnice D3.   |
| [1.5] | 1.3.2 | Přechodová oblast                | Hutněný štěrkopísek.  |
| [1.6] | 1.3.3 | Zpevnění svahu                   | Svahy pod mostem u opěr jsou opevněny dlažbou z betonových desek.   |

**2. Nosná konstrukce**

- |       |   |                  |   |
|-------|---|------------------|---|
| [2.1] | 2 | Nosná konstrukce | Most je přímý a kolmý, má 3 spojitá pole o rozpětí 15,95 + 31,45 + 15, 95 m. Byl postavený v roce 1991. Navržený na nahodilé zatížení dle zatěžovací tř. "B" ČSN 73 6203/1986 - Zatížení mostu. |
|-------|---|------------------|---|



Převádí místní komunikaci přes dálnici D3. Nachází se mimo obec. Místní komunikace byla navržena na návrhovou rychlost max. 50 km/hod. Šířkové uspořádání : vozovka volné šířky 4,0 m + oboustranný odrazný pruh šířky 0,25 m. Podélný sklon místní komunikace na mostě : 2 % směrem k OP1, jež je níže než OP4.

- [2.2] 2.1 Nosná konstrukce Prefabrikované nosníky VS-T výšky 1,15 m z předem předpjatého betonu (v příčném řezu je 5 nosníků) , Spřažené s monolitickou železobetonovou deskou. Nad opěrami monolitické železobetonové dobetonování čel nosníků. V nosnících 2. pole u pilířů byly provedeny ozuby, osazeny zabetonované ocelové plechy. Tzn. byly vytvořeny provizorní klouby, v montážním stavu nosná konstrukce staticky působila jako Gerberův nosník. 1. typ nosníků : krajní pole s převislým koncem do středního pole se spodním ozubem. 2. typ nosníků : ve středním poli s horním ozubem. V místech ozubů (provizorních kloubů) byl vybetonovaný monolitický železobetonový příčník.
- [2.3] 2.2 Ložiska, klouby / Ložiska Průběžná z ocelových kolejnic. Uložení nosné konstrukce v podélném směru : na OP1 a OP4 posuvné, na P2 a P3 pevné.
- [2.4] 2.3 Mostní závěry Nad OP1 a OP4 : povrchové 3W-80J.

### 3. Mostní svršek

- [3.1] 3.1 Vozovka Živičná dvouvrstvá.
- [3.2] 3.3.1 Římsa Železobetonové, monolitické s lícními prefabrikáty.
- [3.3] 3.3.3 Zálivky Nejsou provedeny
- [3.4] 3.5 Izolační systém mostovky Celoplošná, natavený asfaltový izolační pás. Dle projektu 3 vrstvy Sklobitu.
- [3.5] 3.6 Odvodnění mostu / Pod římsou Odvzdušňovací trubičky
- [3.6] 3.6 Odvodnění mostu / Odvodňovací skluzy Oboustranné podél OP1, OP4

### 4. Vybavení mostu

- [4.1] 4.2 Zábradlí Oboustranné ocelové se svislou výplní.
- [4.2] 4.3 Dopravní značení, označení mostu Není osazeno
- [4.3] 4.6 Území pod mostem a přístupové cesty Krajní pole : svahy zářezu, střední pole : dálnice D3.
- [4.4] 4.8 Ostatní vybavení mostu / Vlepenými šrouby připojené k monolit. žlb .římse.

Ocelové závěsy reklamních  
poutačů

## C. STAV A ZÁVADY ČÁSTÍ MOSTU

### 1. Spodní stavba

- |       |       |                                  |  |
|-------|-------|----------------------------------|--|
| [1.1] | 1.1   | Základy mostních podpěr a křídel | Základy jsou nepřístupné. Nebyly zjištěny závady, signalizující poruchy v založení mostu.  |
| [1.2] | 1.2   | Mostní podpěry a křídla / Opěry  | <p>OP1, OP4 : v závěrné zídce prokreslena vodorovná pracovní spára, ponechané heraklitové desky. Dodatečně zabetonované kapsy pro ložiska : neošetřené a prokreslené pracovní spáry.</p> <p>OP1 na nižším konci mostu : prosakování vody mostním závěrem na úložný práh, degradace betonu. Odpadá krycí vrstva betonu, obnažena korodující výztuž.</p> <p>Křídla OP1 : lokálně trhliny, degradovaný beton.</p> <p>Křídla OP4: krátká, dodatečně prodloužena tarasem z prostého betonu - degradace betonu. Pravé křídlo OP4 : na horním líci trhlina šířky 0,30 mm.</p> |
| [1.3] | 1.2.2 | Piliř / Piliře                   | <p>V místě kapsy pro kolejnicové ložisko je neošetřená pracovní spára.</p> <p>Beton stěny P2 : provizorní sanace, lokálně odpadá krycí vrstva, obnažena korodující výztuž (vodorovná rozdělovací výztuž je již oslabena korozi), místy štěrková hnízda.</p>  |
| [1.4] | 1.3.2 | Přechodová oblast                | Před a za mostem sednutí vozovky.  |
| [1.5] | 1.3.3 | Zpevnění svahu                   | Dlažba z betonových desek : rozvolněná, místy prosednutá, chybějící desky.   |

### 2. Nosná konstrukce

- |       |     |                           |   |
|-------|-----|---------------------------|---|
| [2.1] | 2.1 | Nosná konstrukce          | <p>Spodní líc nosníků : nad korodující měkkou výztuží odstřeluje krycí vrstva betonu. Ocelové plechy v místech ozubů : začínající koroze.</p> <p>Dobetonování čel nosníků je separované od nosníků.</p> <p>Nad OP1 : protékání vody, degradovaný beton dobetonování čel nosníků, obnažená korodující měkká výztuž koroduje.</p> |
| [2.2] | 2.2 | Ložiska, klouby / Ložiska | Na P2, P3, OP4 koroze. Na OP1 hloubková koroze.   |
| [2.3] | 2.3 | Mostní závěry             | <p>Nevhodný atypický návrh, poplatný své době. Zanesené, uchycená vegetace.</p> <p>Nad OP1 : nefunkční, prosakování vody na nosnou konstrukci a na úložný práh.</p>   |

**3. Mostní svršek**

- [3.1] 3.1 Vozovka U říms nánosy, vegetace.  
Místy : trhliny, degradovaný živičný kryt.  
Povrch místní komunikace před mostem (od Vitína) je porušený, rozsáhlé výtlučky.
- [3.2] 3.3.1 Římsa Pro římsou prosakuje voda. Ve spřažené monolit. žlb. desce není provedeno úžlabí.  
Monolitická římsa : všesměrné trhliny (zřejmě působení ASR).  
Levá římsa : před OP1 trhliny  
Římsové prefabrikáty : lokálně odprýsknutý beton, nad korodující výztuží odstřeluje krycí vrstva betonu. Před OP4 vpravo : šikmá trhlina šířky 0,30 mm.
- [3.3] 3.3.3 Zálivky Mezi žlb. římsou a živičnou vozovou dochází k protékání vody na izolaci. Srážková voda potom protéká pod římsou.
- [3.4] 3.5 Izolační systém mostovky Lokálně porušený.  
Nad OP1 porušený nefunkční.
- [3.5] 3.6 Odvodnění mostu / Pod římsou Odvzdušňovací trubičky jsou nepřístupné zřejmě nefunkční.
- [3.6] 3.6 Odvodnění mostu / Odvodňovací skluzy Zanesené, místy rozvolněné.

**4. Vybavení mostu**

- [4.1] 4.2 Zábradlí Místy porušená protikorozi ochrana.
- [4.2] 4.3 Dopravní značení, označení mostu Před a za mostem není osazena tabulka s ev. č. mostu a dopravní značka s vyznačením snížené zatížitelnosti mostu.

**D. HODNOCENÍ PÉČE O MOST, VÝKONU BĚŽNÝCH PROHLÍDEK, KVALITY ÚDRŽBOVÝCH PRACÍ A PROVÁDĚNÝCH OPRAV, ZÁVADY MOSTNÍ EVIDENCE**

Údržba mostu se provádí v rozsahu možností správce.

**E. OPATŘENÍ NA ZKVALITNĚNÍ SPRÁVY MOSTU, NÁVRH NA ODSTRANĚNÍ ZJIŠTĚNÝCH ZÁVAD****6.periodicky**

- [1] 3.1 Vozovka Očištění mostu.

**3.odstranění nutno do 1 roku**

- |  |   |
|--|---|
| [2] 4.3 Dopravní značení, označení mostu | Před a za mostem osadit tabulku s ev. č. mostu "Vit-02" a dopravní značku B13 "15 t" s vyznačením snížené normální zatížitelnosti mostu. Dopravní značku E5 "28t" vyznačením snížené výhradní zatížitelnosti mostu <u>doporučuji neosazovat</u> s ohledem na porušený povrch místní komunikace před mostem. |
|--|---|

**2.odstranění nutno do 5 let**

- |                   |  |
|-------------------|--|
| [3] 3.3.3 Zálivky | Podél žlb. říms v obrusné živичné vrstvě zřídít těsnící zálivku. |
|-------------------|--|

**1.odstranění možno do 10 let**

- |   |  |
|---|--|
| [4] 1.2 Mostní podpěry a křídla / Opěry | Nad OP1 provedení opravy mostu : koncové římsové prefabrikáty seříznout. Dobetonování čel nosníků, horní část závěrné zídky, konec říms, mostní závěr odstranit. Nové koncové odvodňovací trubičky, povrchový mostní závěr, dobetonování čel nosníků, horní část závěrné zídky, konec říms. Sanace betonu. |
| [5] 1.2.2 Pilíř / Pilíře                | Sanace betonu P2   |
| [6] 1.3.2 Přečhodová oblast             | Před a za mostem vyrovnat sednutou vozovku.  |
| [7] 2.1 Nosná konstrukce                | Připravít projektovou dokumentaci náhrady mostního objektu, pokud Obec Vitín bude mít finance.   |

## **F. ZÁZNAM O PROJEDNÁNÍ OPATŘENÍ SE SPRÁVCEM MOSTU, STANOVENÍ DRUHU ÚDRŽBY A OPRAV, STANOVENÍ ZPŮSOBU A TERMÍNU ODSTRANĚNÍ ZÁVAD, PŘÍPADNÉ NAŘÍZENÍ ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKY, STANOVENÍ PŘEDBĚŽNÉ CENY PRACÍ**

Datum projednání: 15.2.2021

Číslo jednací:

Poznámka:

Závady a opatření byly projednány s místostarostou Obce Vitín panem Petrem Vaňkem

## **G. ROZHODNUTÍ O ZMĚNĚ ZATÍŽITELNOSTI A KLASIFIKAČNÍHO STUPNĚ STAVU NOSNÉ KONSTRUKCE A SPODNÍ STAVBY MOSTU**

**Stavební stav****Zatížitelnost****Spodní stavba**

Způsob zjištění zatížitelnosti:

Stavební stav:

Z – CZEN (Zatížitelnost stanovená podle zvláštních předpisů)

V - Špatný (koef. a=0.7)

Vn = 15.4t

**Nosná konstrukce**

Vr = 28t

Stavební stav:

Ve =

V - Špatný (koef. a=0.7)

Max.nápravový tlak = 11.5t

Použitelnost: II - Podmíněně použitelné

**Poznámka ke stavu a použitelnosti**

Stavební stav spodní stavby je IV až V: uspokojivý až špatný. Je způsobený opěrou OP1 a čelem nosné konstrukce na OP1, kde dochází k zatékání vody.

Stavební stav ostatních částí nosné konstrukce je IV : uspokojivý, součinitel stavebního stavu 0,8.

**Poznámka k zatížitelnosti**

Hodnoty zatížitelnosti mostu dle zatěžovací tř. "B" ČSN 73 6203/1986

- Zatížení mostů byly vynásobeny součinitelem stavebního stavu 0,7

Stanovený termín další hlavní prohlídky: 2 / 2023

V souladu s článkem 5.3.1 ČSN 73 6221 - Prohlídky mostů pozemních komunikací, případně první hlavní prohlídku po provedení rekonstrukce mostu.

## J. OBRAZOVÉ PŘÍLOHY



Příčné uspořádání na mostě, pohled ve směru staničení



Příčné uspořádání na mostě, pohled ve směru staničení



Pohled na most z levé strany





Pohled na most z levé strany



Spodní líc nosné konstrukce, 1. pole.



Spodní líc nosné konstrukce, 2. pole.





Spodní líc nosné konstrukce, 2. pole. Provizorní kloub za P2 : zabetonované ocelové plechy korodují.



Spodní líc nosné konstrukce, 3. pole.



Spodní líc nosné konstrukce, 2. pole. Provizorní kloub před P3 : zabetonované ocelové plechy korodují. Nosníky VS-T : nad korodující měkkou výztuží odstřeluje krycí vrstva betonu.



Pohled na OP1



Pravé křídlo OP1 : lokálně trhliny, degradovaný beton.



Levé křídlo OP1 : lokálně trhliny, degradovaný beton.





Pohled na P2



Pohled na P3



Pohled na OP4



Levé křídlo OP4



Pravé křídlo OP4



Ocelové zábradlí : lokálně porušená protikoroziční ochrana





Sednutí vozovky před OP1. Mostní závěr je zanesený



P2 : odpadá krycí vrstva betonu, obnažená výztuž koroduje



P2 : odpadá krycí vrstva betonu, obnažená výztuž koroduje, lokálně štěrková hnízda



Opevnění svahu před OP1 : vegetace, dlažba z bet. desek je rozvolněná místy prosednutá.



OP1 : ocelové kolejnicové ložisko koroduje, lokální degradace betonu.



Mostním závěrem nad OP1 protéká voda na dolní desku opěry, výluhy pojiva.





OP1 : ocelové kolejnicové ložisko hloubkově koroduje



OP4 vpravo : v závěrné zídce je zabetonovaná heraklitová deska, závěrná zídka - prokreslena vodorovná pracovní spára, prokreslena pracovní spára mezi dobetonováním pod kolejnicovým ložiskem a žlb. úložným prahem



OP4 vpravo : v závěrné zídce je zabetonovaná heraklitová deska, závěrná zídka - prokreslena vodorovná pracovní spára, prokreslena pracovní spára mezi dobetonováním pod kolejnicovým ložiskem a žlb. úložným prahem





Monolitické dobetonování čela nosníků na OP4  
vpravo je separované



Železobetonový římsový prefabrikát před Op4  
vpravo : šikmá trhlina šířky 0,30 mm.



Monolitické dobetonování čel nosníků nad OP1 :  
odprýsknutý beton, obnažená výztuž koroduje.  
Závěrná zídka : zabetonovaná heraklitová  
deska, prokreslena vodorovná pracovní spára.



Závěrná zídka OP1, líc : prosakování vody, obnažená výztuž koroduje, odpadá krycí vrstva betonu



Monolitické dobetonování čel nosníků nad OP1 : odprýsknutý beton, obnažená výztuž koroduje. Prosakování vody.



Pravé křídlo OP4 : trhlina šířky 0,30 mm.





Místní komunikace před mostem : porušená živičná vozovka, výtluky.



Povrchový mostní závěr nad OP1. Atypické řešení, poplatné své době.



Povrchový mostní závěr nad OP1. Atypické řešení, poplatné své době.





Povrchový mostní závěr nad OP4. Atypické řešení, poplatné své době.



Povrchový mostní závěr nad OP4. Atypické řešení, poplatné své době.



Ocelové závěsy reklamních poutačů jsou přikotveny k žlb. římse.



Ocelové kolejnicové ložisko na P3



Ocelové kolejnicové ložisko na P3

VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 201/125/22

VYŘIZUJE: Ing. Lukáš Pohořelý

TEL.: +420 605 229 076

E-MAIL: [lukas.pohorely@sudop.cz](mailto:lukas.pohorely@sudop.cz)

IDDS: nd9sqfy

MÍSTO / DATUM: Praha / 29. září 2022

Dle prezenční listiny

**Věc:****„Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část A“ a „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část B“****Záznam z projednání dopravních tras.**

Vážení,

v rámci zpracování projektové dokumentace výše uvedené stavby, jejímž zhotovitelem je SUDOP PRAHA a.s., svolal SUDOP PRAHA a.s., jako zhotovitel v rámci plnění předmětu díla z uzavřených smluv o dílo č. 20 185 201 jednání.

Přílohou vám posíláme konečný záznam z uvedeného jednání, které se uskutečnilo dne **8. 8. 2022 od 10:00 hod. v zasedací místnosti SÚSJK, Nemanická 2133/10, České Budějovice.**

Záznam je rozesílán pouze v elektronické formě, papírovou formu zašleme na vyžádání.

S přátelským pozdravem

**Ing. Jiří Syrový**  
**vedoucí střediska žel. tratí a uzlů**  
**SUDOP PRAHA a.s.**  
**130 80 Praha 3, Olšanská 1a**

Ing. Jiří Syrový  
vedoucí střediska železničních  
tratí a uzlů.

**Přílohy:**

Záznam z jednání.

Situační přílohy dopravních tras a koncept dopravně inženýrských opatření.

Prezenční listina





„Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část A i B“

Datum: 8. 8. 2022

Účastníci:

Dle prezenční listiny.

Bod č.	Téma / Průběh jednání / Úkol	Autor
<b>1</b>	<b><u>Projednání dopravních tras „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část B“ a „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část A“</u></b>	
1.1	<p>V úvodu jednání seznámil hlavní inženýr projektu Ing. Krameš účastníky jednání s rozsahem a věcnou náplní obou staveb. Rovněž informoval účastníky o rozhodujících časových vazbách, konkrétně o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Výstavba stavby „<b>Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část A</b>“ může být dokončena nejdříve s dokončením realizace stavby „<b>Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část B</b>“, případně může být dokončena později.</li> <li>b) Stavba „<b>Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část A</b>“ musí být zahájena po dokončení související stavby ŘSD „<b>Stavba I/20 České Budějovice, severní spojka</b>“.</li> </ul>	Ing. Pohořelý
<b>2</b>	<b><u>Obecné informace k dopravním trasám staveništní dopravy a požadavky na projektanta.</u></b>	Ing. Pohořelý
2.1	<p>Pro obě stavby jsou navrženy shodné skládky, které se nacházejí v blízkosti staveb (viz příloha č. 1 a příloha č. 2 s trasami směrem ke skládkám). Jedná se o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Rekultivace pískovny v k.ú. Planá nad Lužnicí</li> <li>b) Recyklační středisko stavebních odpadů Jivno v k.ú. Jivno</li> <li>c) Sběrna České Budějovice</li> <li>d) Kompostárna Růžov v k.ú. Ledenice</li> <li>e) Sběrné místo provozovatele zařízení (k.ú. Planá nad Lužnicí)</li> <li>f) Rekultivace pískovny Vrábče (alternativa k pískovně v Plané nad Lužnicí)</li> </ul> <p>Zemníkem pro obě stavby je kamenolom v Ševětíně.</p> <p>Projekt stavby skládky a zemníky vytipovává na základě aktuálně známé dostupnosti, kapacity a přepravní vzdálenosti. Nicméně zemníky ani skládky nejsou a nemůžou ze zákona být pro zhotovitele závazné. V projektu je dále uvedeno, že v případě změny místa uložení odpadu, či zemníku je zhotovitel povinen nové přepravní trasy projednat s vlastníky a správci silnic.</p>	Ing. Pohořelý
2.2	Dále uvedené frekvence dopravy vyplývají z objemu přepraveného materiálu a navržené doby realizace, jedná se o předpokládanou maximální frekvenci vozidel v loženém směru. Krátkodobě může být intenzita dopravy vyšší, naopak vhodným opatřením na straně zhotovitele, může dojít ke snížení intenzity (využitím zpětné cesty pro naložení materiálu atp.).	Ing. Pohořelý
2.3	<p>Ve shodě s požadavky s vlastníky a správci dotčených silnic bylo dohodnuto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Před stavbou bude proveden s vysoutěženým zhotovitelem pasport stávajícího stavu silnic.</li> <li>- Během realizace stavby budou komunikace užívané zhotovitelem udržovány ve sjízdném stavu a v čistotě, bude prováděna pravidelná údržba a čištění komunikací. Při znečištění či poškození komunikací musí zhotovitel bez průtahů uvést komunikace alespoň do původního stavu, a to na své náklady.</li> <li>- V případě potřeby (v době déle trvajícího sucha) zajistí zhotovitel skrápění komunikací.</li> <li>- Zástupce Odboru dopravy a silničního hospodářství KÚ JČK JUDr. Andrea Tetourová požaduje: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) popsat pro obě stavby hlavní trasy staveništní dopravy a trasy pro návoz a odvoz materiálu,</li> <li>b) na základě Zákona o pozemních komunikacích dle § 38 uzavřít před podáním žádosti o stavební povolení dohodu o užívání pozemních komunikací v majetku Jihočeského kraje, které budou dotčeny staveništní dopravou, jejichž stavebně technický stav bude ve spolupráci</li> </ul> </li> </ul>	Ing. Pohořelý JUDr. Andrea Tetourová p. Vaněk



se SÚS JČK zhodnocen před uzavřením vlastní dohody a bude na nich proveden diagnostický průzkum – rozsah úprav a oprav bude v dohodě popsán zároveň s termínem jejich realizace a způsobu průběžného monitoringu a oprav, dohodu schvaluje rada kraje.

- Reakce projektanta:

a) Ing. Krameš, Ing. Pohořelý (SUDOP PRAHA a.s.), uvedli, že obvykle je zvyklostí dle požadavku správců a vlastníků komunikací v projektu vyčlenit finanční rezervu na případné opravy komunikací před, v průběhu a po stavbě, nikoliv v projektu zajišťovat GP v rozsahu vícero km silniční sítě. Nicméně obě strany chápou nutnost potřebných technických opatření při přepravě materiálu v intenzitách 100 a více TNV/den. Bylo dohodnuto, že problematika bude dále konzultována a bude hledáno řešení, které zajistí pravidelný a bezpečný provoz po vytipovaných silnicích.

b)

Stavba „**Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část A**“ bude jako páteřní komunikaci využívat dálnici D3, silnici II/603 a I/3 v pokračování dále do ulice Pražská třída s napojením na místní komunikace H. Kvapilové a Nemanické v úseku Pražská třída – A. Trágera, okrajově i ul. Severní a Školní. Přístup do ul. A Trágera navržen z ulice Karolíny Světlé. Hlavní trasa není navržena přes obec Hrdějovice.

Stavba „**Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část B**“ bude jako páteřní komunikaci pro návoz materiálu z kamenolomu Ševětín využívat stávající trasu přes přejezd P6099 a dále na II/603 a D3 se sjezdem na Exitu 125 a dále na II/146, kde je hlavní těžiště uložení nového, ale i vytěženého materiálu. Alternativně při uzavření přejezdu P6099 je trasa z kamenolomu vedena ulicí Třeboňská se sjezdem na účelovou komunikaci vedoucí severním směrem podél drážního tělesa, a dále podjezdem pod tratí s vyústěním na II/603.

Hlavní trasa pro přepravu výkopku a výrubu je navržena následující:

- Severní portál Chotýčanského tunelu.

Při realizaci západního úseku tunelu pod dálnicí D3 a pro celou ražbu severní části Chotýčanského tunelu je trasa navržena odlišně od dokumentace DUR, kde byly trasy vedeny po místních komunikacích obce Vitín, a to s ohledem na proběhlou změnu charakteru oblasti (výstavba nových rodinných domů, nové inženýrské sítě). Trasa pro odvoz/návoz materiálu k severnímu portálu (ploše ZS č.29) je nově navržena po účelové komunikaci směrem ke klenbovému kamennému mostu přes dráhu, jež je v majetku obce Vitín, a dále pokračuje před mostem doleva po nové přístupové komunikaci k únikové štole tunelu, dále přes pozemek obce Vitín k přejezdu P 6098, a dále po účelové komunikaci kolem rybníka s napojením na II/603. S obcí Vitín probíhají jednání ve věci podmínek provozu a forma napojení na silnici II/603, kde by zástupci obce preferovali trvalé řešení se zklidňujícími prvky. Projektant na požadavek obce Vitín rovněž prověřuje možnost alternativní trasy po mostě přes dálnici D3 (prověření jeho stavebnětechnického stavu a možnosti sanace).

- P. Vaněk (místostarosta obce Vitín) vyjádřil shodu s návrhem výše popisované nově navrhované trasy mimo intravilán obce Vitín s napojením na silnici II/603. Zástupci obce společně s vlastníkem komunikace II/603 preferují trvalé řešení napojení místní komunikace na komunikaci II/603 s vybudováním zklidňujícího prvku dopravy při realizaci napojení. Místostarosta p. Vaněk dále preferuje možnost alternativní trasy po mostě přes D3, která by byla vhodnou kombinací pro rozvolnění dopravní zátěže do dvou směrů, alespoň po dobu, kdy by bylo možno trasu přes D3 využívat. Této trasy by bylo možné využívat za předpokladu sanace a zajištění provozuschopného stavu mostu přes D3 pro účely výstavby železničního tunelu ze strany investora stavby.

- Severní portál Hosínského a jižní portál Chotýčanského tunelu

Jedná se o meziportálový úsek mezi Chotýčanským a Hosínským tunelem, kde jsou navrženy velké plochy ZS12 - ZS23. Přístup do této oblasti je navržen z dálnice D3 se sjezdem na II/146. Vnitrostaveništní doprava mezi portály tunelů je navržena po staveništních komunikacích.

- jižní portál Hosínského tunelu

Přístup do oblasti je navržen ze silnice II/603 a dále III/10576 směrem k plochám zařízení staveniště ZS6 – ZS9. Byla diskutována možnost vedení trasy po dálnici k Exitu 131 a dále ulicí Okružní a Pražskou třídou, ale tato varianta de facto přenáší

	problém intenzity dopravy z lokality obce Borek do lokality Nemanic, není tedy dále sledována. Nicméně je možné tuto trasu po dohodě se zhotovitelem využít například pro neložený směr TNV.	
2.4	Zástupci SÚSJK upozornily projektanta na chybné číslování komunikací v podkladech. Projektant opraví.	Ing. Pohořelý
2.5	Starostka pí Hajská (obec Ševětín) požaduje, aby ulice K Hájovně nebyla využívána pro pravidelnou staveništní dopravu, ale pouze v mimořádných případech, kdy nebude jiná alternativa přepravní trasy z důvodu krátkodobých uzavírek či technologických přestávek. Projektant požadavek zapracuje a v situaci odlišně vyznačí od pravidelné trasy.	Ing. Pohořelý
2.6	Pí Bednářová (Magistrát města České Budějovice (MMČB)) na žádost projektanta souhlasí s možností provozu těžkých staveništních vozidel v ulici A. Trägera, kde je omezení do 6t. Souhlas je podmíněn udělením výjimky pro vozidla stavby, ta bude udělena na základě žádosti zhotovitele stavby a po splnění podmínek MMČB. Dále byly emailem pí Bednářovou doplněny následující informace: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sdělujeme informaci, že město ČB připravuje k realizaci opravu mostu CB 063 a lávky CB 062 v ul. Kněžskodvorská, jejichž celková uzavírka či omezení průjezdu by mohly ovlivnit objízdné trasy stavby „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část A“, požadujeme zajistit koordinaci staveb</li> <li>- Požadujeme pasportizaci vozovek - dotčených místních komunikací, před ukončením stavby provést vyhodnocení poškození včetně návrhu jejich opravy</li> <li>- Povolení vjezdu nad 6t na výjimku po místní komunikaci A.Trägera bude uděleno pouze při řádném zdůvodnění, město se tímto nezavazuje výjimku udělit</li> <li>- Ul. Severní a Školní bude využita pro staveništní příjezd pouze v nezbytném případě</li> </ul>	Ing. Pohořelý pí Bednářová
2.7	P. Straka (SÚSJK) požaduje s ohledem na stávající stav silnice III/1463 její opravu před zahájením přeprav zhotovitelem. Další požadavky na úpravy páteřních komunikací sdělí p. Straka projektantovi na základě podkladů od laboratoře, a to pro silnice II/603 a III/10576. Bylo dohodnuto, že silnice II/146 je v úseku od křížení s II/603 po začátek nové přeložky realizované ve stavbě v dobrém stavebně technickém stavu a není třeba před stavbou dělat žádná opatření. P. Straka dále uvedl, že v roce 2024 by mělo dojít k rekonstrukci křížení II/146 a II/603, stávající průsečná křižovatka bude nahrazena kruhovým objezdem, přestavba bude probíhat za provozu. Doplněné požadavky p. Straky: <ul style="list-style-type: none"> <li>- požadujeme pasportizaci vozovek dle TP 82</li> <li>- provést měření únosnosti vozovek deflektometrem ( FWD ) a stanovení zbytkové únosnosti ( TP 87 – měření únosnosti )</li> <li>- požadujeme průzkum konstrukcí vozovek dotčených komunikací ( 2x/1 km/úsek )</li> <li>- před ukončením stavby či v případě viditelného zhoršení stavu vozovek v průběhu stavby provést diagnostiku dle TP 87</li> <li>- před ukončením stavby provést vyhodnocení poškození dotčených komunikací včetně návrhu jejich opravy</li> </ul>	Ing. Pohořelý p. Straka



2.8	<p>Pí Šulistová (starostka obce Hrdějovice) vznesla dotaz, jak bude zajištěna neprůjezdnost centrem obcí Hrdějovice pro nákladní dopravu související se stavbou koridoru?</p> <p>- Reakce HIP Ing. Krameš (SUDOP PRAHA a.s.), HIS Ing. Zeman (Správa železnic):</p> <p>a) 100% zaručit reálnou neprůjezdnost obce během výstavby pro tranzitní staveništní dopravu nelze. V projektu stavby a v zadávací dokumentaci budou trasy hlavní staveništní dopravy přesně definovány, a to včetně zákazu vedení tranzitní staveništní dopravy přes obec.</p> <p>b) Pakliže během stavby bude docházet k porušování zákazu ze strany zhotovitele, je nutné o tom informovat zástupce investora, které následně má nástroje, jak přimět k dodržování dohodnutých zásad (pokuty, sankce....). Fyzickou zábranu není možné navrhnout, neboť by došlo k omezení přístupu pro stávající veřejnou dopravu.</p> <p>Dále se dotázala, proč je využita silnice v ulici Luční až k stávající železniční trati a je tak ohrožena bezpečnost dětí a obyvatel bydlících v této lokalitě? Jak je ošetřena bezpečnost pohybu a poškození majetku v této lokalitě. Obec Hrdějovice nesouhlasí s takto vedenou trasou a požaduje, aby se doprava nedotkla obytné části Hrdějovic v tak těsné blízkosti ohrožující bezpečnost a trasy byly vedeny pouze k parc.č. 453 v KÚ Hrdějovice.</p> <p>Reakce projektanta Ing. Pohořelý (SUDOP PRAHA a.s.):</p> <p>Směrem k přejezdu je třeba počítat se staveništní dopravou z důvodu napojení přeložky komunikace na stávající stav a dále z důvodu přístupu staveništní mechanizace k trati za účelem demontáže stávajícího roštu a odtěžení části šterkového lože. V uvedeném rozsahu je tedy nutné počítat s pohybem staveništní techniky, nicméně navržená trasa pro závoz stávajících zářezů tratě ulicí Luční (v situaci vyznačena čárkovane černě) byla zrušena. Investor souhlasil přesunem zátěže na silnici II/603 (cca 250 tis. m<sup>3</sup> zeminy) a dále směrem k II/146. Z hlediska bezpečnosti se jedná o standardní stav během stavby, pro lokalitu budou zpracována dopravně inženýrské opatření (DIO), tzn. mimo jiné snížení rychlosti, značka pozor výjezd vozidla ze stavby atp..</p>	Ing. Pohořelý pí Šulistová
<b>3</b>	<b><u>ŘSD</u></b>	Ing. Pohořelý
3.1	<p>Zástupci ŘSD upozornili, že v době realizace stavby „<b>Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část A</b>“, která se týká lokality od ulice Pražská třída po cca ulici Opatovickou budou komunikace realizované stavbou „<b>Stavba I/20 České Budějovice, severní spojka</b>“ v záruce a bude nutné tento stav smluvně ošetřit. Rovněž upozornili, že během realizace stavby „<b>Stavba I/20 České Budějovice, severní spojka</b>“, není možné vést staveništní dopravu v místě představované ulice Nemanická.</p> <p>Ing. Pohořelý (SUDOP PRAHA a.s.) uvedl, že možný je souběh pouze stavby „<b>Stavba I/20 České Budějovice, severní spojka</b>“ se stavbou „<b>Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část B</b>“, které ulici Nemanickou pro vedení tras staveništní dopravy nevyužívá.</p>	Ing. Pohořelý
<b>4</b>	<b><u>Frekvence dopravy</u></b>	Ing. Pohořelý
4.1	<p>Stavba „<b>Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část A</b>“ předpokládá maximální frekvenci dopravy v počtu 12 TNV/h v ulici Pražská třída, kde bude docházet k synergii staveništních vozidel. Ostatní komunikace budou zatíženy cca třetinovým objemem dopravy, tedy max. 4 TNV/h.</p>	Ing. Pohořelý
4.2	<p>Stavba „<b>Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část B</b>“ intenzity dopravy jsou podrobně vyčísleny v příložené situaci, kde je černou přerušovanou čarou i vyznačena hlavní trasa pro přepravy výkopku směrem na mezideponie a rovněž trasa z kamenolomu Ševětín na místo stavby.</p>	Ing. Pohořelý
<b>5</b>	<b><u>Uzavírky a omezení dopravy</u></b>	Ing. Pohořelý
5.1	<p>„<b>Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část A</b>“</p> <p>1) Nemanická – v úseku mezi ulicemi H. Kvapilové a Opatovická dopravní omezení, zúžení stávající komunikace a ponechání jednoho jízdního pruhu pro přístup na stávající pozemky, v místech, kde nejsou stávající přístupy na pozemky ulice uzavřena, zákaz průjezdu vozidel mimo vozidel stavby. Dále bude během realizace přeložek inženýrských sítí lokálně omezen provoz v ulici v místě výkopových jam pro potrubí a kanalizační šachty.</p>	Ing. Pohořelý



	2) Školní, H. Kvapilové – během realizace stavby jako slepé, bez možnosti pokračovat dále do ulice Nemanické. Při realizaci křižovatky s Nemanickou, při uzavírcí střídavý provoz ulic Školní nebo H. Kvapilové.	
5.2	<p><b>„Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část B“</b></p> <p>1) <b>Ulice Jubilejní</b> – je navrženo omezení na jeden jízdní pruh během přepojování stávajícího provozu na novou přeložku, která bude realizována v předstihu včetně mostního objektu za provozu po stávající komunikaci.</p> <p>2) <b>III/ 10576 (Luční)</b> – je navrženo omezení na jeden jízdní pruh během přepojování stávajícího provozu na novou přeložku, která bude realizována v předstihu včetně mostního objektu za provozu po stávající komunikaci.</p> <p>Omezení dle bodů 1) a 2) lze upravit i na střídavou uzavírku v místě stavebních prací, komunikace jsou vzájemně zastupitelné.</p> <p>3) <b>Polní</b> – stávající místní komunikace je nově navržena jako slepá, neprůjezdná. Výstavba proběhne bez dopravních opatření.</p> <p>4) <b>II/146</b> přeložka silnice může být realizována až po dokončení výstavby nového mostního objektu 38-20-05, jehož výstavba je podmíněna proběhnutím rozhodující míry konsolidace podloží pod přítěžujícím náspem, do té doby bude v provozu stávající komunikace. Realizace přeložky proběhne v roce 2026, neboť násypové těleso v místě stávající komunikace je rovněž nutno nechat potřebnou dobu konsolidovat. Tzn. že SO 38-20-05 je na kritické cestě a veškeré práce na jeho realizaci je třeba realizovat přednostně. Během přepojování provozu ze stávajícího na nový stav krátkodobé omezení provozu na jeden jízdní pruh.</p> <p>5) <b>Během náhrady stávajícího přejezdu v ŽST Ševětín</b>, je navržen dočasný přejezd, který bude v provozu do doby, než bude uveden do provozu nový silniční nadjezd. Během výstavby dojde k situaci, že bude dočasně uzavřen provizorní přejezd a současně už nebude provozován ani stávající přejezd, jedná se o dva dny, během kterých bude v provozu objížděná trasa přes Dynín. Stávající komunikace určená pro provoz vozidel z/do kamenolomu bude uzavřena během výstavby nové zdi a nové komunikace, během této doby je s kamenolomem projednána náhradní trasa po účelových komunikacích podél drážního tělesa směrem k Neplachovu. Ostatní doprava bude probíhat po provizorním přejezdu a dále směrem ulicí Třeboňská. Během přepojování provozu ze stávajícího na nový stav, je navrženo několikadenní omezení provozu na jeden jízdní pruh.</p> <p>6) <b>Dálnice D3</b> – během výstavby hloubené části tunelového objektu pod dálnicí D3, je navrženo dopravní omezení provozu, které je navrženo ve dvou režimech, a to 1+1 nebo 2+2.</p>	Ing. Pohořelý
<b>6</b>	<b>Zavázání opuštěných zářezů tratě</b>	
6.1	<p>Ing. Jaroslav Mráz (MMČB) a Bc. Jiří Kovář (starosta obce Chotýčany) vyjádřili nesouhlas s návrhem zasypat stávající zářezy opuštěné tratě v úseku Hluboká nad Vltavou – Ševětín, z důvodu možnosti využití opuštěné tratě pro cyklotrasu. HIP stavby Ing. Krameš v reakci uvedl, že změny nivelety způsobené navedeným materiálem nevylučují využití opuštěného drážního tělesa pro návrh cyklotrasy a dále zrekapituloval důvod navrženého řešení:</p> <p>1) Myšlenka cyklotrasy nemá aktuálně vypracovanou žádnou dokumentaci, která by potvrdila nejen poptávku po přepravní kapacitě, ale i stanovila, kdo by hradil náklady na její vybudování, a kdo by byl jejím vlastníkem a správcem. Naproti tomu zavedení opuštěných zářezů tratě je ve shodě s vydaným platným územním rozhodnutím.</p> <p>2) Objem zeminy k uložení do zářezů je cca 790 tis. m<sup>3</sup>, náklady spojené s jejím odvozem a skládkováním by se pohybovaly řádově ve stovkách mil. Kč, což by výrazně prodražilo drážní stavbu.</p> <p>3) Myšlenka cyklotrasy byla okrajově konzultována i na Jihočeském kraji, který byl ochoten pomoci s administrativními záležitostmi, ale odmítl převzít cyklotrasu do svého majetku a své správy. To mimo jiné znamená, že dokončenou cyklotrasu, respektive její dílčí úseky musely převzít do své správy obce, a to včetně stávajících mostních objektů.</p>	Ing. Pohořelý Ing. Krameš










	<p>4) Ing. Krameš se dále vyjádřil k návrhu uložit přebytek zemin ze stavby do jiných lokalit v oblasti formou zavezení stávajících strží, úvozů atp.. Navržené řešení označil v současné době jako nereálné, a to hned z několika důvodů:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• nutné souhlasy vlastníků pozemků,</li><li>• nutnosti vydání územního rozhodnutí na terénní úpravy</li><li>• možnosti požadavku na vypracování EIA (posuzování vlivů na životní prostředí).</li></ul>	
--	---	--



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, části A+B“ Zásady organizace výstavby, projednání tras stavební dopravy		
DATUM	8. srpna 2022		
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s.		

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Ing. Lukáš Pohořelý	SUDOP PRAHA a.s.	mobil 605 229 076 <a href="mailto:lukas.pohorely@sudop.cz">lukas.pohorely@sudop.cz</a>	
Ing. Miloš Krameš	SUDOP PRAHA a.s.	mobil 605 229 019 <a href="mailto:milos.krames@sudop.cz">milos.krames@sudop.cz</a>	
Ing. Václav Kvíř	Obec Hosín	<a href="mailto:obec@hosin.cz">obec@hosin.cz</a>	
Ing. Petr Zeman	SSZ SŽ	725 444 352 <a href="mailto:zemanma@spmanabuc.cz">zemanma@spmanabuc.cz</a>	
Andreas Tetourová	KV - JOK	3267 70 102	
MIROSLAV STRAIVA	SSZ SŽ ŽÁROV & BUDĚJOVICE	<a href="mailto:tetourovaa@kvj-jok.cz">tetourovaa@kvj-jok.cz</a> 602 140 185 <a href="mailto:STRAIVA@SSZSIL.CZ">STRAIVA@SSZSIL.CZ</a>	
ZADKA ŠULISTOVÁ	OBEC HŘEŠŤANICE	<a href="mailto:STRAKOSTIA@HAREVNICE-OMI.PV.CZ">STRAKOSTIA@HAREVNICE-OMI.PV.CZ</a>	



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Jaroslav MPAŽ	MM ČB - ODSH	386804401 MPAZJ@C-BUDEJOVICE.CZ	
Vladi KOVÁŘ	OBEC CHOŤČANY	7744 373 62 STAROSTA@CHOŤČANY.CZ	
PETR VANĚK	OBEC VITÍN	601 133 165 P.VANEK75@email.cz	
RAJIM NOVOTNÝ	MĚSTYŠ JEVETÍN	haveing@dovelin.cz 734 583 062	
ROMANA HAJSKÁ	MĚSTYS SEVĚTÍN	604503840 hajobka@sevelin.cz	
STĚPÁNKA BEDNARČOVÁ	MM ČB - ODSH	38 680 2511 bednarova@c-budějovice.cz	
MILAN OBERPFALZER	ŘSD ČR - ČB	725 311 177 MILAN.OBERPFALZER@RSD.CZ	
TOMÁŠ STANĚK	ŘSD ČR - ČB	420 965 244 tomas.stanek@rsd.cz	
Jiří KĚNDLER	ŘSD ČR	724 841113 jiri.kendler@rsd.cz	
DUŠAN CICHRA	MOTTAC DONALD ČR	778 486 895 DUSAN.CICHRA@MOTTAC.CO7	





[illegible]

VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA:

201/108/2022

VYŘIZUJE:

TEL.:

E-MAIL:

IDDS:

Ing. Lukáš Pohořelý

+420 605 229 076

[lukas.pohorely@sudop.cz](mailto:lukas.pohorely@sudop.cz)

nd9sqfy

MÍSTO / DATUM:

Praha / 31. srpna 2022

Dle rozdělovníku

**Věc: Záznam z projednání dopravních tras během realizace stavby „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část B“ se zástupci obce Vitín**

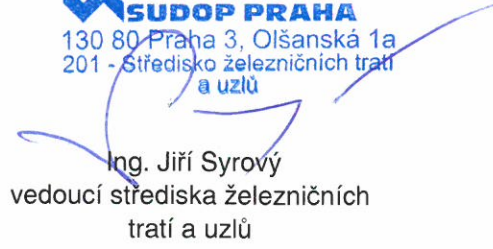
Vážení,

v rámci zpracování projektové dokumentace výše uvedené stavby, jejímž zhotovitelem je SUDOP PRAHA a.s., svolal jako zhotovitel v rámci plnění předmětu díla z uzavřených smluv o dílo č. 20 185 201 jednání.

Přílohou Vám posíláme konečné znění záznamu z uvedeného jednání, které se uskutečnilo v zasedací místnosti obce Vitín dne **14. 7. 2022 od 10:00 hod.**

Záznam je rozesílán pouze v elektronické formě, papírovou formu zašleme na vyžádání.

S přátelským pozdravem

  
130 80 Praha 3, Olšanská 1a  
201 - Středisko železničních tratí  
a uzlů  
Ing. Jiří Syrový  
vedoucí střediska železničních  
tratí a uzlů**Příloha:**

Záznam z projednání

## „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část B“

## Účastníci:

Ing. Lukáš Pohořelý, SUDOP PRAHA a.s., [lukas.pohorely@sudop.cz](mailto:lukas.pohorely@sudop.cz)Ing. Miloš Krameš, SUDOP PRAHA a.s., [milos.krames@sudop.cz](mailto:milos.krames@sudop.cz)Ing. Dušan Cichra, Mott MacDonald Group, [dušan.cichra@mottmac.com](mailto:dušan.cichra@mottmac.com)Petr Vaněk, místostarosta obce Vitín, [p.vanek74@email.cz](mailto:p.vanek74@email.cz)Jitka Havlová, starostka obce Vitín, [obec.vitin@volny.cz](mailto:obec.vitin@volny.cz)

Bod č.	Téma / Průběh jednání / Úkol	Autor
1	<b>Projednání dopravních tras z ražby severního portálu Chotýčanského tunelu a hloubené části mezi portálem a dálnicí D3 a pod dálnicí D3, záznam z korespondenční a telefonické konzultace.</b>	
1.1	<p>Projektant nejprve telefonicky oslovil zástupce obce Vitín pana místostarostu Petra Vaňka ohledně projednání přístupu staveništní techniky přes obec Vitín směrem k severnímu portálu Chotýčanského tunelu, a to ve shodě s návrhem dle dokumentace k územnímu rozhodnutí. Ten počítal s přístupem přes stávající kamenný klenbový most nad dosavadní železniční tratí a dále po místních komunikacích v majetku obce Vitín k silnici II/603. Současně uvedl, že po nějakou dobu bude možné využít i přístup směrem od Ševětína v ose modernizované trati a dále na most přes dálnici D3. K výše uvedenému zaslal projektant podklady k projednání včetně předpokládané frekvence vozidel.</p> <p>Místostarosta Petr Vaněk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sdělil a předal projektantovi dokumentace z hlavních prohlídek mostních objektů, tzn. přes stávající dráhu ev.č. mostu Vitín-01 a přes dálnici D3 ev.č. mostu Vitín 02, ze kterých vyplývá nedostatečná únosnost mostních objektů pro převedení pravidelné staveništní dopravy.</li> <li>- Předběžně souhlasil s vedením staveništní dopravy přes místní komunikace obce Vitín za podmínek úpravy komunikací před a po stavbě a za podmínky vyřešení nedostatečné únosnosti obou mostů.</li> </ul> <p>Projektant Ing. Pohořelý uvedl, že sanace mostu přes dálnici D3 se jeví jako nákladnější a obtížněji realizovatelné řešení, které je navíc využitelné pouze do doby, než budou zahájeny dokončovací práce na zářezovém úseku mezi dálnicí D3 a Ševětínem a navrhl, aby hlavní trasa staveništní dopravy byla směřována přes klenbový most a dále přes obec Vitín s tím, že požádal pana Vaňka znalého místních poměrů o jiné alternativy vedení staveništní dopravy.</p> <p>Petr Vaněk uvedl, že vyloučením staveništní dopravy přes most přes D3 dojde k navýšení frekvence vozidel stavby v obci. Úpravy stávajících komunikací před samotnou stavbou v plném rozsahu, včetně případných výhyben by byly nutné. Současně navrhl místní šetření za účelem nalezení jiné vhodnější alternativy vedení staveništní dopravy.</p> <p>Místní šetření bylo svoláno na 14.7.2022 od 10:00 na Obecním úřadě v obci Vitín.</p>	Ing. Pohořelý
2	<b>Projednání dopravních tras z ražby severního portálu Chotýčanského tunelu a hloubené části mezi portálem a dálnicí D3 a pod dálnicí D3 na Obecním úřadě Vitín.</b>	Ing. Pohořelý
2.1	Hlavní inženýr projektu Ing. Krameš stručně informoval zástupce obce Vitín o náplni stavby a předpokládaném termínu zahájení v roce 2023 s možným posunem až na rok 2024. Dále předal slovo zpracovateli organizace výstavby Ing. Pohořelému.	Ing. Pohořelý
2.2	Ing. Pohořelý zrekapituloval informace uvedené v bodě 1.1 záznamu s upřesněním frekvence vozidel, která by měla být vedena přes obec Vitín na max 20TNV/h v průměru pak 5-10TNV/h. Pozn. TNV = těžké nákladní vozidlo.	Ing. Pohořelý
2.3	Zástupci obce Vitín uvedli, že si krátkodobě, řádově v měsících umí představit provoz staveništní techniky přes obec (Varianta 1, Příloha č.1) při frekvenci max.	Ing. Pohořelý

	<p>cca 5TNV/h, ale pravidelná staveništní doprava &gt;5TNV/h v horizontu několika let je nereálná, a to zejména z důvodů:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- silného odporu místních obyvatel, kdy místní komunikace využívají i děti a maminky s kočárky a mají neoficiální podobu obytné zóny,</li> <li>- stávající komunikace jsou úzké a nově jsou v nich položeny inženýrské sítě (vodovod, plynovod)</li> </ul> <p>Zástupci obce proto navrhli projektantovi několik alternativ vedení staveništní dopravy, které byly diskutovány a závěry jsou uvedeny níže.</p>	
2.3.1	<p>Varianta 2 (Příloha č.2)</p> <p>Vedení staveništní dopravy jižně od drážního tělesa, levým odbočením před klenbovým mostem přes parcely č. 300/55, 1711/2, které jsou v KN vedeny jako ostatní komunikace a dále na pozemek Správy železnic s výjezdem na II/603 pod mostem u ŽST Chotýčany.</p> <p>Reakce projektanta (Ing. Cichra, Ing. Krameš)</p> <p>Po shlednutí situace na místě, je varianta nereálná neboť, v místě napojení u mostu je II/603 vedena ve směrovém „esíčku“, kde není bez výrazného technického zásahu (např. světelně řízená křižovatka) možné vyústit pravidelnou staveništní dopravu s ohledem na rozhledové poměry. Druhým problémem je konfigurace terénu, strmé svahy, nutnost překonat stávající vodoteč a nutnost velkého rozsahu kácení vegetace. Třetím úskalím je nutnost zásahu do sousedního lesního pozemku, který není uveden v DUR. <b>Varianta není dále sledována.</b></p>	Ing. Pohořelý
2.3.2	<p>Varianta 3 (Příloha č.3)</p> <p>Vedení staveništní dopravy jižně od drážního tělesa, levým odbočením před klenbovým mostem přes parcely č. 300/55, 1711/2 a dále přes přejezd P6098 a přes hráz rybníka na parcely 1710/8 a 641/3 s napojením na II/603. Uvedené parcely jsou v KN vedeny jako ostatní komunikace kromě pozemku 641/3, který je veden jako trvalý travní porost. V místě napojení na II/603 plánuje obec směrový ostrůvek pro zklidnění dopravy, možná kolize směrového ostrůvku a napojení staveništní dopravy bude věcí dalších jednání.</p> <p>Reakce projektanta (Ing. Cichra, Ing. Krameš)</p> <p>Po shlednutí na místě se nejedná o klasickou zemní hráz, navazující terén na odlehle straně od rybníka je o cca 1m níže než je stávající komunikace, riziko možného poškození hráze se jeví relativně minimální. Projektant navrhuje stávající komunikaci vhodně zesílit a upravit tak, aby byly minimalizovány vibrace od staveništních vozidel na hrázi rybníka (nová obrusná vrstva) a bylo zesíleno podloží v místě příčných přechodů přepadů a odtoku rybníka. V celé délce rybníka bude umístěna souvislá clonící bariéra z plného materiálu min. výšky 2,0m. <b><u>Varianta je akceptovatelná jak ze strany projektanta, tak ze strany obce a je vhodné ji nadále sledovat.</u></b></p>	Ing. Pohořelý
2.3.3	<p>Varianta 4 (Příloha č.4)</p> <p>Projektant se zeptal na možnost vedení staveništní dopravy severně od drážního tělesa, levým odbočením za klenbovým mostem přes parcely č. 1712/1 a 348/1.</p> <p>Reakce zástupců obce.</p> <p>Pozemky jsou v majetku obce, nicméně pozemek 348/1 je veden jako trvalý travní porost, navíc by trasa vedla kolem nově vybudované tůně, na kterou byla poskytnuta finanční dotace a lokalita spadá pod krajinotvorný program ÚSES (územní systém ekologické stability).</p> <p><b><u>Varianta není dále sledována.</u></b></p>	Ing. Pohořelý
2.3.4	<p>Varianta 5 (Příloha č.5)</p> <p>Vedení staveništní dopravy přes dálnici D3 v místě stávajícího mostu a dále po obslužné komunikaci dálnice buďto a) směrem k Ševětínu v místě osy novostavby, nebo b) pod stávajícím železničním příhradovým mostem směrem k II/603 s využitím pozemků v majetku obce Vitín a ŘSD ČR. V dané lokalitě je v části úseku napojení na II/603 vybudována komunikace, nicméně dle KN se jedná o ostatní plochu se způsobem využití – jiná plocha.</p> <p>Reakce projektanta (Ing. Cichra, Ing. Krameš, Ing. Pohořelý)</p> <p>Navržená alternativa vyžaduje rekonstrukci stávajícího mostu přes dálnici D3 v rozsahu umožnění převedení staveništní dopravy v podobě čtyřnápravového vozidla s celkovou hmotností 32t. Rovněž v případě varianty a) vyžaduje dopravní omezení v místě dálnice minimálně v rozsahu zúžení jízdních pruhů a vyhrazení</p>	Ing. Pohořelý



	<p>krajnice pro vozidla stavby, v pokračování by bylo třeba zřídit nájezdovou rampu směrem k hraně zářezu.</p> <p>Varianta b) vedení staveništní dopravy v ose novostavby je možné využít v prvních letech výstavby, následně po dotěžení zářezu a při realizaci železničního spodku již není možné tuto cestu dále využívat. Tzn. na cca 2 roky je nadále nutné řešit trasu staveništní dopravy od severního portálu Chotýčanského tunelu.</p> <p><b>Varianta je dále sledována, projektant prověří dopady rekonstrukce mostu přes dálnici D3.</b></p>	
3	<b>Ostatní body jednání</b>	Ing. Pohořelý
3.1	<p>Zástupci obce souhlasí s následujícím:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Použití mostního provizoria v místě stávajícího klenbového mostu včetně ubourání poprsných zídek, neboť mostní provizorium je širší než stávající most.</li> <li>- Následně po dokončení stavby bude mostní provizorium demontováno, stávající klenbový most může být zdemolován a zářez zasypán s obnovením vozovky s napojením na stávající stav před a za mostem.</li> <li>- Z památných důvodů může být v případě demolice mostu pro obec ponechán klenák, tedy vrcholový kámen z klenby mostu.</li> </ul>	Ing. Pohořelý
3.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stávající most přes dálnici D3 by bylo možné využívat pro pohyb prázdných vozidel stavby s hmotností do 15.4t.</li> </ul>	Ing. Pohořelý
3.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zástupci obce Vitín doporučují a požadují vyřešit staveništní dopravu kombinací variant č.3 a č. 5. a během dalších jednání o těchto dopravních trasách se dojednájí i konkrétní požadavky obce Vitín v rozsahu těchto variant. (viz. odclonění rybníka, rekonstrukce komunikací, atd...)</li> <li>- Opravy a sanace mostu přes D3, který je ve vlastnictví obce Vitín jsou nezbytné a požadované obcí Vitín, již před začátkem prací na výstavbě koridoru. Realizace a financování oprav mostu obec Vitín požaduje po investrovi stavby koridoru, a to i pro případnou staveništní dopravu prázdných vozidel.</li> </ul> <p><i>Reakce projektanta:</i>  Výše uvedené bude akceptováno, pakliže zhotovitel stavby bude pro staveništní dopravu most přes D3 využívat.</p>	Ing. Pohořelý

VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 201/126/22

VYŘIZUJE: Ing. Lukáš Pohořelý

TEL.: +420 605 229 076

E-MAIL: [lukas.pohorely@sudop.cz](mailto:lukas.pohorely@sudop.cz)

IDDS: nd9sqfy

MÍSTO / DATUM: Praha / 29. září 2022

Viz záznam

**Věc:****„Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část A“ a „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část B“****Záznam z projednání dopravních tras PČR.**

Vážení,

v rámci zpracování projektové dokumentace výše uvedené stavby, jejímž zhotovitelem je SUDOP PRAHA a.s., svolal SUDOP PRAHA a.s., jako zhotovitel v rámci plnění předmětu díla z uzavřených smluv o dílo č. 20 185 201 jednání.

Přílohou vám posíláme konečný záznam z uvedeného jednání, které se uskutečnilo dne **23. 8. 2022 od 10:00 hod. na Dopravním inspektorátu v Českých Budějovicích, Plavská 1931.**

Záznam je rozesílán pouze v elektronické formě, papírovou formu zašleme na vyžádání.

S přátelským pozdravem

**Ing. Jiří Syrový**  
**vedoucí střediska žel. tratí a uzlů**  
**SUDOP PRAHA a.s.**  
**130 80 Praha 3, Olšanská 1a**

Ing. Jiří Syrový  
vedoucí střediska železničních  
tratí a uzlů.

**Přílohy:**

Záznam z jednání.

Situační přílohy dopravních tras a koncept dopravně inženýrských opatření.



„Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část A+B“

Datum: 23. 8. 2022

Účastníci:

Ing. Lukáš Pohořelý, SUDOP PRAHA a.s., tel.: 605 229 076,

email: [lukas.pohorely@sudop.cz](mailto:lukas.pohorely@sudop.cz)

Ing. Miloš Krameš, SUDOP PRAHA a.s., tel.: 605 229 019,

email: [milos.krames@sudop.cz](mailto:milos.krames@sudop.cz)

Por. Bc. Pavel Valda, Dopravní inspektorát České Budějovice, tel.: 974 226 258,

email: [pavel.valda@pcr.cz](mailto:pavel.valda@pcr.cz)

Bod č.	Téma / Průběh jednání / Úkol	Autor
1	<b>Projednání dopravních tras obou staveb</b>	
	<p>V úvodu jednání seznámil HIP stavby Ing. Krameš zástupce PČR s věcnou náplní staveb, jejich harmonogramem výstavby a souvisejícími stavbami. Důležité okrajové podmínky pro realizace staveb jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Výstavba stavby „<b>Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část A</b>“ může být dokončena nejdříve s dokončením realizace stavby „<b>Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část B</b>“, případně může být dokončena později.</li> <li>Stavba „<b>Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část A</b>“ musí být zahájena po dokončení související stavby ŘSD „<b>Stavba I/20 České Budějovice, severní spojení</b>“.</li> <li>Před zahájením rozhodujících přeprav materiálů stavby „<b>Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část B</b>“ musí být dokončena rekonstrukce křižovatky silnic II/146 a II/603 (nově okružní křižovatka, předpoklad realizace 2024), což aktuálně s HMG drážní stavby koliduje, nicméně je předpoklad, že drážní stavba bude zahájena později, než je aktuální HMG.</li> </ul>	Pohořelý
2	<b>„Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část A“</b>	
	Navržené dopravní trasy s návozem materiálu pro stavbu po silnici II/603 byly projednány kladně. Trasy jsou zakresleny v příložené situaci. Výjimku pro provoz vozidel s hmotností nad 6t v ulici A. Trágera musí nejprve schválit vlastník komunikace tedy Magistrát města České Budějovice.	Pohořelý
3	<b>„Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část B“</b>	
	<p>Navržené dopravní trasy zakreslené v příložené situaci byly projednány kladně. Diskutována byla i problematika obsluhy severního portálu Chotýčanského tunelu, kdy se zástupcem PČR byly diskutovány trasy a) přes obec Vítín, b) po pozemcích obce Vítín a dále přes přejezd P6098 a dále severně kolem rybníka s napojením na II/603, c) podél drážního tělesa s výjezdem u mostu na zhlaví ŽST Chotýčany. Varianta a) byla vyloučena ze stejných důvodů jako při jednání s obcí (blízkost zástavby, úzké silnice, nové inženýrské sítě a rodinné domy). Varianta c) byla vyloučena mimo jiné z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů. Varianta b) byla přijata jako nejvhodnější řešení z výše uvedených s tím, že napojení na II/603 bude navrženo jako dočasné napojení v parametrech pro staveništní techniku (plošně náročnější). Po skončení stavby může být dodatečně upraveno jako trvalé řešení pro osobní vozy a zemědělskou techniku (plošně úspornější řešení). Zástupce PČR upozornil, že v případě trvalého řešení je nutné dodržet příslušné požadavky norem na vzdálenost křižovatek, pakliže v případě nově napojované komunikace se jedná o místní komunikaci, nikoliv účelovou (dle zařazení v pasportu komunikací obce Vítín).</p> <p>Napojení na II/603 je navrženo přibližně v místech plánované tzv. vjezdové brány (zpomalovacího prvku) do obce a je potřeba tyto dvě úpravy vzájemně koordinovat.</p>	Pohořelý
4	<b>DIO</b>	
	Bylo dohodnuto, že s ohledem na časový odstup realizace obou staveb od projednání a možné změny vyvolané vysoutěženým zhotovitelem (odlišné přístupové komunikace, jiná poloha vjezdů/výjezdů na staveništi, zohlednění	Pohořelý

	aktuálně realizovaných staveb v oblasti a jejich dopravních opatření) bude DIO v dokumentaci řešeno koncepčně, primárně s cílem pokrýt náklady na DIO, ale konkrétní řešení a technický návrh řešení bude věcí až vysoutěženého budoucího zhotovitele stavby, který DIO zpracuje na základě skutečnosti a následně projedná s PČR.	
5	<b>Objízdné trasy</b>	
	Navržené objízdné trasy (viz přílohy) byly kladně projednány. <u>Rozsah, počet a umístění značek nebyl předmětem jednání.</u> Podrobné DIO zpracuje až vysoutěžený zhotovitel staveb viz bod. 4 záznamu. Během realizace stavby „B“ je třeba časově koordinovat objízdnou trasu ulicí Kněžskodvorskou a A. Trägera během uzavírky ulic Luční a Jubilejní v souvislosti s omezením v ulic A. Trägera při realizaci stavby ŘSD „ <b>Stavba I/20 České Budějovice, severní spojka</b> “.	Pohořelý