



**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**  
**Stavební správa západ**  
**Čj. 3 836/2013-SSZ-ÚT**

## **Posuzovací protokol**

projektu stavby

### **„Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí – 1. část, Ševětín - Husice“**

#### **1. Všeobecné údaje**

V roce 2000 zpracoval ILF CE s. r. o. územně technickou studii „Optimalizace traťového úseku České Budějovice – Veselí nad Lužnicí“. Celé rameno Horní Dvořiště st. hr. – České Budějovice – Praha bylo následně posouzeno ve studii proveditelnosti (SUDOP PRAHA a. s., naposledy aktualizována v roce 2012). Vláda ČR přijala k modernizaci IV. tranzitního železničního koridoru usnesení č. 1317 z 10. 12. 2001 a č. 885 z 13. 7. 2005.

Přípravná dokumentace z roku 2003 prošla aktualizací v roce 2010, schválena byla roku 2011. Projekt stavby zpracovala společnost IKP CE s. r. o. v roce 2012. Odpovědným projektantem stavby je ing. Pavel Jašek.

Rozhodujícími podklady pro zpracování projektu stavby byly:

- Aktualizace PD „Modernizace trati Ševětín – Veselí n. L. – I. část, úsek Ševětín – Husice“ (IKP CE 2010), její posuzovací protokol (čj. 5578/2011-SSPHA-ÚT) a schvalovací protokol (čj. 38812/11-OI);
- „Dokumentace o vlivu stavby na životní prostředí pro úsek IV. koridoru České Budějovice (včetně) – Veselí nad Lužnicí (včetně)“ (ECO-ENVI-CONSULT 2001), „Posudek dokumentace o hodnocení vlivu na ŽP, IV. železniční koridor, část: Č. Budějovice (včetně) – Veselí nad Lužnicí (včetně), úsek: Ševětín (včetně) – Veselí nad Lužnicí (včetně)“ (EIA SERVIS 2002);
- zadávací dokumentace projektu (SZDC SSZ 2009);
- zaměření a žel. bodové pole (Pragma 2011, SŽG Praha 2008), doměření (IKP CE 2012) a JŽM;
- geotechnický a stavebně technický průzkum (GeoTec 2003; SUDOP Pardubice 2012);
- korozní průzkum (SUDOP PRAHA 2003; První korozní 2012);
- předkategorizace (SZDC TÚDC 2012), pasportní informace správců o stavu HIMu;
- měření hluku a vibrací (Revita engineering 2003), hluková studie (NATURCHEM 2012);
- mapové podklady, údaje o vlastních nemovitostech (katastrální úřady);
- obecně platné zákony, vyhlášky, normy, dražní předpisy a výnosy.

Stavba „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí – 1. část, Ševětín – Husice“ je zařazena do Operačního programu doprava v prioritní ose 1.

Přípravu stavby zajišťuje Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SZDC), Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 a vede ji ing. Jana Špačková.

#### **2. Začlenění stavby do území a rozhodnutí o umístění stavby**

Traťový úsek Ševětín – Husice leží v jižních Čechách na trati České Budějovice – Benešov u Prahy – Praha, která je součástí dráhy celostátní a náleží do TEN-T, předpokládá se její zařazení do globální sítě (kategorie VII-M dle TSI CR INF). Stavba „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí – 1. část, Ševětín – Husice“ řeší komplexní modernizaci úseku od ZÚ v km 29,303 (veselské zhlaví žst. Dynín) do KÚ v km 33,773 (veselské zhlaví žst. Husice).

Stanovení začátku úseku (ZÚ) bylo výrazně pozdrženo hledáním územně průchodné trasy modernizované trati v předcházejícím úseku Nemanice – Ševětín. Původní PD úseku Ševětín – Husice z roku 2003 vycházela z varianty „Z“ úseku Nemanice I - Ševětín podle ÚTS. Varianta „Z“



počítala s novou stanicí Vitín a zrušením žst. Ševětín; PD Ševětín – Horusice začínala tedy v km 22,1 ve zrušené stanici Ševětín. Variantu „Z“ ani následně uvažované varianty „A“, „B“, „C“ a „D“ se nepodařilo vložit do územního plánu. Až v roce 2007 schválilo Zastupitelstvo Jihočeského kraje změnu č. 2 Územního plánu Českobudějovické sídelně regionální aglomerace s variantou trati Nemanice I – Ševětín označenou „C2“, která ale žst. Ševětín ponechává. Ponechání a rekonstrukce žst. Ševětín ovšem znamená i změnu stopy trati v navazujícím úseku s dvojicí protisměrných oblouků (km 23 – 25). Na 138. zasedání *Odborné komise pro posuzování rozsahu modernizace železničních koridorů* bylo dne 2. 3. 2010 přijato rozhodnutí o posunutí hranice modernizovaných úseků ve stavbách Nemanice I – Ševětín a Ševětín – Horusice do km 29,303 v žst. Dynín.

Konec úseku (KÚ) je dán místem začátku navazující stavby „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí – 2. část, Horusice – Veselí“.

Stavba řeší především zdvoukolejnění úseku Dynín – Horusice v návaznosti na sousední dvoukolejné úseky (Ševětín – Dynín je dvoukolejný, Horusice – Veselí n. L. bude zdvoukolejňen v navazující stavbě), spojené s dílčí směrovou úpravou pro dosažení rychlosti 160 km/h.

Stavba leží v Jihočeském kraji na katastrálních územích Ševětín, Neplachov, Dynín, Bošilec, Horusice a Veselí n. L. Začlenění trati do území se podstatněji nemění, zdvoukolejnění je převážně navrženo rozšířením stávajícího tělesa dráhy. Výjimkou je přeložka oblouku na Horusických blatech, oddalující se od stávající trati až o 54 m směrem do stejnojmenné přírodní rezervace a CHKO Třeboňsko. Umístění stavby na pozemky odpovídá platným Zásadám územního rozvoje Jihočeského kraje (schváleny 13. 9. 2011, účinné 7. 11. 2011), přeložka na Horusických blatech je obsažena i v územních plánech obcí (Dynín, Bošilec, Veselí n. L.). Souhlasné stanovisko podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, vydalo MŽP pod čj. NM700/3349/6102/OPVZ02 e. o.

Rozhodnutí o umístění stavby vydal Městský úřad Veselí nad Lužnicí, odbor výstavby a životního prostředí pod čj. VÝST/02421/11 dne 30. 3. 2011 a nabylo právní moci 24. 5. 2011.

### 3. Projednání dokumentace

Projekt stavby byl v průběhu zpracování projednáván na pracovních poradách v rámci SŽDC a ČD se složkami dotčenými stavbou. Podkladem pro zpracování projektu byla též projednání dokumentace s dalšími dotčenými osobami.

Projekt stavby byl projednán (první stanovisko k projektu, druhé k upravené žst. Ševětín):

- se SŽDC odborem traťového hospodářství stanoviskem čj. 68586/12-OTH z 1. 10. 2012 a čj. 57385/12-OTH z 19. 12. 2012;
- se SŽDC odborem automatizace a elektrotechniky stanoviskem čj. 42739/2012-OAE z 3. 10. 2012 a čj. 618/2013-OAE z 7. 1. 2013;
- se SŽDC úsekem náměstka pro řízení provozu připomínkami čj. 42756/2012-OZŘP z 24. 9. 2012 a čj. 56809/2012-OZŘP z 19. 12. 2012;
- se SŽDC Stavební správou západ připomínkami čj. 11 727/2012-SSZ-ÚT z 26. 9. 2012 a 16 664/2012-SSZ-ÚT z 11. 12. 2012;
- se SŽDC Oblastním ředitelstvím Plzeň stanoviskem čj. 10917/2012-OŘ Plzeň z 14. 9. 2012 a čj. 16935/2012-OŘ PLZ z 13. 12. 2012;
- se SŽDC SŽE vyjádřeními čj. 6780/2012-SŽE z 13. 9. 2012, bez čj. z 10. 10. 2012 a z 10331/2012-SŽE z 10. 12. 2012;
- se SŽDC TÚDC vyjádřením čj. 4068/12-TÚDC z 16. 9. 2012 a e-mailem z 7. 1. 2013;
- s GR ČD stanoviskem čj. 1008/12-O3 z 25. 9. 2012 (zahrnuje připomínky O31 a RSM Plzeň);
- s ČD Cargo a. s. vyjádřením čj. 0922-2012-013/12 z 11. 9. 2012;
- s ČD Telematika a. s. vyjádřením bez čj. z 14. 9. 2012 a čj. 22356/2012-O z 7. 12. 2012;
- s FRAM Consult a. s. vyjádřením čj. P 657/12 z 2. 10. 2012;
- s ARCADIS Geotechnika a. s. posouzením z 14. 9. 2012 a stanoviskem z 13. 12. 2012.

Připomínky byly projednány dne 4. 10. 2012 a 23. 1. 2013, záznamy jsou součástí dokladové části. Přijaté připomínky byly zapracovány do dokumentace.

Projekt stavby je zpracován v souladu s platnou legislativou a technickými normami a předpisy SŽDC.



#### 4. Zdůvodnění stavby

Traťový úsek Ševětín – Horusice je součástí trati České Budějovice – Praha, jejíž modernizaci přijala vláda ČR svými usneseními č. 1317 z 10. 12. 2001 a č. 885 z 13. 7. 2005. Cílem je zkrácení jízdních dob díky zvýšení traťové rychlosti do 160 km/h, tím zvýšení atraktivity železnice a počtu jejich uživatelů zejména v dálkové dopravě Praha – Tábor – České Budějovice (- Linz), dále zvýšení kapacity dráhy zejména pro nákladní dopravu, zajištění prostorové průchodnosti UIC GC a traťové třídy zatížení D4 pro přidruženou rychlost. Protože záměr je též součástí evropského prioritního projektu sítě TEN-T – koridoru č. 22, budou modernizací naplněny i mezistátní závazky ČR.

Po stavbě v úseku Ševětín - Horusice:

- naroste traťová rychlost v úseku Dynín – Horusice na 160 km/h (hranice změny rychlostí bude v km 29,338), odstraní se propady rychlosti na 50 km/h (chotýčanské zhlaví žst. Ševětín a žst. Horusice) a tím se zkrátí přepravní doby mezi Prahou a Českými Budějovicemi (o 1 – 2 minuty);
- se zvýší bezpečnost provozu, v Horusicích naroste komfort při nástupu a výstupu do vlaků při zajištění bezbariérového přístupu;
- se zrušením stanice Horusice sníží náklady na obsluhu dopravní cesty;
- zdvoukolejněním se zvýší kapacita dráhy, zmírní se dopady výluk na provoz (při výlukách bude možný alespoň jednokolejný provoz bez náhradní autobusové dopravy) a odstraní se vzájemná provázanost jízdy protisměrných vlaků;
- náhradou zastaralých staveb a zařízení se zvýší spolehlivost provozu.

#### 5. Navržené řešení a jeho zhodnocení

Náplní stavby je modernizace jednokolejné trati v úseku Dynín - Horusice na dvoukolejnou v návaznosti na sousední dvoukolejné úseky (existující nebo budované v navazující stavbě). Mimo úsek Dynín – Horusice stavba obsahuje náhradu tří výhybek v žst. Ševětín a spínací stanici (SpS) Neplachov v úseku Ševětín – Dynín. Jiné práce v úseku Ševětín – Dynín nejsou v posuzované stavbě prováděny, úsek zůstane dvoukolejný s rychlostí 90 – 100 km/h a jeho modernizace je spojena se sousední stavbou „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín“.

Modernizace trati obsahuje rekonstrukci železničního svršku a spodku, nástupiště a přístupy na ně, železniční přejezd, nové mostní objekty a rušení stávajících, traťové i staniční zabezpečovací zařízení, trakční vedení a silnoproudá zařízení, osvětlení, informační a orientační systém, vyvolané úpravy inženýrských sítí a novostavby pozemních staveb.

Stavba se dotýká tří stanic. Žst. Ševětín je mezilehlou stanicí, v níž jednokolejná trať od Chotýčan přechází do dvoukolejné trati směr Dynín. Jízda mezi tratí od Chotýčan a 2. kolejí traťového úseku k Dynínu, kudy jezdí všechny vlaky ve směru od Českých Budějovic, je na obou zhlavích možná jen rychlostí 50 km/h při traťové rychlosti 90 km/h. Náhradou části výhybek chotýčanského zhlaví bude umožněna jízda rychlostí 100 km/h. Celková rekonstrukce žst. Ševětín má být provedena až ve stavbě „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín“.

Žst. Dynín je mezilehlou stanicí, v níž dvoukolejná trať od Ševětína přechází do jednokolejné trati směrem k Horusicím. Stanice má dvě hlavní (1, 2) a dvě předjízdne (3, 4) koleje, u části z nich jsou úrovněná nástupiště. Ve stanici je napojena do liché staniční skupiny vlečka Zemědělské služby Dynín, do níž je dále zaústěna vlečka Agrotechnického podniku Mydlovary; vlečky jsou provozované, ale jen s nárazovou obsluhou. Kolej pro všeobecnou nákladku a vykládku ve stanici není, ostatní koleje slouží SDC a dříve i odstavování postrkových lokomotiv. Stavba obsahuje rekonstrukci části kolejiště stanice – veselského zhlaví z důvodu zapojení zdvoukolejněné trati do Horusic, s vložením dvojice spojky pro  $V=80$  km/h, dále zrušení všech manipulačních kolejí (4b, 5, 5a) a zrušení jednoho z napojení vlečky (výh. 9). Upravené kolejiště bude zabezpečeno novým staničním zabezpečovacím zařízením, do něhož odlišně od současného stavu nebude pojata vlečka. Rekonstrukce zbylé části stanice (ševětínského zhlaví, staničních kolejí a nástupišť) by měla být provedena až v souvislosti se stavbou „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín“.

Žst. Horusice je mezilehlou trojkolejnou stanicí s nástupištěm, bez manipulačních kolejí. Zdvoukolejněním trati přestane být potřebná a bude nahrazena zastávkou na dvoukolejné trati.

Železniční svršek	Na chotýčanském zhlaví žst. Ševětín budou místo tří výhybek vloženy tři nové, z toho jedna J49 1:18,5-1200 pro $V=100$ km/h do odbočky (v PD jen 80 km/h. Změnou na 100 km/h bude omezení traťové rychlosti odstraněno zcela, rozsah prací navýšen ze dvou výhybek na tři).
-------------------	---



Traťový úsek Dynín – Husice je dnes jednokolejný. Traťová rychlost dosahuje  $100 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  s místním omezením na  $90 \text{ km/h}$  v km 30,730 – 31,090 (Horusická blata), kolejový rošt je tvaru S 49 na betonových (ve výhybkách také dřevěných) pražcích, převážně s tuhým upevněním.

Po stavbě bude traťový úsek Dynín – Husice dvoukolejný, navržený pro rychlost  $160 \text{ km/h}$  v celé délce, geometrické parametry koleje vyhoví i pro  $V_{130} = 200 \text{ km/h}$ . Obě traťové, resp. na veselském zhlaví žst. Dynín hlavní staniční koleje budou z nových kolejnic tvaru UIC 60 na betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním. Do jiných kolejí žst. Dynín jsou zásahy minimální (jen napojení ve zhlavích) a použije se pro ně materiál tvaru S 49 nový i regenerovaný. Výhybky v žst. Dynín na veselském zhlaví budou tvaru UIC 60, pro rychlost do odbočných směrů  $60 \text{ km/h}$  (do předjízdnicových kolejí) a  $80 \text{ km/h}$  (spojky mezi hlavními kolejemi).

Železniční  
spodek

Těleso železničního spodku bude tvořeno násypy a zářezy. Ve všech stanicích se využije stávající těleso. V traťovém úseku Dynín – Husice se v přímých úsecích současné jednokolejné těleso rozšíří pro druhou kolej vpravo, převážně v zářezích.

V jediném oblouku tohoto úseku na Horusických blatech bude poloměr  $R=540 \text{ m}$  zvětšen na  $R=2\,500 \text{ m}$ , což vyvolá posun osy trati o  $54 \text{ m}$  do přírodní rezervace Horusická blata (součást CHKO Třeboňsko). Nově navržený poloměr je ovlivněn nejen parametry umožňujícími zvýšení rychlostí, ale i zvýšením nivelety trati, vyvolaným podmínkou  $4 \text{ m}$  podchodné výšky pod mostem na přeložce (migrační trasa losa evropského). Geotechnické poměry pro zakládání násypu na přeložce jsou velmi nepříznivé (neúnosné podloží náplavů bývalé části rybníka, vč. rašeliny) a bude nutné odtěžení vrchních vrstev a speciální zakládání (piloty). Prostor původní trati využije stavba dálnice D3.

Sanace pražcového podloží je navržena vložением konstrukční vrstvy a zlepšením zeminy vápnem nebo výtužným geosyntetikem. Srážková voda má být odváděna otevřenými příkopy a příkopovými žlaby, ve stanicích a na zastávce též trativody.

Nástupiště

Stávající nízká úroňová nástupiště žst. Husice budou nahrazena dvojicí vnějších nástupišť délky  $90 \text{ m}$  a výšky  $550 \text{ mm}$  nad temeny kolejnic s bezbariérovým přístupem a se značením pro nevidomé.

Přejezdy a  
pozemní  
komunikace

V úseku je jeden přechod a jeden přejezd. Přechod v ev. km 29,609 bude zrušen, pěší mohou využít blízký nadjezd. Železniční přejezd v ev. km 32,675 (stavební km 32,615) na silnici III/14717 bude dočasně ponechán a zdvoukolejněn. Navazující stavba D3 0308/C umožní změnu tohoto přejezdu na přechod pro přístup na nástupiště zastávky Husice.

K nové spínací stanici (SpS) je navržen sjezd z polní cesty, areál SpS obsluhují zpevněné plochy. Přeložka trati na Horusických blatech zasahuje do sousední polní cesty, kterou je třeba v délce  $259 \text{ m}$  přeložit.

Mostní objekty

Největším mostem je čtyřpolový objekt v km 30,920 na přeložce v prostoru Horusických blat. Pod mostem prochází Bukovský potok a biokoridor. Řešení proto bylo dáno projednáním s CHKO Třeboňsko a AOPK ČR. Volná výška pod mostem je navržena v rozmezí  $3,8 - 4,2 \text{ m}$ , rozpětí polí činí  $17+23+23+17 \text{ m}$ . Staticky je navržen spojitý ocelový most s průběžným kolejovým ložem.

Druhý most je stávající v ev. km 32,959. Současná tříkolejná železobetonová desková mostovka zůstane, nově na ní budou dvě koleje.

Propustek v ev. km 31,598 bude přestavěn na trubní DN 800. Propustek ev. km 33,657 (trubní, DN 1200) prostorově vyhovuje, bude obnovena izolace a osazeno zábradlí.

Přeložka na Horusických blatech znamená opuštění původního tělesa a tedy i zrušení mostů v ev. km 30,728 a 30,927. Oba mosty budou částečně ubourány.

V km 30,017 překračuje trať silnice III/1558 po silničním mostě. Podle PD měl být zachován a doplněn o ochranu proti nárazům drážních vozidel a o protidotykovou ochranu. V projektu je navržena celková přestavba objektu za nový integrovaný most, staticky působící jako polorám v kombinaci materiálů beton a železo. Založení mostu je hlubinné na pilotách. Investiční náklady budou rozděleny mezi SŽDC (ve výši



původních nákladů na ochrany) a Jihočeský kraj (jako vlastníka mostu).

*Proti PD byly v projektu vypuštěny dva objekty:*

- v km 32,670 byl původně navržen podchod mezi nástupiště zastávky Husice. Vzhledem k nepatrné frekvenci cestujících byl podchod vypuštěn, pro přístup bude i nadále sloužit železniční přejezd, po stavbě D3 změněný na přechod. O změně bylo rozhodnuto na 6. KD na přípravu a realizaci staveb SSZ z 13. 6. 2012.;
- v km 32,565 – 32,610 byla navržena zárubní zeď chránící domek a trafostanici. Protože se podařilo domek uvolnit, může být demolován, čímž není nutná ani zeď. Podchycení svahu pod trafostanici se přesunulo do SO žel. spodku.

Pozemní  
stavby,  
demolice

Spínací stanice Neplachov v km 24,865 vlevo trati je umístěna v novém zděném objektu o zastavěné ploše 118 m<sup>2</sup>. Obsahuje jen rozvodny VN 25 kV, rozvodnu 22 kV, rozvodnu NN a místnost s transformátorem 22/0,4 kV. Objekt bude oplocen.

Pro umístění technologie a obsluhy dráhy je navržena novostavba provozního objektu žst. Dynín o rozměrech 19,85×9,4 m, obsahuje stavební ústřednu, dopravní kancelář, sdělovací místnost, rozvodnu, bateriovou místnost a sociální zázemí. Zařízení SŽDC budou ze současných výpravních budov ČD a. s. v žst. Dynín i žst. Husice vymístěna.

Na zastávce Husice budou na obou nástupištích malé mobiliářové přístřešky a orientační systém. Pro umístění výstroje přejezdu ev. km 32,615 poslouží nový zděný domek s půdorysnou plochou 18 m<sup>2</sup>.

Odstraněny jsou objekty, kolidující s novým řešením – obytný domek čp. 50 km 32,602 (vč. úpravy oplocení) a drážní útulek km 32,631.

Protihluková  
opatření

Ochranu chráněných prostor v okolí dráhy před hlukem ze železniční dopravy má zajistit protihluková stěna u obce Husice v km 32,695 – 33,293 rozvinuté délky 606 m. Zeď je z důvodu navrhované přeložky silnice II/603 oboustranně pohlitvá, s výškou 2,5 m nad temenem kolejnice.

Uvedená opatření doplní individuální protihluková opatření (výměna oken) na třech vytípaných domech.

Trakční vedení,  
silnoproud

Traťový úsek je a zůstane elektrifikován střídavou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz. Trakční vedení hlavního systému v úseku Dynín – Husice bude v hlavních traťových a průběžných staničních kolejích provedeno nové, v dimenzi nosné lano 50 Bz, trolejový drát 100 Cu. Nad ostatními kolejemi rekonstruované části žst. Dynín bude vedlejší sestava nosné lano 50 Bz a trolejový drát 80 Cu bez přídatného lana. Zesilovací vedení dle výsledků energetických výpočtů není třeba.

V km 24,865 bude vybudována čtyřvypínáčová spínací stanice (SpS) Neplachov pro podélné a příčné spínání TV v úseku mezi TNS Nemanice a TNS Veselí n. L. Pro vlastní spotřebu SpS je v objektu umístěna i transformovna 22/0,4 kV, napájená z přípojky 22 kV, kterou zajistí E-ON ve své investici.

Napájení SZZ žst. Dynín je zajištěno z trakčního vedení pomocí transformovny 25/0,4 kV, záložní z distribučního rozvodu stanice z transformovny E.ON.

Samostatnými objekty jsou úpravy osvětlení rekonstruovaného zhlaví žst. Dynín a zastávky Husice včetně přístupových komunikací, dále přípojky VN a nn, změny DOÚO (dálkového ovládání odpojovačů trakčního vedení), rozvody nn a ukolejnění.

Pro zajištění zimního provozu je na nově vložené výhybky žst. Ševětín (tři) a žst. Dynín (šest) navržen elektrický ohřev výhybek s automatickým ovládáním. EOv nerekonstruovaných výhybek obou stanic se ponechá a bude řešen při budoucí modernizaci úseku z Nemanic. V Ševětíně bude pro EOv využito stávající napájení. V Dyníně bude EOv napájen z trakčního vedení pomocí transformovny 25/0,4 kV.

Zabezpečovací  
zařízení

V současné době je staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) ve Ševětíně, Dyníně i Husicích reléové typu AŽD 71 se světelnými návěstidly a elektromotorickými přestavíky. Traťové zab. zař. (TZZ) mezi těmito stanicemi je 3. kategorie typu automatické hradlo AH-83, úsek Ševětín – Dynín je rozdělen hradlem Neplachov.



Kolejové obvody jsou 75 a 275 Hz, v Horusicích impulsivní 25 Hz.

V žst. Ševětín bude reléové SZZ zachováno, pouze budou provedeny úpravy vyplývající z nově vložených výhybek (posuny návěstidel, ovládání výhybek). Náhrada tohoto SZZ elektronickým stavědlem bude provedena při budoucí celkové modernizaci stanice. TZZ Ševětín – Dynín není stavbou dotčeno.

Žst. Dynín bude zabezpečena novým elektronickým stavědlem, umístěným v nové provozní budově. Všechny venkovní prvky i kabelové rozvody budou zřízeny nově. Bude zajištěn přenos kódu VZ ve všech dopravních kolejích.

Úsek Dynín – Veselí n. L. bude zabezpečen TZZ 3. kategorie typu elektronický obousměrný trojznaký automatický blok s přenosem kódu VZ. Výstroj bude soustředěna do přilehlých stanic, úsek do Horusic (do km 34,040) v předmětné stavbě, úsek Horusice – Veselí n. L. je řešen v navazující stavbě.

Oba stávající přejezdy v řešeném úseku jsou světelné bez závor (PZS). Jeden přejezd (přechod ev. km 29,609) bude zrušen, druhý v ev. km 32,675 zůstává a bude zabezpečen novým PZS se závorami, s výstrojí v reléovém domku.

Sdělovací  
zařízení

Podél trati je navržen diagnostický optický kabel (DOK, 36 vláken) a metalický traťový kabel (TK). Dálkový závěsný optický kabel ČD-T bude uložen do země. V žst. Dynín bude na veselském zhlaví a v místě nové technologické budovy vybudována nová místní kabelizace. V žst. Ševětín vyvolá úprava zhlaví překládky, resp. ochranu místních kabelů.

V SpS Neplachov a žst. Dynín jsou navržena přenosová zařízení SDH. V žst. Ševětín a žst. Dynín se navrhnou integrovaná telekomunikační zařízení. V žst. Dynín a z. Horusice má být rozhlasové zařízení, ve stanici navíc i minimalizovaný informační systém. Technologické objekty budou chráněny elektrickou požární signalizací (ASHS v Dyníně), kamerovým systémem a elektrickou zabezpečovací signalizací (EZS, v Dyníně a SpS Neplachov).

Zůstane zachován traťový rádiový systém TRS, pro GSM-R bude provedena příprava k realizaci v budoucí samostatné stavbě.

Přeložky sítí,  
ostatní objekty

Modernizace trati vyvolává přeložky a ochranu dálkového metalického kabelu SŽDC Č. Budějovice – Tábor. Přeložka trati na Horusických blatech vyvolává posunutí Bukovského potoka, dvě přeložky vodovodu a jednu přeložku plynovodu.

Náhradou za vykácenou zeleň je navržena rekultivace opuštěných ploch včetně náhradní výsadby.

Na stavbu navazují a s ní souvisejí další stavby na rameni České Budějovice – Praha, zejména sousední:

„Modernizace trati Nemanice I - Ševětín“. Stavba SŽDC, je zpracována PD obsahující zdvoukolejnění na přeložce téměř v celé délce stavby. „Studie proveditelnosti IV. TŽK 2012“ nepotvrdila pokračování přípravy podle této PD, protože řešení nevykázalo předepsanou míru ekonomické efektivity, doporučena byla varianta „minimální“ s ponecháním částečně jednokolejné tratě, přičemž cílové řešení má být dále hledáno. Z těchto důvodů a vzhledem k potřebě zajistit realizaci ETCS do roku 2018 je zadáno zpracování PD samostatné stavby „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS“, obsahující vedle technologických provozních souborů i celkovou modernizaci invariantního úseku km 25,0 až žst. Dynín.

„Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí – 2. část, Horusice – Veselí“. Stavba SŽDC, hotový projekt s platnými stavebními povoleními, probíhá zadání realizace stavby s předpokladem zahájení stavby v dubnu 2013. Náplní je zdvoukolejnění úseku a rekonstrukce žst. Veselí n. L., spojené s přeložkou trati před stanicí.

„GSM-R IV. koridor Benešov – Č. Budějovice“. Stavba SŽDC, obsahuje rádiový systém GSM-R, pro nějž je v posuzované stavbě pouze příprava. Předpokládá se realizace současně s posledními koridorovými stavbami po roce 2015.

„DOZ Horní Dvořiště st. hranice - České Budějovice - Tábor (mimo)“. Stavba SŽDC přenášejí obsluhu mj. i posuzované stavby na CDP Praha a s realizací po roce 2015.



„ETCS České Budějovice – Praha“. Stavba SŽDC, doplňující koridorové stavby o evropské zabezpečovací zařízení ETCS L2. Zabezpečovací zařízení v posuzované stavbě je pro toto doplnění připraveno. Uvažuje se realizace v souběhu s posledními koridorovými stavbami po roce 2015. Podle Rozhodnutí Evropské komise z 15. 11. 2010 (oznámeno pod číslem K(2010) 7789) se České republice přiznává odchylka od uplatňování rozhodnutí 2006/679/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému na trati Strančice – České Budějovice do 31. 12. 2018.

„D3 0308/C Veselí n. Luž. – Bošilec“. Stavba ŘSD, prodlužující dálnici od Tábora směrem k Českým Budějovicím. Ve stavbě 0308/C se v místě současné silnice I/3 podél žst. Husice vybuduje dálnice, jako náhrada vznikne nová silnice II/603 vedená v Husicích mezi tratí a obcí, která pak v km 32,430 nadchází železniční trať a nahrazuje přejezd ev. km 32,675, který se tak změní na přechod. Od km trati 31,5 navazuje stavba 0309/I, která v místě oblouku u Husických blat využije opuštěné polohy současné železniční trati. Dálniční most na Husických blatech bude mít opěry i pilíře v pokračování opěr a pilířů nového železničního mostu. Na stavbu bylo vydáno územní rozhodnutí a předpokládá se zahájení realizace v roce 2013. Navazující stavba D3 0309/I Bošilec – Ševětín se již přímo s posuzovanou drážní stavbou nestřetává.

## 6. Kapacitní údaje

		PD		projekt
Rozsah stavby	stávající staničení	km	29,303 – 33,773 <sup>1)</sup>	29,303 – 33,773 <sup>1)</sup>
	nové staničení	km	29,259 – 33,702	29,259 – 33,702
	délka rekonstruovaného úseku	km	4,443	4,443
Staniční zab. zařízení	elektronické stavědlo	stanic	1 (žst. Dynín)	1 (žst. Dynín)
Traťové zab. zařízení	elektronický obousměrný AB	mezist. úseků	1	1
Železniční svršek	zřízení koleje tvaru UIC 60 nové	km	8,6	8,7
	zřízení koleje tvaru S 49 (vč. rege.)	km	0,3	0,5 <sup>2)</sup>
	výhybek tvaru UIC 60	vých. jednotek	6	6
	výhybek tvaru S 49	vých. jednotek	2	3 <sup>2)</sup>
Nástupiště	vnější na zastávce	hran	2 (po 90 m)	2 (po 90 m)
Železniční přejezd	rekonstrukce	objektů	1 (dvoukolejný)	1 (dvoukolejný)
Mostní objekty	mosty nové (vč. podchodů)	objekty	2	1 <sup>3)</sup>
	most rekonstruovaný	objekt	1	1
	propustky rekonstruované	objekty	2	2
	silniční nadjezd rekonstruovaný	objekty	1	1
Protihlukové stěny	(rozvinutá délka)	m	622	606
Pozemní objekty	nové budovy	objekty	2	3 <sup>4)</sup>
	nové přístřešky	objekty	4	2 <sup>3)</sup>
Trakční vedení	stavební úpravy, rozvinutá délka	km	14	15
	spínací stanice (Neplachov)	objekt	1	1
Úspora pracovních sil		osob	5	7 <sup>5)</sup>
Zábory trvalé		m <sup>2</sup>	117 886 <sup>6)</sup>	34 385 <sup>6)</sup>
	z toho zemědělský půdní fond	m <sup>2</sup>	12 523 <sup>6)</sup>	3 213 <sup>6)</sup>
	z toho lesní půdní fond	m <sup>2</sup>	0	0

<sup>1)</sup> Mimo tento rozsah stavby jsou úpravy chotýčanského zhlaví žst. Ševětín a SpS Neplachov.

<sup>2)</sup> V žst. Ševětín je navrženo odbočení do 2. koleje pro V=100 km/h, namísto V=80 km/h v PD. Z tohoto důvodu se rozšířil rozsah prací o jednu výhybku a cca 0,2 km koleje.

<sup>3)</sup> Vypuštěn původně nově navrhovaný podchod v z. Husice, přístup bude zajištěn přes přechod. Tím bylo vypuštěno i uvažované zastřešení obou ramp podchodu. O změně bylo rozhodnuto na 6. kontrolním dni na přípravu a realizaci staveb SSZ z 13. 6. 2012.

<sup>4)</sup> Technologie přejezdového zab. zař. přejezdu ev. km 32,675 bude umístěna do zděného domku, namísto původně uvažované technologické buňky.



- <sup>5)</sup> Zrušením žst. Husice se ušetří výpravčí (1 ve směně, 5,5 celkem) a dozorce (1 v denní směně v pracovní dny, 1,2 celkem).
- <sup>6)</sup> Včetně pozemků, na nichž je umístěna dráha již nyní, ale které jsou mimo vlastnictví SŽDC nebo ČD (nevypořádané pozemky). V PD byly oproti projektu uvedeny i nevypořádané pozemky v úseku Ševětín – Dynín.

Ostatní drobné změny vyplynuly ze zpřesněného rozpracování řešení v projektu.

## 7. Seznam provozních souborů a stavebních objektů

číslo PS, SO název

změny proti PD

### PROVOZNÍ SOUBORY

#### Zabezpečovací zařízení

PS 41-01-01 Žst. Ševětín, úpravy SZZ

PS 43-01-01 Žst. Dynín, SZZ

PS 44-01-01 Dynín – Husice, TZZ

#### Sdělovací zařízení

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

PS 41-02-02 Žst. Ševětín, ITZ

PS 42-02-10 Ševětín – Dynín, SpS Neplachov, EZS

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

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

PS 42-02-13 Ševětín – Dynín, SpS Neplachov, úpr. stáv. DK SŽDC ČB-T

nahrazuje SO 42-73-12

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

PS 43-02-02 Žst. Dynín, ITZ

PS 43-02-04 Žst. Dynín, ASHS

PS 43-02-05 Žst. Dynín, EZS

PS 43-02-06 Žst. Dynín, rozhlasové zařízení

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

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

PS 43-02-09 Žst. Dynín, kamerový systém

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

nahrazuje SO 43-73-11

PS 44-02-01 Dynín – Husice, zastávka Husice, rozhlasové zařízení

~~PS 44-02-02 Dynín – Husice, demontáž zařízení indikátoru horkoběžnosti~~

~~již demontován~~

PS 44-02-03 Dynín – Husice, zast. Husice, demontáž stáv. sděl. zař. ve VB

PS 44-02-04 Dynín – Husice, DOK a TK

PS 44-02-05 Dynín – Husice, příprava pro radiový systém GSM-R

PS 44-02-06 Dynín – Husice, DOK ČD-T

nahrazuje PS 47-02-05

PS 44-02-07 Dynín – Husice, úpr. stáv. DK SŽDC Č. Budějovice – Tábor

nahrazuje SO 44-73-11

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

~~PS 47-02-05 Dynín – Husice, DOK ČD-T~~

~~nahrazen PS 44-02-06~~

#### Silnoproudá zařízení vč. DŘT

##### Dispečerská řídicí technika (DŘT)

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

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

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

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

##### Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic

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

PS 42-04-02 Ševětín – Dynín, SpS Neplachov, rozv. 25 kV, systém kontroly a řízení

PS 42-04-03 Ševětín – Dynín, SpS Neplachov, vlastní spotřeba

PS 42-04-04 Ševětín – Dynín, SpS Neplachov, vnější uzemnění

##### Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)

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



**STAVEBNÍ OBJEKTY****Inženýrské objekty***Železniční svršek a spodek*

- SO 41-10-01 Žst. Ševětín, železniční svršek
- SO 41-11-01 Žst. Ševětín, železniční spodek
- SO 43-10-01 Žst. Dynín, železniční svršek
- SO 43-11-01 Žst. Dynín, železniční spodek
- SO 43-15-01 Žst. Dynín, vstrojení trati
- SO 44-10-01 Dynín – Husice, železniční svršek
- SO 44-11-01 Dynín – Husice, železniční spodek
- SO 44-15-01 Dynín – Husice, vstrojení trati

*Nástupiště*

- SO 44-14-01 Dynín – Husice, zast. Husice, nástupiště

*Železniční přejezdy*

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

*Mosty, propustky a zdi*

- SO 43-26-01 Žst. Dynín, demolice návěstních krakorců
- SO 44-22-01 Dynín – Husice, siln. most v ev. km 30,017
- SO 44-20-01 Dynín – Husice, zrušení mostu v ev. km 30,728
- SO 44-20-02 Dynín – Husice, zrušení mostu v ev. km 30,927
- SO 44-20-03 Dynín – Husice, žel. most v km 30,920
- SO 44-21-01 Dynín – Husice, propustek v ev. km 31,598
- ~~SO 44-23-01 Dynín – Husice, zárubní zeď v km 32,565 – 32,610~~

zeď zrušena vzhledem  
k demolici domku nad zdí,  
zbylá náplň převedena do  
SO 44-11-01  
podchod zrušen

- ~~SO 44-20-04 Dynín – Husice, podchod v km 32,670 – Husice~~
- SO 44-20-05 Dynín – Husice, žel. most v ev. km 32,959
- SO 44-21-02 Dynín – Husice, propustek v ev. km 33,657

*Ostatní inženýrské objekty (IS a hydrotech. objekty)*

- ~~SO 42-73-12 Ševětín – Dynín, SpS Neplachov, úprava stávajícího DK SŽDC~~
- ~~SO 43-73-11 Žst. Dynín, úprava stávajícího DK SŽDC Č. Budějovice – Tábor~~
- ~~SO 44-73-11 Dynín – Husice, úprava stáv. DK SŽDC Č. Budějovice – Tábor~~
- SO 44-81-01 Dynín – Husice, úprava Bukovského potoka v km 30,890
- SO 47-83-01 Ševětín – Husice, kácení mimolesní zeleně, rekultivace a veg.  
úpravy

nahrazen PS 42-02-13  
nahrazen PS 43-02-10  
nahrazen PS 44-02-07

*Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)*

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

*Pozemní komunikace*

- SO 42-30-04.1 Ševětín – Dynín, úprava příjezdu k SpS Neplachov  
[vlastník městys Ševětín]
- SO 42-30-04.2 Ševětín – Dynín, zpev. plocha SpS Neplachov  
[vlastník ČR-SŽDC]
- SO 44-30-01 Dynín – Husice, přeložka polní cesty
- SO 47-32-01 Ševětín – Husice, dopravní opatření

rozdělení a úprava názvu  
původního SO 42-30-04  
rozdělení a úprava názvu  
původního SO 42-30-04

*Protihlukové objekty*

- SO 44-50-01 Dynín – Husice, protihluková stěna

**Pozemní stavební objekty a tech. vybavení poz. stav. objektů***Pozemní objekty budov*

- SO 43-40-01 Žst. Dynín, úpravy výpravní budovy
- SO 43-40-02 Žst. Dynín, provozní (technologický) objekt



SO 44-40-01 Dynín – Husice, zast. Husice, úpravy výpravní budovy  
 SO 44-40-02 Dynín – Husice, reléový domek v km 32,620

nový SO, zděný objekt  
 namísto technologické  
 buňky

#### *Zastřešení nástupišť*

SO 44-41-01 Dynín – Husice, zast. Husice, nástupištní přístřešky  
~~SO 44-41-02 Dynín – Husice, zast. Husice, zastřešení podchodu~~

*podchod zrušen*

#### *Protihlukové objekty*

SO 44-51-01 Dynín – Husice, individuální protihluková opatření

#### *Demolice*

SO 44-45-01.1 Dynín – Husice, demolice drážního domku čp. 50  
 [pozemek p. č. 128]  
 SO 44-45-01.2 Dynín – Husice, demolice útulku pro zaměstnance  
 [pozemek p. č. 129]

rozdělení a úprava názvu  
 původního SO 44-45-01  
 rozdělení a úprava názvu  
 původního SO 44-45-01

#### *Vnější vybavení budov (oplocení)*

SO 42-42-01 Ševětín – Dynín, ochranné oplocení SpS Neplachov  
 SO 44-42-01 Dynín – Husice, úpravy oplocení

#### **Trakční a energetická zařízení**

##### *Trakční vedení*

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

##### *Spínací stanice – stavební část*

SO 42-40-02 Ševětín – Dynín, spínací stanice Neplachov

##### *Ohřev výhybek (EOV)*

SO 41-64-01 Žst. Ševětín, EOV  
 SO 43-64-01 Žst. Dynín, EOV

##### *Rozvody VN a NN*

SO 42-62-01 Ševětín – Dynín, SpS 25 kV, 50 Hz, Neplachov, přípojka 22 kV  
 SŽDC  
 SO 42-62-02 Ševětín – Dynín, SpS 25 kV, 50 Hz, Neplachov, DOÚO  
 SO 42-62-08 Ševětín – Dynín, SpS Neplachov, venk. přípojka 22 kV E.ON  
 SO 43-62-01 Žst. Dynín, úprava osvětlení a rozvodů nn  
 SO 43-62-02 Žst. Dynín, DOÚO  
 SO 44-62-01 Dynín – Husice, zastávka Husice, úprava osvětlení a rozvodů  
 nn

~~SO 44-62-02 Dynín – Husice, zastávka Husice, osvětlení podchodu~~

*podchod zrušen*

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

##### *Ukolejnění vodivých konstrukcí*

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

## **8. Připomínky**

Při realizaci stavby je třeba respektovat následující připomínky, které vyplynuly z posuzování a projednávání dokumentace:

### **Železniční svršek a spodek, nástupiště**

1. Konstrukci pražcového podloží upřesnit po odtěžení kolejového lože sondami na úroveň projektované zemní pláně s ověřením únosnosti spolu s ostatními vlastnostmi zemní pláně



(provedením průkazných zkoušek podle TKP staveb státních drah a vyhodnocením získaných výsledků) za účasti investora, zhotovitele a geotechnické konzultační firmy.

2. Při provádění zemních prací dbát na trvalé odvodnění zemní pláně a všech výkopů.
3. Ověřit podle TKP staveb státních drah v předstihu vlastnosti materiálů z výkopů, použitelných do násypů a přísypávek, předepsanými laboratorními zkouškami. Musí být doložena stabilita navrženého drážního tělesa, navržena optimální technologie zřizování nových násypů vč. jejich založení, přísypávek a dosažení požadovaných vlastností tělesa železničního spodku. Místa trvalého geotechnického monitoringu budou upřesněna ve spolupráci s geotechnickou konzultační firmou.
4. Podle skutečně zastížených zemin upřesnit vegetační ochranu svahů tak, aby byla zajištěna trvalá ochrana svahů.
5. Odvoz těženého materiálu a navážení nového materiálu (zejména pro železniční svršek, spodek, PHS a umělé stavby) musí být prováděny bez degradace zemní pláně, s využitím dopravy po kolejích.

### **Mostní objekty**

6. Předložit ke schválení projekty izolací pro konkrétní vybraný SVI, včetně Technologických předpisů.
7. Izolace provádět v souladu s platnými TNŽ. Zajišťovací body řešit podle výnosu čj. 1453/2001-O7-Hg.
8. Prostupy trubek skrz betonové a železobetonové konstrukce řešit neděrovanými trubkami, vyčnívající části z HDPE s přesahem.
9. Předložit investorovi ke schválení VVOK veškerých ocelových konstrukcí.
10. Příkopové tvarovky zaústovat do šachet s min přesahem 100 mm.
11. Letopočty provádět vlysem do betonu a o jednotné výšce 200 mm.
12. Veškeré poklopy zajistit proti odcizení - řešení dohodnout se správcem.
13. Zajistit spolupráci s geoteknikem při pilotovém založení.

### **Trakční vedení, silnoproudá elektrotechnika**

14. Při realizaci stavby nutno sledovat koordinaci a vzájemnou spolupráci s distribuční společností E.ON Distribuce, a. s., která na základě smluvních vztahů s investorem stavby SŽDC zajišťuje nezbytné související montážní práce (přeložky vedení distribuční soustavy) a další náležitosti, které jsou vyvolané touto stavbou a vyplývají ze zákona 458/2000 Sb. a vyhlášky č. 51/2006 Sb. ve znění vyhlášky č. 81/2010 Sb. v platném znění.
15. V rámci realizace stavby při výstavbě osvětlení bude sledováno ustanovení předpisu SŽDC E11 Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC, schválený GR SŽDC čj. S 14840/11-OAE s účinností od 1. 4. 2011.
16. V rámci realizace stavby bude provedeno a ověřeno „Koordinační schéma ukolejnění a trakčního propojení (KSU a TP) dle „Směrnice pro zavedení, používání a správu KSU a TP (příl. k čj. 56731/96-S14 ze dne 27. 5. 1996) ve znění všech platných změn a doplňků.
17. V rámci realizace stavby při provádění technicko bezpečnostních zkoušek (TZB) trakčního vedení musí být respektován „Pokyn generálního ředitele č.15/2008“, vydaný GR SŽDC, pod čj. S1712/08-OAE ze dne 31. 10. 2008 v platném znění.

### **9. Závěr**

Stavba „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí – 1. část, Ševětín – Horusice“ je v souladu se záměry České republiky a SŽDC.

Předložený projekt stavby odpovídá potřebám SŽDC a požadavkům zákona o drahách č. 266/1994 Sb. a stavebního zákona č. 183/2006 Sb., vyhláškám č. 173/1995 Sb. (dopravní řád drah), č. 177/1995 Sb. (stavební a technický řád drah), vše v aktuálním znění. Odpovídá i požadavkům na projekt stavby podle Směrnice GR SŽDC č. 11/2006, členění SO a PS je podle subsystémů TSI.



Na základě výsledků projednání a posouzení předmětného projektu stavby


**se doporučuje**

- a) **schválit**  
projekt stavby „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí – 1. část, Ševětín – Horusice“;
- b) **potvrdit**  
závazné ukazatele stavby „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí – 1. část, Ševětín – Horusice“:
- |  |           |
|--|-----------|
| - prostorová průchodnost (podle ČSN 73 6320)         | UIC GC    |
| - traťová třída zatížení při rychlosti max. 120 km/h | UIC D4    |
| - traťová rychlost                                   | 160 km/h, |
- c) **uložit**  
investorovi stavby:
- zajistit realizaci předmětné stavby při splnění podmínek, uvedených v 8. kapitole tohoto posuzovacího protokolu;
  - při realizaci dodržet výše uvedené kapacitní ukazatele stavby uvedené v kap. 6 tohoto posuzovacího protokolu.

Zpracovala SSZ ÚT, zapsal Fridrich

V Praze dne 8. dubna 2013

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
**Stavební správa západ**  
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955  
DIČ: CZ70994234  
(3)

  
Ing. Pavel Mathé  
technický náměstek SSZ