

Naše zn.: 17 532/2014-SSZ-ÚT1

Příloha ke schvalovacímu protokolu čj.

/2014-O6

Vyřizuje: Fridrich  
Telefon: 972 244 833  
Mobil: 602 269 052  
E-mail: Fridrich@szdc.cz  
Datum: 20. 11. 2014

## Posuzovací protokol

### přípravné dokumentace stavby

### **„Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, příprava pro ETCS, 2. část“**

#### 1. Všeobecné údaje

Posuzovaná přípravná dokumentace „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, příprava pro ETCS, 2. část“ je jednou ze staveb IV. tranzitního železničního koridoru (TŽK). Jeho projektová příprava začala v roce 2000, kdy ILF CE s. r. o. zpracoval 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).

Hodnocená stavba se zabývá úsekem Ševětín (mimo) – Dynín (včetně). Ten byl původně součástí stavby „Modernizace trati Ševětín – Veselí n. L., 1. část – úsek Ševětín – Horusice“, na níž zpracoval ILF CE s. r. o. v roce 2003 přípravnou dokumentaci. Další přípravu ovlivnilo déletrvající hledání územně průchodného a ekonomicky efektivního řešení úseku Nemanice I – Ševětín – Dynín. Ve snaze pokračovat s přípravou alespoň invariantní části koridoru proto nejprve bylo na 138. zasedání *Odborné komise pro posuzování rozsahu modernizace železničních koridorů* dne 2. 3. 2010 přijato rozhodnutí o posunutí hranice mezi úseky modernizovanými ve stavbách Nemanice I – Ševětín a Ševětín – Horusice do km 29,303 v žst. Dynín. Následně se ukázalo, že všechna prověřovaná řešení úseku Nemanice I – Ševětín se směrově i výškově napojují na stávající trať nejpozději v km 25,000 mezi žst. Ševětín a žst. Dynín, tedy invariantní je rovněž úsek km 25,000 – 29,303.

V roce 2013 byla proto zadána přípravná dokumentace (PD) a záměr projektu (ZP) stavby „**Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, příprava pro ETCS, 2. část**“, která řeší modernizaci stávající dvoukolejní trati v úseku km 25,000 – 29,303 ve všech profesích na rychlost 160 km/h v rozsahu dle Směrnice SZDC 16/2005 a TSI CR na stávajícím drážním tělese, tedy rekonstrukci železničního svršku, spodku, mostních objektů, trakčního vedení, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Součástí je rekonstrukce z. Neplachov a části žst. Dynín resp. zřízení nové zast. Dynín zastávka.

Stavba neobsahuje přímo technologie a zařízení ETCS, ale vytváří rekonstrukci sdělovacího a zabezpečovacího zařízení (instalaci elektronického traťového zařízení a sdělovacích sítí) předpoklady pro následnou realizaci samostatné stavby „ETCS Votice – České Budějovice“, která by byla realizována do konce roku 2018 tak, aby byly splněny požadavky vyplývající z mezinárodních dohod a z výjimky udělené Evropskou komisí (Rozhodnutí 2010/691/EU z 15. listopadu 2010). Tento postup je ve shodě s návrhem aktualizace Národního implementačního plánu.

Název stavby vychází z výše uvedeného rozhodnutí o zařazení předmětného úseku do stavby Nemanice I – Ševětín a ne zcela vystihuje náplň PD stavby. Věcné i finanční zařazení úseku km 25,000 až 29,303 ke stavbě Nemanice I – Ševětín odpovídá i projektovým variantám Aktualizace studie proveditelnosti IV. TZK z roku 2012.

Dokumentace byly dokončeny v březnu 2014. Zhotovitelem ZP a PD je SUDOP PRAHA a. s. s dominantní subdodávkou IKP CE s. r. o., hlavním inženýrem projektu je ing. Miloš Krameš.



Rozhodujícími podklady pro zpracování ZP a PD byly:

- zadávací dokumentace (SŽDC SSZ 2013);
- „Aktualizace studie proveditelnosti IV. TŽK 2012“ (SUDOP PRAHA 10/2012);
- PD „Modernizace trati Ševětín – Veselí n. L., 1. část – úsek Ševětín - Horusice“ (ILF CE 2003);
- „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);
- železniční bodové pole (Pragema 2011), geodetické zaměření (Pragema a SUDOP PRAHA 2013) a jednotné železniční mapy;
- geotechnický a stavebně technický průzkum (GeoTec-GS 2003, SUDOP PRAHA 2013);
- předkategorizace, pasportní informace správců o stavu hmotného investičního majetku;
- mapové podklady, údaje o vlastních nemovitostí;
- obecně platné zákony, vyhlášky, technické specifikace pro interoperabilitu (TSI), normy, drážní předpisy a výnosy.

Přípravu stavby zajišťuje SŽDC, Stavební správa západ (SSZ), Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 a vede ji ing. Eliška Hrušková. Předpokládá se, že stavba bude hrazena z prostředků fondu OPD2 a SFDI.

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

Stavba řeší modernizaci úseku Ševětín (mimo) – Dynín (včetně) trati České Budějovice – Benešov u Prahy, označené v jízdním řádu pro cestující č. 220, v tabulkách traťových poměrů č. 704. Trať je součástí dráhy celostátní. Leží na IV. TŽK Rakousko – Č. Budějovice – Praha – Děčín – SRN. Vydáním Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 je trať zařazena do sítě TEN-T jako součást globální sítě osobní i nákladní dopravy. Je elektrifikovaná (25 kV 50 Hz) a v daném úseku dvoukolejná.

Úsek leží v Jihočeském kraji v katastrálních územích Ševětín, Neplachov, Dynín a Bošilec. Prochází zemědělskou krajinou Třeboňské pánve, zástavbu v blízkosti trati reprezentují jen malé vesnice Neplachov a Dynín. V těsném souběhu s řešeným úsekem vede silnice I/3, procházející přestavbou na dálnici D3. Začlenění stavby do území se nemění, stavba svými hranicemi téměř nepřesahuje současné těleso dráhy, které bylo rozšířeno při zdvoukolejnění v 80. letech, nebylo tehdy ale majetkově vypořádáno. Je proto nutné řešit i rozsáhlé výkupy pozemků. Stavba využívá koridoru, který Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje (ZÚR Jčk) z roku 2011 určují pro železnici jako veřejně prospěšnou stavbou označenou D3/3. Územní řízení zahájil Magistrát města České Budějovice 4. 7. 2014 a dne 18. 11. 2014 proběhlo veřejné ústní jednání, vydání územního rozhodnutí se očekává do konce roku 2014.

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.

## **3. Projednání dokumentace**

PD byla v průběhu zpracování konzultována na pracovních poradách v rámci SŽDC se složkami dotčenými stavbou. Podkladem pro zpracování PD byla též projednání dokumentace s dalšími dotčenými osobami.

PD byla projednána:

- se SŽDC úsekem řízení provozu souhrnným vyjádřením čj. 9272/2014-O12 z 3. 3. 2014;
- s GŘ SŽDC O13 vyjádřením čj. 3248/14-O13 z 24. 2. 2014;
- s GŘ SŽDC O14 vyjádřením čj. 9920/14 z 4. 3. 2014;
- s GŘ SŽDC O26 stanoviskem čj. 12922/2014-O26 z 20. 3. 2014;
- se SŽDC OŘ Plzeň souhrnným stanoviskem čj. 2522/2014-OŘ PLZ-010/INV z 12. 2. 2014;
- se SŽDC SSZ připomínkami čj. 2 132/2014-SSZ-ÚT z 17. 2. 2014;
- se SŽDC SŽE Hradec Králové vyjádřením bez čj.;
- se SŽDC TUDC vyjádřením čj. 658/14-TÚDC z 13. 2. 2014;
- s ČD Telematika a. s. souhrnným stanoviskem čj. 2618/2014-O z 6. 2. 2014;
- s ČD a. s. souhrnným stanoviskem čj. 151/2014-O3 z 3. 3. 2014;

Připomínky byly projednány dne 6. 3. 2014, záznamy jsou součástí dokladové části. Přijaté připomínky byly zapracovány do dokumentace nebo jsou uvedeny v tomto posuzovacím protokolu jako podmínka pro zohlednění



v dalším stupni přípravy. Přípravná dokumentace je zpracována v souladu s platnou legislativou a technickými normami a předpisy SŽDC.

Ministerstvo dopravy sdělilo dopisem čj. 204/2014-910-IZD/2 z 23. 10. 2014, že záměr projektu byl projednán na Centrální komisi MD dne 15. 7. 2014 se závěrem „Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „Modernizace tratě Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část“ schvaluje bez podmínek.“

#### 4. Zdůvodnění stavby

Traťový úsek Ševětín – Dynín je součástí trati České Budějovice – Benešov u Prahy – Praha, jejíž modernizaci jakožto IV. TŽK 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 jejích uživatelů zejména v dálkové dopravě Praha – Tábor – České Budějovice (– Linz), dále zvýšení kapacity dráhy zejména pro nákladní dopravu, zajištění prostorové průchodnosti 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 – Dynín:

- naroste traťová rychlost z 100 km/h na 160 km/h a tím se zkrátí cestovní doba mezi Prahou a Českými Budějovicemi o 1 minutu;
- zvýší se bezpečnost provozu odstraněním úrovnových nástupišť v žst. Dynín a zajištěním přenosu kódu vlakového zabezpečovače,
- odstraněním úrovnových nástupišť v Dyníně se vytvoří podmínky pro dálkové ovládání žst. Dynín a tím pro snížení nákladů na obsluhu dopravní cesty;
- na nástupišťích naroste komfort při nástupu a výstupu do vlaků při zajištění bezbariérového přístupu;
- náhradou zastaralých staveb a zařízení se zvýší spolehlivost provozu.

Ekonomická efektivita stavby je doložena schválenou „Aktualizací studie proveditelnosti IV. TŽK 2012“.

#### 5. Navržené řešení a jeho zhodnocení

Náplní stavby je modernizace dvoukolejné trati v úseku Ševětín (mimo) – Dynín (částečně včetně). Vlastní žst. Ševětín ani dvojice protisměrných oblouků (levý a pravý) za touto stanicí směrem na Dynín nejsou zařazeny této stavby, protože směrové řešení těchto oblouků je úzce provázáno s výslednou stopou trati mezi Nemanicemi a Ševětínem. Řešený úsek tak začíná v mezistaničním úseku ve stávajícím km 25,000.

Trať mezi km 25,000 a žst. Dynín je směrově příznivá a umožňuje zvýšení rychlosti bez přeložek. Rekonstrukci projde i jediná zdejší zastávka Neplachov.

Žst. Dynín po dokončení nyní probíhající stavby „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí – 1. část, Ševětín – Horusice“ bude mezilehlou stanicí na dvoukolejné trati se dvěma hlavními (1, 2) a dvěma předjízdny (3, 4) kolejemi. Ve stanici zůstává 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. Dochází k rekonstrukci kolejíště veselského zhlaví (od km 29,303), celého staničního zabezpečovacího zařízení umístěného do nové provozní budovy a také k náhradě převážné části trakčního vedení. Posuzovaná stavba na tento stav navazuje a její náplní tak je rekonstrukce kolejíště ševětínského zhlaví, staničních kolejí do stávajícího km 29,303, dále železničních mostů pod jižním zhlavím a trakčního vedení na jižním zhlaví. Nástupiště budou vymístěna ze staničních kolejí k ševětínskému záhlaví stanice, čímž se přiblíží obci. Přístup na nástupiště umožní dvojice nových chodníků, zaústěných do rekonstruovaného mostu ev. km 28,413.

V současné době je v celém úseku možná rychlost 100 km/h a modernizací bude zvýšena na 160 km/h.

Modernizace trati obsahuje rekonstrukci železničního svršku a spodku, nástupišť a přístupů na ně, mostních objektů, traťového i staničního zabezpečovacího zařízení, sdělovacích zařízení, trakčního vedení, silnoproudých zařízení, osvětlení, informačního a orientačního systému, vyvolané úpravy inženýrských sítí a nové přístřešky.

**Železniční svršek** Železniční svršek nyní tvoří kolejnice tvaru 49E1 na pražcích s žebrovým upevněním SB8, ve stanici Dynín též s rozponovým upevněním.

Navrhuje se rekonstrukce obou traťových kolejí a všech čtyř staničních kolejí žst. Dynín v celé délce úseku. Staniční koleje budou mít nově délku 715 m (1. SK), 675 m (2. SK) a 670 m (3. a 4. SK). Kolejový rošt bude v hlavních staničních a v traťových kolejích použit nový s kolejnicemi tvaru 60E2 na pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním. Pro předjízdny koleje PD navrhuje užitý kolejový rošt s kolejnicemi tvaru 49E1 na pražcích s tuhým upevněním. Všechny výhybky jsou navrženy nové, 2. generace, na betonových pražcích, s kolejnicemi tvaru 60E2 nebo 49E1. Kolejnice se svaří do bezстыkové koleje.



	Směrově je trať téměř přímá s oblouky velkých poloměrů. Geometrické parametry koleje vyhoví rychlosti 160 km/h s rezervou pro možnost jejího dalšího zvýšení. Výhybky jsou navrženy pro rychlost 60 km/h v odbočných větvích do spojek a do předjízdňných kolejí.
Železniční spodek	<p>Železniční spodek využívá současné zemní těleso tvořené náspy a zářezy výšky do 10 m, které se rozšíří přispávkou pouze v místech nástupišť. Vyšší únosnosti pražcového podloží se dosáhne sanací pražcového podloží vložím podkladní vrstvy ze štěkodrti a zlepšení zeminy zemní pláň mechanicky, vápnem a cementem. U mostů je navržena zesílená konstrukce pražcového podloží.</p> <p>Odvodnění zajistí příkopy, rigoly, soustava tratívodů, svodná potrubí, ve zvodnělých svazích i plošné svahové drény a svahová žebra. Svahy nad odvodněním budou lokálně podchyceny zárubními gabionovými zídkami.</p>
Nástupiště	<p>Na zastávce Neplachov jsou dnes dvě vnější nástupiště tvořená konzolovými deskami, o délce 250 m a 264 m, vzájemně propojená ocelovou lávkou. Nově jsou obě nástupiště posunuta o cca 110 m k Dynínu a budou zpřístupněná novým podchodem v km 26,212 ve vazbě na nový chodník vedoucí od obce pod novou dálnicí D3.</p> <p>Ve stanici Dynín jsou dnes u dopravních kolejí nízká úrovněová se zpevněnou hranou. Nově bude místo zastavování osobních vlaků posunuto blíže k obci na ševětínské záhlaví stanice a vznikne tak nová zastávka „Dynín zastávka“ se dvěma vnějšími nástupišti.</p> <p>Všechna čtyři vnější nástupiště budou mít délku 90 m, výšku 550 mm nad temenem kolejnice a zajistí přístup i osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Konstrukce je navržena z konzolových desek.</p>
Přejezdy	<i>V řešeném úseku se nenacházejí.</i>
Mostní objekty	<p>Rekonstrukcí projdou všechny mostní objekty v řešeném úseku:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- železniční most ev. km 25,202 je tvořen 1. TK cihelnou klenbou na kamenných opěrách, v 2. TK betonovou klenbou. Nosná konstrukce vyhoví a bude ponechána, prostorovou průchodnost zajistí nové římsy;</li> <li>- ocelová lávka pro pěší v ev. km 26,055 na zastávce Neplachov bude snesena a nahrazena následujícím novým železničním mostem;</li> <li>- nový železniční most v km 26,212 bude sloužit jako podchod v posunuté zastávce Neplachov. Navazuje na nový podchod pod dálnicí D3. Staticky se navrhuje železobetonový monolitický rámový podchod o světlé šířce 3 m se schodišti;</li> <li>- železniční most ev. km 26,577 má předem předpjaté nosníky PSKT o rozpětí 20 m. Vodorovná nosná konstrukce i spodní stavba budou sanovány;</li> <li>- propustek ev. km 26,632 klenbový a rámový o světlosti 2 m bude přestavěn na železniční most km 26,588 z důvodu převedení průtoku Neplachovského potoka pod tělesem železnice. Most bude polorámový přesýpaný železobetonový objekt o světlosti 5 m s volnou výškou 2,3 m;</li> <li>- železniční most ev. km 28,401 železobetonový rámový přes Bošilecký potok bude zachován s obnovenou izolací;</li> <li>- železniční most ev. km 28,413 se dvěma prvkovými ocelovými mostovkami a mostnicemi přes silnici III/1555 do Dynína s nedostatečnou výškou 4,05 m bude zcela přestavěn. Důvodem je zvýšení traťové rychlosti, zvětšení šířky mostu kvůli chodníku k posunutým nástupišťům a zvětšení podjezdové výšky. Nově je navržena mostovka ze zabetonovaných ocelových svařovaných nosníků o rozpětí 12,6 m, s výjimkovou podjezdnou výškou 4,23 m při zdvihu kolejí o 0,7 m.</li> </ul>
Ostatní inženýrské objekty	V souvislosti s rekonstrukcí mostu km 26,588 bude upraveno koryto Neplachovského potoka a cestní propustky přes potok budou nahrazeny dvojicí brodů. Stavba si vyžádá ochranu křížených sdělovacích sítí O2 a plynovodů. Součástí stavby je i kácení mimolesní, vesměs náletové zeleně.
Pozemní komunikace	Do pozemních komunikací patří úprava polní cesty u nové dynínské zastávky vyvolaná rozšířením zemního tělesa železnice, nové chodníky na nástupiště, úprava silnice III/1555 spojená s rekonstrukcí mostu ev. km 28,413 a dopravní opatření po dobu stavby.
Protihlukové objekty	<i>Zpracovaná hluková studie doložila, že pro záměr lze využít ustanovení pro starou hlukovou zátěž a není nutné budovat pro ochranu okolní zástavby protihlukové stěny.</i>
Pozemní stavby,	Na všech čtyřech nástupišťích budou umístěny přístřešky pro cestující, každý o ploše 6,2 m <sup>2</sup> .



demolice	Objekt opouštěné čekárny v Neplachově bude zdemolován.
Trakční vedení a energetická zařízení	<p>Trakční vedení pro střídavou trakční proudovou soustavu 25 kV 50 Hz bude rekonstruováno v plném rozsahu, vyjma bran budovaných v žst. Dynín sousední stavbou. Nově budou použity průřezy trakčního vedení hlavní sestavy pro hlavní koleje 100Cu+50Bz, s přídatným lanem 50Bz pro vedlejší sestavu předjízdových kolejí 80Cu+50Bz.</p> <p>Elektrický ohřev výměn je v žst. Dynín nasazen už v současné době a bude obnoven i na šesti rekonstruovaných výhybkách. Součástí EOv budou rovněž čidla v kolejišti, ovládání bude možné manuálně nebo automaticky. Současně je řešena dálková diagnostika EOv na pracovišti CDP Praha a na ED České Budějovice v souladu s Technickými specifikacemi systémů zařízení a výrobků TS 2/2008 – ZSE č.j.11980/09-OAE v platném znění</p> <p>Na zastávce Neplachov a v žst. Dynín budou nově řešeny rozvody nízkého napětí a venkovní osvětlení (stožáry výšky 6 m a 12 m, svítidla v podchodu). Dále je řešena dálková diagnostika provozních stavů venkovního osvětlení na pracovišti CDP Praha a na ED České Budějovice a pracovišti údržby OR SEE v souladu s Technickými specifikacemi systémů zařízení a výrobků TS 2/2008 – ZSE č.j.11980/09-OAE v platném znění</p> <p>Systém dálkového ovládání úsekových odpojovačů (DOÚO) bude zachován, resp. doplněn s provedením nové kabelizace.</p> <p>Kovové konstrukce v prostoru ohroženém trakčním vedením budou ukolejněny.</p>
Zabezpečovací zařízení	<p>Současné traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) úseku Ševětín – Dynín je 3. kategorie typu AH-83 z roku 1992 s bodem na trati. Kolejové obvody mají elektronické přijímače EFCP. Toto zařízení bude nahrazeno novým TZZ typu AB s kolejovými obvody a přenosem kódu liniového vlakového zabezpečovače (LVZ), přičemž AB bude doveden až do žst. Ševětín a uvázán do tamního reléového staničního zabezpečovacího zařízení.</p> <p>V žst. Dynín se nyní v sousední stavbě staví staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie typu elektronické stavědlo, s přenosem kódu LVZ ve všech kolejích. Toto SZZ bude zachováno, dojde pouze k aktivaci připraveného návěštění vlakových cest omezenou rychlostí (VCO) pro rychlosti 120 km/h, posunu vnějších prvků v kolejišti a k úpravě software.</p>
Sdělovací zařízení	<p>Podél trati je navržen dálkový 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 ševětinském zhlaví vybudována nová místní kabelizace.</p> <p>V žst. Dynín bude upraveno zapojení SDH. V z. Neplachov a žst. Dynín má být rozhlasové zařízení, ve stanici navíc i vizuální informační systém a kamerový systém. Technická zařízení budou zapojena do systému dálkové diagnostiky železniční infrastruktury, směřovaného do ED SŽDC České Budějovice a do CDP Praha.</p>
Silnoproudá technologie včetně DŘT	<p>Podřízená stanice dispečerské řídicí techniky (DŘT) v žst. Dynín bude doplněna z důvodu doplnění technologie DOÚO, aktualizován bude také software DŘT ED SŽDC Č. Budějovice.</p> <p>Pro napájení EOv ševětinského zhlaví žst. Dynín z trakčního vedení je navržena typová kiosková trafostanice 25/0,46 kV.</p>

#### Související stavby:

„Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, příprava pro ETCS, 1. část“. Stavba SŽDC v přípravě ve stupni PD, navazující v km 25,0 směrem na jih. V minulosti byla připravována modernizace předmětného úseku s přeložkou pro rychlost 160 km/h ve stavbě „Modernizace trati Nemanice I - Ševětín“ respektující ZÚR Jčk, ale „Aktualizace studie proveditelnosti IV. TŽK 2012“ neprokázala ekonomickou efektivitu takového řešení. Jedinou projektovou variantou s přijatelnými výsledky ekonomického hodnocení se ukázala varianta minimální, zachovávající stávající částečně jednokolejnou trať, přičemž cílové řešení se dále hledá. Uvedená stavba „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, příprava pro ETCS, 1. část“ tak v úseku Nemanice I (včetně) – Ševětín – km 25,0 řeší rekonstrukci zabezpečovacího a sdělovacího zařízení pro možnost nasazení ETCS L2 k roku 2018, dále udržení přechodnosti na traťovou třídu zatížení D4 a navrhuje lokální úpravy kolejiště.

„Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí – 1. část, Ševětín – Horusice“. Stavba SŽDC v realizaci, navazující v km 29,303 dále směrem na sever. Obsahuje mj. spínací stanici Neplachov ležící před začátkem posuzované stavby. V žst. Dynín je náplní rekonstrukce veselského zhlaví, nové staniční zabezpečovacího zařízení a částečná rekonstrukce trakčního vedení. Obě stavby jsou zkoordinovány.

„GSM-R IV. koridor Votice – Č. Budějovice“. Stavba SŽDC, obsahuje digitální radiový 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 – Praha-Uhřetěves (mimo), 2. etapa, České Budějovice – Olbramovice“. Stavba SZDC přenášející obsluhu mj. i posuzované stavby na CDP Praha a s realizací po roce 2015.

„ETCS Votice – České Budějovice“. 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.

„Dálnice D3 0309/I Bošilec – Ševětín“. Stavba ŘSD v přípravě, dne 30. 10. 2014 na ni bylo vydáno stavební povolení. Obě stavby vedou souběžně, vzájemně se ovlivňují polohou mostních objektů v Neplachově.

## 6. Kapacitní údaje

			PD
Rozsah stavby	rozsah reko. žel. spodku stáv. staničení	km	25,000 – 29,303
	nové staničení	km	24,956 – 29,259
	délka rekonstruovaného úseku	km	4,303
Zabezpečovací zařízení	staniční, 3. kat., elektronické – úprava	dopravná	1
	traťové, 3. kat., AB – nové	mezist. úsek	1
Železniční svršek	zřízení koleje s kolejnicemi tvaru 60E2 nové	m	8 687
	zřízení koleje s kolejnicemi tvaru 49E1 rege.	m	1 517
	vložení výhybky s kolejnicemi tv. 60E2 nové	kusů	6
	vložení výhybky s kolejnicemi tv. 49E1 nové	kusů	1
Nástupiště	vnější	kusů	4 (délka á 90 m)
Mostní objekty	most – podchod nový	objekt	1
	mosty rekonstruované	objekty	4
	propustek rekonstruovaný na most	objekt	1
Pozemní stavby	přístřešky	objekty	4 (á 6,2 m <sup>2</sup> )
TV, silnoproudá zařízení	elektrický ohřev výhybek	výh. jednotek	6
	trakční vedení – stavební úpravy	km	8,7
Zábory trvalé	celkem	m <sup>2</sup>	13 873
	z toho ZPF	m <sup>2</sup>	8 439
	z toho PUPFL	m <sup>2</sup>	0

## 7. Seznam provozních souborů a stavebních objektů

č. PS, SO      název

### D PROVOZNÍ SOUBORY

#### D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

##### D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 43-01-02      Žst. Dynín, úprava SZZ

##### D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 42-01-01      Ševětín – Dynín, TZZ

#### D.2 Železniční sdělovací zařízení

##### D.2.1 Kabelizace včetně přenosových systémů

PS 42-02-11      Ševětín – Dynín, úprava stávajícího DK SŽDC

PS 43-01-11      Žst. Dynín, místní kabelizace

PS 43-02-12      Žst. Dynín, úprava stávajícího DK SŽDC

PS 47-02-11      Ševětín – Horusice, DOK a TK

PS 47-02-12      Ševětín – Horusice, přenosový systém

PS 47-02-13      Ševětín – Horusice, úprava ZOK ČD-Telematika a. s.

##### D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

PS 43-02-18      Žst. Dynín, sdělovací zařízení

##### D.2.3 Informační zařízení

PS 42-02-18      Zastávka Neplachov, rozhlasové zařízení

PS 43-02-16      Zast. Dynín zastávka, rozhlasové zařízení

- PS 43-02-17 Zast. Dynín zastávka, informační systém  
PS 43-02-19 Zast. Dynín zastávka, kamerový systém

#### *D.2.4 Rádiové spojení*

- PS 43-02-20 Žst. Dynín, úprava MRS

#### *D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení*

- PS 43-02-21 Žst. Dynín, dálková diagnostika DDTS ŽDC  
PS 47-02-14 ED SŽDC České Budějovice, doplnění DDTS ŽDC

### **D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT**

#### *D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)*

- PS 43-06-11 Žst. Dynín, DŘT  
PS 47-06-11 ED SŽDC České Budějovice, doplnění DŘT

#### *D.3.8 Napájení drážních zařízení z trakčního vedení*

- PS 43-04-11 Žst. Dynín, TS 25/0,4 kV pro EOv včetně napájecí přípojky vn

## **E STAVEBNÍ OBJEKTY**

### **E.1 Inženýrské objekty**

#### *E.1.1 Železniční spodek a svršek*

- SO 42-10-01 Ševětín – Dynín, železniční svršek  
SO 42-11-01 Ševětín – Dynín, železniční spodek  
SO 42-15-01 Ševětín – Dynín, vystrojení trati  
SO 43-10-02 Žst. Dynín, železniční svršek  
SO 43-11-02 Žst. Dynín, železniční spodek  
SO 43-15-02 Žst. Dynín, vystrojení trati

#### *E.1.2 Nástupiště*

- SO 42-14-01 Ševětín – Dynín, zast. Neplachov, nástupiště  
SO 42-14-01.1 Ševětín – Dynín, zast. Neplachov, orientační systém  
SO 43-14-01 Zast. Dynín zastávka, nástupiště  
SO 43-14-01.1 Zast. Dynín zastávka, orientační systém  
SO 43-14-01.2 Zast. Dynín zastávka, lávky pod přístupovými chodníky

#### *E.1.4 Mosty, propustky a zdi*

- SO 42-20-04 Ševětín – Dynín, žel. most v ev. km 25,202  
SO 42-22-03 Ševětín – Dynín, zrušení lávky v ev. km 26,055  
SO 42-20-05 Ševětín – Dynín, podchod v km 26,212 - Neplachov  
SO 42-20-06 Ševětín – Dynín, žel. most v ev. km 26,577  
SO 42-20-07 Ševětín – Dynín, přest. propustku v ev. km 26,632 na žel. most v km 26,632  
SO 43-20-01 Žst. Dynín, žel. most v ev. km 28,401  
SO 43-20-02 Žst. Dynín, žel. most v ev. km 28,413

#### *E.1.5 Ostatní inženýrské objekty*

- SO 42-81-01 Úprava koryta potoka u obce Neplachov  
SO 42-73-01 Ševětín – Dynín, úprava metal. rozvodů MK a DK+DOK Telefonica O2  
SO 43-73-01 Žst. Dynín, úprava metalických rozvodů MK a DK Telefonica O2  
SO 47-80-02 Ševětín – Dynín, kácení mimolesní zeleně

#### *E.1.6 Potrubní vedení*

- SO 42-72-02 Ševětín – Dynín, křížení (ochrana) plynovodu v km 26,909  
SO 43-72-04 Žst. Dynín, křížení (ochrana) plynovodu v km 28,397

#### *E.1.8 Pozemní komunikace*

- SO 42-30-01 Ševětín – Dynín, přeložka polní cesty  
SO 43-30-01 Žst. Dynín, úprava silnice III/1555  
SO 43-30-02 Žst. Dynín, chodník k zastávce Dynín zastávka  
SO 47-30-02 Ševětín – Horusice, dopravní opatření

### **E.2 Pozemní stavební objekty**

#### *E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky*

- SO 42-41-03 Ševětín – Dynín, zast. Neplachov, nástupištní přístřešky  
SO 43-41-01 Zast. Dynín zastávka, nástupištní přístřešky

#### *E.2.5 Demolice*

- SO 42-45-01 Ševětín – Dynín, demolice drážních objektů



### **E.3 Trakční a energetická zařízení**

#### **E.3.1 Trakční vedení**

- SO 42-60-01 Ševětín – Dynín, úprava TV
- SO 42-60-02 Ševětín – Dynín, provizorní převěšení ZOK
- SO 43-60-02 Žst. Dynín, úprava TV

#### **E.3.4 Ohřev výměn**

- SO 43-64-02 Žst. Dynín, úprava EOVS

#### **E 3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů**

- SO 42-62-04 Ševětín – Dynín, zastávka Neplachov, úprava osvětlení
- SO 42-62-05 Ševětín – Dynín, zastávka Neplachov, osvětlení podchodu
- SO 42-62-07 Ševětín – Dynín, komunikace k zastávce Neplachov, úprava osvětlení
- SO 43-62-03 Žst. Dynín, úprava osvětlení a rozvodů nn
- SO 43-62-04 Žst. Dynín, DOÚO
- SO 43-62-05 Zast. Dynín zastávka, osvětlení
- SO 43-62-06 Žst. Dynín, úprava přípojky nn
- SO 43-62-07 Žst. Dynín, chodník k zastávce Dynín zastávka, osvětlení

#### **E 3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí**

- SO 42-61-02 Ševětín – Dynín, ukolejnění vodivých konstrukcí
- SO 43-61-02 Žst. Dynín, ukolejnění vodivých konstrukcí

## **8. Připomínky**

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

### **Obecně**

1. Název zastávky osobních vlaků v Dyníně bude stanoven rozhodnutím Drážního úřadu.

### **Organizace výstavby**

2. V projektu dorešit projekt organizace výstavby, zejména provizorní stavy (délku výluk trvalých i krátkodobých, průjezdnost zhlaví při rozjezdu vlaku a vypnutí proudu jedné staniční skupiny, trasy náhradní dopravy, potřebné počty náhradních autobusů a náklady na ně, provizorní nástupiště) a projednání s vlečkařem.

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

3. Podle možnosti využití stávajícího kolejového roštu zvážit do předjízdnych kolejí vložení nového kolejového roštu.
4. Ověřit stabilitu zemního tělesa vlevo trati km 26,480 a podle výsledků navrhnout vhodné technické opatření.
5. U demolaného objektu z. Neplachov bude proveden průzkum přítomnosti azbestu.

### **Mostní objekty**

6. U mostu SO 43-20-02 v dalším stupni navrhnout u vodorovné nosné konstrukce SVI proti stékající vodě a zemní vlhkosti jako dvoupásovou izolaci z modifikovaných asfaltových pásů, plnoplošně spojených s podkladem s tvrdou ochranou z litého asfaltu tloušťky 30 mm.

### **Trakční vedení a silnoproudá elektrotechnika**

7. V rámci zpracování projektu stavby bude pro návrh venkovního osvětlení vypracován protokol o určení venkovního osvětlení dráhy dle přílohy č. 2 předpisu SŽDC E11. Protokol bude součástí dokumentace.
8. Pokud bude v projektu navrženo provizorní nástupiště, bude řešeno jeho osvětlení.
9. Energetické výpočty zpracované v rámci přípravné dokumentace v projektu budou aktualizovány a doplněny o podrobný výpočet způsobu napájení trakčního vedení po dobu jednotlivých výluk.
10. Návrh trakčního vedení v projektu bude sledovat normy ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50 119 ed.2, ČSN EN 50 122-1 a dokumenty SŽDC, s. o. TS 2/2011-E - Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků, Trakční vedení jednofázové trakční soustavy AC 25 kV, 50 Hz, 1. vydání č. j. 2692/11-OAE ze dne 7. 4. 2011 a TS3/2011-E - Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků, Stožáry pro trakční vedení soustav AC 25 kV, 50 Hz a DC 3 kV, 1. vydání, č. j. 2707/10-OAE ze dne 7. 4. 2011, s účinností od 1. 5. 2011.
11. V projektu bude dále sledována kompatibilita a návaznost navrhovaných zařízení DŘT včetně přenosové sítě s technologickým zařízením sousedních úseků stavby modernizace trati 4. koridoru.



## 9. Závěr

Stavba „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, příprava pro ETCS, 2. část“ je v souladu se záměry MD, SŽDC a Jihočeského kraje.

Předložená PD odpovídá potřebám SŽDC a požadavkům zákona o drahách č. 266/1994 Sb., stavebního zákona č. 183/2006 Sb. a prováděcím vyhláškám k těmto zákonům, vše v aktuálním znění. Odpovídá i požadavkům na PD podle Směrnice GR č. 11/2006.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětné PD

### se doporučuje

- a) **schválit**  
přípravnou dokumentaci „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, příprava pro ETCS, 2. část“;
- b) **stanovit**  
závazné parametry stavby:
- |                          |                                       |
|--------------------------|---------------------------------------|
| - traťová rychlost       | 160 km/h,                             |
| - traťová třída zatížení | D4 pro přidruženou traťovou rychlost, |
| - prostorová průchodnost | GC.                                   |
- c) **uložit**  
investorovi stavby:
- zajistit další přípravu a realizaci předmětné stavby při splnění podmínek, uvedených v 8. kapitole tohoto posuzovacího protokolu;
  - při přípravě dodržet výše uvedené závazné ukazatele stavby uvedené v kap. 6 tohoto posuzovacího protokolu.

Ing. Bohuslav Stečinský, MSc.  
náměstek ředitele pro techniku

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
Stavební správa západ  
190 00 Praha 2, Sokolovská 278/1955  
DIČ: CZ70994234  
(3)

20.11.2014



