

Naše zn.: 18 216/2017-SŽDC-SSZ-ÚT1-Frk

Vyřizuje: Fridrich

Telefon: 972 244 833

Mobil: 602 269 052

E-mail: Fridrich@szdc.cz

Datum: 12. 9. 2017

Posuzovací protokol

projektu stavby a přeposuzovací protokol přípravné dokumentace

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

1. Všeobecné údaje

Stavba „**Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část**“ (číslo INPROFOND 531 371 0007) řeší modernizaci úseku trati České Budějovice – Praha od km 25,000 (za ŽST Ševětín) do km 29,303 (na severním zhlaví ŽST Dynín) pro rychlost 160 km/h, přičemž rekonstrukcí sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, tj. instalací elektronického traťového zařízení a sdělovacích sítí, vytváří předpoklady pro následnou realizaci samostatné stavby ETCS. Název stavby tedy ne zcela vystihuje její náplň.

Projekt byl zadán v roce 2015 a dokončen v následujícím roce, od té doby probíhalo projednání dokumentace s dotčenými osobami a majetkoprávní vypořádání, během kterého je projekt průběžně doplňován a upravován. Zhotovil jej SUDOP PRAHA a. s. s hlavním inženýrem projektu ing. Milošem Kramešem.

Rozhodujícími podklady pro zpracování projektu stavby byly:

- zadávací dokumentace (SŽDC SSZ 2015);
- „Aktualizace studie proveditelnosti IV. TŽK 2012“ (SUDOP PRAHA 10/2012);
- PD „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část“ (SUDOP PRAHA, 2014);
- železniční bodové pole (Pragema 2011), geodetické zaměření (Pragema a SUDOP PRAHA 2013, 2015) a jednotné železniční mapy;
- geotechnický a stavebně technický průzkum (GeoTec-GS 2003, SUDOP PRAHA 2013, 2015);
- předkategorizace (SŽDC TÚDC 2015), pasportní informace správců o stavu hmotného investičního majetku;
- mapové podklady, údaje o vlastních nemovitostech;
- obecně platné zákony, vyhlášky, technické specifikace pro interoperabilitu (TSI), normy, drážní předpisy a výnosy.

Přípravu stavby zajišťuje Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC), Stavební správa západ (SSZ), Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 a vede ji ing. Jana Špačková. 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, která 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 vydal Magistrát města České Budějovice pod čj. SU/5553/2014/Tm z 9. 12. 2014 a nabylo právní moci 13. 1. 2015.

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. Vzhledem k novele zákona č. 100/2001 Sb. byl v roce 2016 zpracován nový záměr, na jehož podkladě rozhodl Krajský úřad Jihočeského kraje čj. KUJCK 157829/2016 z 7. 12. 2016, že záměr nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona.

3. Projednání dokumentace

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

Projekt stavby byl projednán:

- s GŘ SŽDC úsekem řízení provozu souhrnným vyjádřením čj. 5433/2016-SŽDC-O12 z 5. 2. 2016;
- s GŘ SŽDC O6 připomínkami čj. 9119/2016-SŽDC-O6 z 29. 2. 2016;
- s GŘ SŽDC O13 připomínkami čj. 10526/2016-SŽDC-O13 z 8. 3. 2016;
- s GŘ SŽDC O14 vyjádřením čj. 5753/2014-SŽDC_O14 z 8. 2. 2016;
- s GŘ SŽDC O16 vyjádřením čj. 9023/2013-SŽDC-O16 z 26. 2. 2016;
- s GŘ SŽDC O26 stanoviskem čj. 10499/2016-SŽDC-O26 z 7. 3. 2016;
- s GŘ SŽDC O30 vyjádřením čj. 2009/2016-SŽDC-O30 z 8. 2. 2016;
- se SŽDC OŘ Plzeň souhrnným stanoviskem čj. 3700/2016-SŽDC-OŘ PLZ-ÚNŘT z 24. 2. 2016;
- se SŽDC SSZ připomínkami čj. 4047/2016-SŽDC-SSZ-ÚT-SPA z 14. 3. 2016;
- se SŽDC SŽE Hradec Králové připomínkami čj. 2491/2016-SŽDC-SŽE-ÚS-CBE-OE z 3. 3. 2016;
- s ČD a. s. souhrnným stanoviskem čj. 84/2016-O3 z 3. 3. 2016;

Připomínky byly projednány dne 16. 3. 2016, záznamy jsou součástí dokladové části. Přijaté připomínky byly zpracovány do dokumentace. Projekt stavby je zpracován v souladu s platnou legislativou a technickými normami a předpisy SŽDC.

4. Zdůvodnění stavby

Stavba je jednou z částí modernizace IV. tranzitního železničního koridoru Horní Dvořiště st. hr. – České Budějovice – Praha – Děčín st. hr. Jeho úsek od hranic Rakouska do Prahy-Hostivaře byl v letech 2000 a 2001 posouzen ve studii proveditelnosti, na jejímž podkladě Vláda ČR svým usnesením č. 1317 z 10. 12. 2001 rozhodla o jeho modernizaci. Studie proveditelnosti byla poté opakovaně aktualizována v letech 2005, 2007, 2008, 2012 a naposledy v letošním roce, přičemž modernizace úseku Ševětín – Dynín podle zpracovaného projektu je invariantní součástí všech projektových variant z ASP IV. TŽK 2012, tedy i nyní schválené projektové varianty minimální. Cílem modernizace 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 pro osobní i nákladní dopravu a umožnění prodloužení normativu délky nákladních vlaků.

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“, což Ministerstvo dopravy sdělilo dopisem čj. 204/2014-910-IZD/2 z 23. 10. 2014. U SŽDC byla PD posouzena v posuzovacím protokolu PD čj. 17532/2014-SSZ-ÚT1 z 20. 11. 2014 a uzavřena schvalovacím protokolem PD čj. 52493/2014-O6 z 3. 12. 2014. Vzhledem k navýšení celkových investičních nákladů v projektu oproti přípravné dokumentaci předložila SŽDC na MD aktualizaci záměru projektu a Centrální komise MD ji dne 12. 9. 2017 schválila s podmínkou, že bude ve všech ohledech respektovat Národní implementační plán (NIP) ERTMS schválený na jednání CK dne 29. 8. 2017.

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.

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 do 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. Rekonstrukcí projde i jediná zdejší zastávka Neplachov.

Železniční stanice Dynín je mezilehlou stanicí na dvoukolejné trati se dvěma hlavními (1., 2.) a dvěma předjízdny (3., 4.) kolejemi. Do třetí koleje je zapojena vlečka Zemědělské služby Dynín, do níž je dále zaústěna vlečka Agrotechnického podniku Mydlovary; vlečky jsou provozované, ale jen s nárazovou obsluhou. Ve stavbě „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí – 1. část, Ševětín – Horusice“ prošlo kolejiště rekonstrukcí veselského zhlaví (od km 29,303), bylo zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení umístěné do nové provozní budovy a také byla nahrazena převážná část trakčního vedení. Posuzovaná stavba na tento stav naváže a její náplní tak je rekonstrukce kolejiště 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 do nového dopravního bodu Dynín zastávka, čímž se přiblíží obci. Přístup na nástupiště umožní dvojice nových chodníků, zaústěných do rekonstruovaného mostu ev. km 28,413.

V projektu stavby byly oproti PD prodlouženy užitečné délky staničních kolejí ŽST Dynín na min. 780 m pro výhledové využití dálkové nákladní dopravy na základě studie pro MD „Implementace nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a interakce s TSI – Infrastruktura“. Tato změna vyvolala přesunutí kolejových spojek před novou zastávkou Dynín zastávka, rozšíření koruny tělesa železničního spodku ve zhlaví, vynutila si snížení nivelety ševětínského zhlaví a tím vedla k nutnosti změny technického řešení mostu ev. km 28,413.

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

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. V PD měly staniční koleje délku 670 až 715 m, z výše uvedeného důvodu byly v projektu stavby prodlouženy na 783 až 794 m. 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 se navrhuje nový kolejový rošt s kolejnicemi tvaru 49E1 na pražcích s pružným upevněním, v napojení vlečky užitý. 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 4. SK, resp. 50 km/h do 3. SK.

Železniční spodek

Železniční spodek využívá současné zemní těleso tvořené násypy a zářezy výšky do 10 m, které se rozšíří přispávkou pouze v místech nástupišť. Vyšší únosnosti pražcového podloží se dosáhne sanací pražcového podloží vložením podkladní vrstvy ze štěkodrti a zlepšení zeminy zemní pláně mechanicky, vápnem a cementem. U mostů je navržena zesílená konstrukce pražcového podloží.

Odvodnění zajistí příkopy, rigoly, soustava trativodů a svodná potrubí. Svahy nad odvodněním budou lokálně podchyceny zárubními zídkami z betonových prefabrikátů.

Nástupiště	<p>Na zastávce Neplachov jsou dnes dvě vnější nástupiště tvořená konzolovými deskami, 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 zhlaví 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 v Neplachově a s využitím prefabrikátu L v Dyníně.</p>
Mostní objekty	<p>Rekonstrukcí projdou všechny mostní objekty v řešeném úseku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - železniční most v 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; - ocelová lávka pro pěší v ev. km 26,055 na zastávce Neplachov bude snesena a nahrazena následujícím novým železničním mostem; - 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; - železniční most v ev. km 26,577 má předem předpjaté nosníky PSKT o rozpětí 20 m. Vodorovná nosná konstrukce i spodní stavba budou sanovány; - propustek v ev. km 26,632 klenbový a rámový o světlosti 2 m bude přestavěn na železniční most km 26,588 z důvodu převedení povodňového průtoku Neplachovského potoka pod tělesem železnice. Oproti polorámu, uvažovanému v PD, je navržen uzavřený rám, umožňující převedení vodoteče během výstavby. Most bude tvořen přesýpaným železobetonovým rámem o světlosti 5 m s volnou výškou 3,396 m; - železniční most v ev. km 28,401 železobetonový rámový přes Bošilecký potok bude zachován s obnovenou izolací; - železniční most v 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. V PD byla navržena mostovka ze zabetonovaných ocelových svařovaných nosníků při zdvihu kolejí o 0,7 m. V projektu se v důsledku nutnosti snížit zdvih nivelety na cca 0,4 m toto řešení změnilo na ocelové U-rámy v každé koleji. Světlá šířka pod mostem bude činit 11,4 m při výšce 4,285 m. Na mostě nebude dodržen profil pro čističku kolejového lože podle předpisu SŽDC S3, díl XII, čl. 39 a 40, na což udělil GR SŽDC O13 výjimku čj. 15814/2016-SŽDC-O13 z 11. 4. 2016.
Ostatní inženýrské objekty	<p>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. Na přístupech k nástupišťům bude zřízeno osvětlení.</p>
Pozemní komunikace	<p>Do pozemních komunikací patří úprava komunikace 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.</p>
Pozemní stavby, demolice	<p>Na všech čtyřech nástupišťích budou umístěny přístřešky pro cestující s ocelovým opláštěním, každý o ploše 6 m². Opouštěné objekty čekárny v Neplachově a výpravní budovy v Dyníně budou zdemolovány.</p>
Trakční vedení a energetická zařízení	<p>Trakční vedení pro střídavou trakční proudovou soustavu 25 kV 50 Hz bude rekonstruováno v plném rozsahu, výjma 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 předjízdných kolejí 80Cu+50Bz.</p> <p>Elektrický ohřev výměn je v žst. Dynín nasazen už v současné době a bude rekonstruován na šesti rekonstruovaných výhybkách. Součástí EOv budou rovněž čidla v kolejišti, ovládání bude možné manuálně nebo automaticky, a také dálková diagnostika EOv.</p> <p>Na zastávce Neplachov a v ŽST Dynín budou nově řešeny rozvody nízkého napětí a venkovní osvětlení (stožáry výšky 5,0 m, 5,5 m a 12,0 m, svítidla v podchodu), včetně dálkové diagnostiky.</p>

Systém dálkového ovládání úsekových odpojovačů (DOÚO) bude zachován, resp. doplněn s provedením nové kabelizace.

Kovové konstrukce v prostoru ohroženém trakčním vedením budou ukolejny.

Zabezpečovací zařízení Současné traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) úseku Ševětín – Dynín je 3. kategorie typu AH-83 z roku 1992 s bodem na trati. Toto zařízení bude nahrazeno novým TZZ typu elektronický automatický blok (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. Vnitřní výstroj AB bude soustředěna do ŽST Dynín.

V ŽST Dynín bylo vybudováno nové 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 návěští vlakových cest omezenou rychlostí (VCO) pro rychlosti 120 km/h, posunu vnějších prvků v kolejišti a k úpravě software. Volnost kolejí bude zjišťována kolejovými obvody, v 3. koleji pak počítači náprav.

Zařízení budou vyhovovat pro budoucí převedení řízení do CDP Praha a pro doplnění systému ETCS L2.

Sdělovací zařízení 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 ševětínském zhlaví vybudována nová místní kabelizace.

Na zastávkách Neplachov a Dynín zastávka má být rozhlasové zařízení, v Dyníně navíc i vizuální informační systém a stávající kamerový systém bude doplněn o dohled nad nástupišti obou zastávek. Technická zařízení budou zapojena do systému dálkové diagnostiky železniční infrastruktury, směřovaného do ED SŽDC České Budějovice a do CDP Praha.

Silnoproudá technologie včetně DRT 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.

Pro napájení EOV ševětínského zhlaví ŽST Dynín z trakčního vedení je navržena typová kiosková trafostanice 25/2×0,23 kV.

Související stavby:

„Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy 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“. Dokončená stavba SŽDC, navazující v km 29,303 dále směrem na sever. Obsahuje mj. spínací stanici Neplachov ležící před začátkem posuzované stavby. V žst. Dynín je její náplní rekonstrukce veselského zhlaví, nové staniční zabezpečovací 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.

„DOZ Horní Dvořiště st. hranice – České Budějovice – Praha-Uhřetěves (mimo), 2. etapa, České Budějovice – Olbramovice“. Stavba SŽDC přenášející obsluhu mj. i posuzované stavby na CDP Praha a s realizací po dokončení posledních koridorových staveb.

„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. 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, vzhledem ke zpoždění postupu výstavby se projednává posun tohoto termínu s Evropskou komisí.

„Dálnice D3 0309/I Bošilec – Ševětín“. Stavba ŘSD v realizaci. Obě stavby vedou souběžně, vzájemně se ovlivňují polohou mostních objektů v Neplachově.

6. Kapacitní údaje

			PD	projekt
Rozsah stavby (reko. žel. spodku)	stáv. staničení	km	25,000 – 29,303	25,000 – 29,303
	nové staničení	km	24,956 – 29,259	24,956 – 29,259
	délka rekonstruovaného úseku	km	4,303	4,303
Zabezpeč. zařízení	staniční, 3. kat., elektronické – úprava	dopravná	1	1
	traťové, 3. kat., autoblok – nové	mezist. úsek	1	1
Železniční svršek	zřízení koleje s kolejnicemi tvaru 60E2 nové	m	8 687	8 295 ¹⁾
	zřízení koleje s kolejnicemi tvaru 49E1 nové	m	0	1 485 ¹⁾
	zřízení koleje s kolejnicemi tvaru 49E1 rege.	m	1 517	46 ¹⁾
	vložení výhybky s kolejnicemi tv. 60E2 nové	kusů	6	6
	vložení výhybky s kolejnicemi tv. 49E1 nové	kusů	1	1
Nástupiště	vnější	kusů	4 (po 90 m)	4 (po 90 m)
Mostní objekty	most – podchod nový	objekt	1	1
	mosty rekonstruované	objekty	4	4
	propustek rekonstruovaný na most	objekt	1	1
Pozemní stavby	přístřešky	objekty	4 (po 6,2 m ²)	4 (po 6 m ²)
TV, silnoprůd. zařiz.	elektrický ohřev výhybek	výh. jednotek	6	6
	trakční vedení – stavební úpravy	km	8,700	6,850
Zábory trvalé	celkem (bez pozemků ČD a. s.)	m ²	13 873	12 926
	z toho ZPF	m ²	8 439	8 087
	z toho PUPFL	m ²	0	0

¹⁾ Z délky koleje tvaru 60E2 je odečtena délka výhybek, jinak beze změny. Délka koleje tvaru 49E1 je zvětšena v důsledku prodloužení staničních kolejí ŽST Dynín a naopak je odečtena délka výhybek, dále je svršek navržen v dopravních kolejích z nového materiálu z důvodu stavu omezené zbytkové životnosti stávajícího roštu.

Ostatní změny (např. rozsah montáže trakčního vedení) vyplynuly ze zpřesněného řešení koordinace se sousední stavbou. Plocha záborů byla upřesněna při tvorbě geometrických oddělovacích plánů v rámci projektu stavby.

7. Seznam provozních souborů a stavebních objektů

číslo PS, SO název

změny proti PD

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 Místní kabelizace

PS 43-02-11 Žst. Dynín, místní kabelizace

D.2.2 Rozhlasové zařízení

PS 42-02-18 Zastávka Neplachov, rozhlasové zařízení

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

D.2.3 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace

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

D.2.5 Dálkový kabel, dálkový optický kabel, závěsný optický kabel

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

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

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

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

D.2.7 Informační systém pro cestující

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

D.2.8 Traťové rádiové spojení

PS 43-02-20 Žst. Dynín, úprava MRS

zrušen

D.2.9 Přenosový systém

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

D.2.10 Sdělovací zařízení

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

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

PS 43-06-12 Žst. Dynín, dálková diagnostika DDTS ŽDC

PS 47-06-12 ED SŽDC České Budějovice, doplnění DDTS ŽDC

pův. č. SO 43-02-21

pův. č. SO 47-02-14

D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn

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 26,588 úprava názvu

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 42-73-01 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 42-81-01 Úprava koryta potoka u obce Neplachov

SO 47-80-02 Ševětín – Dynín, kácení mimolesní zeleně

SO 42-62-05 Ševětín – Dynín, zastávka Neplachov, osvětlení podchodu

SO 42-62-07 Ševětín – Dynín, komunikace k zastávce Neplachov, úprava osvětlení

SO 43-62-07 ŽST Dynín, chodník k zastávce Dynín zastávka, osvětlení

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 komunikace

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

úprava názvu

E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních objektů

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

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

SO 42-45-01.1 ŽST Dynín, demolice VB

vyčleněn z 42-45-01

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 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

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

Obecně

1. Podle podmínky Centrální komise Ministerstva dopravy z 12. 9. 2017 k aktualizaci záměru projektu bude respektován Národní implementační plán (NIP) ERTMS schválený na jednání CK dne 29. 8. 2017.

Železniční svršek, spodek, nástupiště

2. Konstrukci pražcového podloží upřesnit po odtěžení kolejového lože sondami na úroveň projektované zemní pláně s ověřením únosnosti spolu s ostatními vlastnostmi zemní pláně (provedením průkazních zkoušek podle TKP staveb státních drah a vyhodnocením získaných výsledků) za účasti investora, zhotovitele a autorského dozoru projektanta.
3. Při provádění zemních prací dbát na trvalé odvodnění zemní pláně a všech výkopů.
4. Odvoz těženého materiálu a navážení nového materiálu (zejména pro železniční svršek, spodek a umělé stavby) musí být prováděny bez degradace zemní pláně, přednostně s využitím dopravy po kolejích.

Trakční vedení a silnoproudá elektrotechnika

5. V rámci realizace oblasti venkovního osvětlení bude sledován novelizovaný předpis SŽDC E11 – „Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC“, schválený čj. S 26621/2016-SŽDC-O14 generálním ředitelem SŽDC dne 13. července 2016 s účinností od 1. 8. 2016.

9. Závěr

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

Předložený projekt stavby 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 projekt stavby podle Směrnice GR č. 11/2006.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětného projektu stavby

se doporučuje

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

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

Ing. Bohuslav Stečinský, MSc.
náměstek ředitele pro techniku