

Posuzovací protokol: čj. 26400/2018-SZDC-SSZ-ÚT1

Zpracoval: Ing. Jana Špačková

## POSUZOVACÍ PROTOKOL STAVBY V PŘÍPRAVĚ

**Modernizace trati Veselí n. L. - Tábor - II. část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora,**

**2. etapa Soběslav – Doubí**

**VE STÁDIU 2 a 3**

### A. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby: Modernizace trati Veselí n. L. - Tábor - II. část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí

ISPROFOND/ISPROFIN: 531 371 0005 / 531 371 0005

Místo stavby: České Budějovice - Benešov u Prahy, traťový úsek Soběslav – Roudná – Planá nad Lužnicí

Kraj: Jihočeský

Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dílčeděná 10037/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, IČ: 70 99 42 34, DIČ: CZ – 70 99 42 34  
Zastoupená Stavební správou západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Zpracovatel dokumentace: METROPROJEKT Praha a. s., se sídlem nám. I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2

Předpokládaná realizace: Od 09/2019 – do 04/2023.

### B. POSUZOVACÍ ČÁST

#### B.1 ÚČEL STAVBY

Řešený úsek je součástí IV. železničního tranzitního koridoru, který je vydáním Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 zařazen do globální sítě osobní i nákladní dopravy TEN-T.

IV. tranzitní železniční koridor Horní Dvořiště – České Budějovice – Praha-Hostivař 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. Ta byla následně aktualizována, naposledy v roce 2017. Daný úsek je součástí schválené projektové varianty. V současné době úsek Soběslav – Doubí svými provozními parametry ani stavebně technickým stavem neodpovídá požadavkům na modernizovaný koridor podle schválené studie proveditelnosti. Realizace stavby je podmínkou pro naplnění očekávání přínosů i pro další úseky celé trati a tím dosažení efektů celého IV. koridoru.

Cílem projektu je zejména:

- zkrácení cestovních dob v osobní dopravě, které povede ke snížení času cestujících ve vlacích, a tím ke zvýšení konkurenceschopnosti železnice na přepravním trhu. K tomu dojde díky zkrácení trasy na přeložce a díky zvýšení traťové rychlosti z 80 – 100 km/h na 160 km/h v celé délce stavby;
- zvýšení spolehlivosti dopravy a odstranění ztrátových časů při křižování na jednokolejné trati, což zlepší podmínky pro osobní i nákladní dopravu a v důsledku opět povede ke snížení cestovních dob;
- zvýšení bezpečnosti díky odstranění železničních přejezdů, nasazení nového zabezpečovacího zařízení s menším podílem lidské práce;
- zajištění bezbariérového přístupu osob k vlakům;
- zajištění ochrany okolí dráhy před negativními vlivy z železniční dopravy;
- odstranění staveb s končící životností a s nízkou spolehlivostí.

## B.2 POPIS STAVBY VČETNĚ KAPACITNÍCH ÚDAJŮ

Prakticky v celém rozsahu jde o novostavbu, resp. přeložku trati do souběhu s dálnicí D3.

Začátek stavby je v km 62,385 (staničení 1. koleje ve stanici Soběslav). Navazuje na 1. etapu této stavby „Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor - II. část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora, 1. etapa Veselí nad Lužnicí – Soběslav“ realizovanou v letech 2014 – 2015.

Ve stanici Soběslav bude namísto stávajícího železničního přejezdu zřízen podchod pro pěší. Zrušením přejezdu bude přerušena komunikace III/13521 na Chlebov. Ta bude nahrazena přeložkou, která navazuje na komunikační skelet projektovaný v souladu s územním plánem města Soběslav. Touto přeložkou je řešeno i křížení s komunikací II/135 Soběslav – Zvěrotice. Trať na náspu za stanici Soběslav pokračuje severně, přičemž opouští staré těleso a v ostrém úhlu kříží silnici II/135 Soběslav – Zvěrotice. Cca 100 m za křížením se Zvěrotickou silnicí trasa pokračuje 370 m dlouhým Zvěrotickým tunelem, dále pokračuje zářezem a násypem až k přemostění Černovického potoka mostem dlouhým 830 m. Zde začíná těsný souběh s trasou dálnice D3. Na severním okraji lesa západně od Sedlečka most končí a trať přechází do krátkého násypu a delšího zářezu podél obce Sedlečko. Trasa stále stoupá a nad rybníkem Kamenný jí převádí most o délce 300m. Nejvyšší místo trasy je v oblasti u zastávky Myslkovice v místě přeložky silnice III/13528 Myslkovice-Janov. Zastávka Myslkovice je situována v zářezu. K překonání výškového rozdílu přístupové cesty a nástupiště je možno využít chodníky. Od zastávky Myslkovice trať klesá cca 2 km dlouhým zářezem. V místě mezi lesními porosty v lokalitě Hluboká je navržen velmi široký nadjezd, zajišťující možnost překonání trati jak pro migraci zvěře, tak polní cesty. Trasa se v zářezu stáčí k severozápadu ke staré trati. Přechází na násyp a širokými klenutými mostními oblouky překonává údolí Habřího potoka. V místě křížení trati s místní komunikací do obce Doubí je situována nová zastávka Doubí, v podobném rozsahu jako předchozí zast. Myslkovice. Křížení s místní komunikací bude ve formě silničního nadjezdu. Od zastávky Doubí u Tábora se trasa přibližuje ke staré stopě.

Stavba končí v km 71,88 a plynule navazuje na sousední stavbu Modernizace trati Veselí nad Lužnicí - Tábor - I. část, úsek Doubí u Tábora – Tábor, dokončenou v roce 2009, která se ve výběhu cca 100 m ještě drobně výškově a směrově upravuje

### Železniční spodek a svršek

#### ŽST Soběslav

- rekonstrukce železničního spodku a svršku plánského zhlaví stanice v rozsahu dvou hlavních kolejí a napojení dvou předjízdových kolejí s užitečnými délkami nejméně 650 m. Bude vloženo 6 výhybek soustavy UIC60, svršek je nový, v hlavních kolejích s kolejnicemi tvaru 60E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním.

V úseku ŽST Soběslav (mimo) – rušená odbočka Doubí u Tábora

- zřízení nového železničního svršku dvoukolejné trati v délce 8,42 km s kolejnicemi tvaru 60E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním
- zřízení nového železničního spodku ve zcela nové stopě sestávajícího z náspů (28 %), zářezů (52 % z délky přeložky), a zbytek trati je na umělých stavbách (mosty, tunely)

### Nástupiště

- zřízení dvou nových zastávek Myslkovice a Doubí u Tábora (zastávka v nové poloze). Všechna nástupiště budou vnější, nová s výškou 550 mm nad úrovní temene kolejnice, s bezbariérovým přístupem na nástupiště, který je zajištěn chodníky. Nástupiště na obou zastávkách mají jednotnou délku 90 m

### Železniční přejezdy

- Přejezd P5641 na plánském zhlaví stanice Soběslav je pro pěší provoz nahrazen podchodem, pro silniční provoz pak novým silničním podjezdem v km 63,595.
- Ostatní přejezdy zanikají přeložením trati do nové stopy. V místech přejezdů v opouštěném úseku trati Soběslav – Planá nad Lužnicí bude po snesení kolejového roštu obnovena silniční konstrukce

### Železniční zabezpečovací zařízení

- Kompletní a komplexní rekonstrukce zařízení zabezpečovací techniky, včetně napojení na návazné úseky tratí
- Traťové zabezpečovací zařízení bude 3. kategorie, elektronický trojznakový automatický blok (AB) s kolejovými obvody až do stanice Planá nad Lužnicí
- Zařízení bude připraveno na zřízení systému ETCS.

### Železniční sdělovací zařízení

- Pokládka nového dálkového optického kabelu (DOK) o kapacitě 72 vláken a metalického traťového kabelu (TK) 15XN0,8
- Pokládka nových místních a přípojných optických a metalických kabelů
- Rekonstrukce zařízení sdělovací techniky
- Příprava na zřízení pevné části systému GSM-R
- Vybudování vizuálního informačního systému a rozhlasového zařízení v zastávkách Myslkovice a Doubí u Tábora
- Vybudování kamerového systému v ŽST. Soběslav, v zastávkách Myslkovice a Doubí u Tábora a ve spínací stanici Myslkovice

### Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

- Zřízení trakčního vedení 25kV, 50 Hz vzorové sestavy „S“ pro provozní rychlost 160 km/h vč. připojení spínací stanice Myslkovice na trakční vedení
- Zřízení ochrany před úrazem elektrickým proudem ukolejněním vodivých konstrukcí v prostoru ohroženém trakčním vedením



- Zřízení spínací stanice Myslkovice v místě vrcholového bodu trasy.
- Zřízení transformačních stanic TS 22/0,4 kV pro zvěrotický tunel a odběr zast.Myslkovice
- Zřízení osvětlení v tunelu, na severním zhlaví ŽST Soběslav a na zastávkách, rekonstrukce kabelových rozvodů, elektrický ohřev výměn a dálkové ovládání odpojovačů (DOÚO).

### Mostní objekty

Výstavba nových železničních mostů; celkem 5 mostů a jeden podchod:

- km 63,595 přes novou polohu silnice II/135 (dálniční přivaděč do Soběslavi). Délka přemostění 11,2m
- km 65,422 přes údolí Černovického potoka. Délka 832 m. Z doporučení v procesu EIA je navržen s obdobným uspořádáním, jako souběžná silniční estakáda na dálnici D3
- km 67,130 přes rybník Kamenný. Délka 263 m. Jako předchozí most je vedený v souběhu s dálnicí D3
- km 70,271 most přes polní cestu s šířkou otvoru 5 m.
- km 70,473 most přes údolí Habřího potoka – lokální biokoridor. Vzhledem k úhlu křížení cca 45° a hloubce údolí až 15 m jsou navrženy 2 šikmé železobetonové přesýpané konstrukce ve tvaru kleneb.
- km 62,413 zřízení podchodu pro chodce nahrazujícího zrušený přejezd na plánském zhlaví stanice.

Výstavba nových železničních propustků, celkem 4 ks, z toho 3 přes méně významné vodoteče propustek v km 63,914, v km 68,892 a v km 67,740. V km 67, 435 je na doporučení AOPK navržen nový propustek pro migraci zvěře v návaznosti na objekty dálnice D3.

Výstavba nových silničních nadjezdů - celkem 3 mosty:

- km 66,443 most přes, který je vedena polní cesta mezi obcemi Klenovice a Sedlečko, navazuje na nadjezd nad dálnicí D3
- km 68,004 most přes, který je vedena silnice III/13528 mezi obcemi Myslkovice a Janov. Nadjezd zároveň slouží pro přístup na zastávku Myslkovice a navazuje na nadjezd nad dálnicí D3
- km 70,698 most přes, který je vedena silnice do obce Doubí. Nadjezd slouží i jako cesta na nástupiště zastávky Doubí u Tábora

V km 69, 585 výstavba tunelového mostu pro převedení interakčního prvku životního prostředí (biomost) scelující lesní porosty v lokalitě Hluboká o celkové šířce 71 m (ve vrcholu) převádějící zároveň polní cestu.

Výstavba nových silničních propustků v km 63,590, v km 63,966, v km 68,890

Na staré trati dojde k demolici mostů v ev. km 63,007; 63,670 a 68,981 a propustků v km 62,453, 71, 595

Zřízení opěrných a zejména zárubních stěn gabionové konstrukce, pro zajištění traťových zářezů. Zdi zajišťující zemní těleso trati mají celkovou délku přes 970 m, zdi podél pozemních komunikací pak přes 50 m

### Tunelové stavby

Novostavba dvoukolejného hloubeného tunelu tzv. „zvěrotický“ v celkové délce 370 m. Tunel snižuje hlukové emise v blízkosti zastavby, omezuje potřebné zábory urbanizovatelného území

### Přeložky pozemních komunikací

- Nejvýznamnější je přeložka silnice II/135 navazující na dálniční MÚK Soběslav (v současné době Tyršova ul.), která bude nově hlavní přístupovou trasou (přivaděčem) do města.
- Dále se jedná o přeložky silnic III. třídy; č. 13521 mezi Soběslaví a obcí Chlebov, silnici č. 13527 mezi Soběslaví a Sedlečkem u Soběslavě a silnici č. 13528 mezi obcemi Janov a Myslkovice.
- Přeložky se vyskytují i na několika místních a účelových komunikacích a polních cestách.

### Přeložky inženýrských sítí

- kanalizace, vodovod (včetně dálkových vodovodů DN 400), ochrana plynovodů (včetně vvtl plynovodu), linek VN a NN i v majetku EON, výstavba přípojek pro nové objekty

### Pozemní stavby a PHS

- Zřízení přístřešků v zastávkách Myslkovice a Doubí u Tábora,
- Rozsáhlá protihluková opatření, zejména podél zastavby ve městě Soběslav o celkové délce 1325 m
- Odstranění objektů, které jsou v kolizi s budoucí tratí – garáže, objektů holubářské kolonie, reléové domky, demolice rodinného domu č.p. 19 v k.ú. Doubí

### Odstranění zařízení staré trati

Součástí stavby je odstranění žel. svršku, tří mostních objektů a ostatního drážního zařízení v celém rozsahu opouštěné trati tj. od severního zhlaví v Soběslavi, přes stanici Roudná po současnou zast. Doubí. Budou odtěženy části náspů staré trati podle dohody se samosprávou města Soběslav a obcí Klenovice a Roudná (podmínka ÚR)

## Kapacitní údaje

| Kapacitní údaj         | Popis                           | Měrná jednotka                                   | ZP                         | DSP  |
|------------------------|---------------------------------|--|----------------------------|--|
| Rozsah stavby          | Délka úseku stavební části      | km   | 8,8                        | 8,8  |
|                        | Délka úseku technologické části | km   | 11,3                       | 11,3   |
| Zabezpečovací zařízení | Staniční                        | ks   | 1 (dokončení)              | 1 (dokončení)  |
|                        | Traťové                         | ks   | 1                          | 1  |
| Železniční svršek      | Zřízení koleje                  | m  | 17 524                     | 17 524   |
|                        | Vložení výhybek                 | ks   | 6                          | 6  |
| Nástupiště             | Délka včetně počtu hran         | m/počet  | 360/4                      | 360/4  |
| Mostní objekty         | Mosty železniční novostavby     | ks   | 5+1                        | 5+1  |
|                        | Mosty silniční novostavby       | ks   | 4                          | 4  |
|                        | Propustky novostavby            | ks   | 6                          | 7 (požadavek AOPK)                                       |
| Zdi                    | Zdi novostavby                  | ks   | 4                          | 4  |
| Tunely                 | Počet novostavby                | ks   | 1                          | 1  |
|                        | Délka novostavby                | m  | 370                        | 370  |
| Protihluk. stěny       | Délka                           | m  | 1325                       | 1600 (požadavek z EIA)                                   |
| Pozemní stavby         | Obestavěný prostor              | m <sup>3</sup>                                   | 949                        | 949  |
|                        | Zastavěná plocha                | m <sup>2</sup>                                   | 313,6                      | 313,6  |
| Trakční vedení         | Délka                           | m  | 24641                      | 24641  |
| Napájení               | Spínací stanice                 | ks   | 1                          | 1  |
| Zábory trvalé          | Celkem / ZPF / PUPFL            | m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup> | 386 216 / 153 346 / 19 041 | 387 924 / 149 882 / 19 041                               |
| Snesení opuštěné trati | Délka / rozsah zemních prací    | m/m <sup>3</sup>                                 | 8 950 / 103 785            | 8 950 / 143 789 (požadavek obcí na odtěžení staré trati) |

## B.3 PROJEDNÁNÍ DOKUMENTACE

### Proces schvalování záměru stavby

Úsek řešený posuzovanou stavbou byl původně od roku 2004 součástí stavby „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor – II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora“, k jejímuž investičnímu záměru vydalo MD pod č.j. 169/2009-130-IZD/1 z 25. 8. 2009 souhlasné stanovisko, přičemž podmínky se vesměs týkaly úseku Veselí n. L. – Soběslav, podmínka 1 (informační a kamerový systém na stanicích a zastávkách) pak byla zapracována i v úseku Soběslav – Doubí. Přípravná dokumentace stavby byla schválena schvalovacím protokolem č. j. 047/09-OI ze dne 11. 1. 2010.

V r. 2010 byl projednán na Odborných komisích pro posouzení rozsahu modernizace železničních koridorů a železničních uzlů požadavek, aby zhotovitel projektu stavby navrhl úsporná technická řešení vedoucí ke snížení investičních nákladů, které se projevila především v úseku Soběslav – Doubí. Důsledkem této změny pak byla rozdílná rychlost přípravy úseků Veselí – Soběslav a Soběslav – Doubí, z tohoto důvodu pak byla stavba v průběhu prací na projektu rozdělena na dvě etapy: 1. etapa Veselí – Soběslav a 2. etapa Soběslav – Doubí. Rozdělení staveb bylo kladně projednáno na Centrální komisi MD dne 11. 12. 2012 s tím, že pro 1. etapu měla SŽDC předložit aktualizaci záměru projektu (schválena dopisem MD č.j. 19/2013-910-IZD/6 z 10. 4. 2013), pro 2. etapu pak nový záměr projektu.

V r. 2015 byly ze stavby 2. etapy vyčleněny stavební objekty silničního nadjezdu u zastávky Řípec-Dráčov, které byly následně postaveny v letech 2016 a 2017 jako stavba „Propojení MÚK Dráčov a silnice I/3“.

Nový samostatný záměr projektu „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor – II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí“ byl dokončen v lednu 2018, posléze schválen CK MD, se schvalovací doložka ze dne 9. 4. 2018, č.j. 51/2018-910-IZD/2. CK MD stanovila podmínky, které jsou vypořádány.

S ohledem na skutečnost, že na předmětnou stavbu byl již v letech 2011 – 2012 zpracovaný projekt stavby, nebyla již dodatečně zpracována přípravná dokumentace na nový rozsah stavby Soběslav – Doubí. Z tohoto důvodu tento posuzovací protokol projektu stavby (ve stádiu 3) současně slouží jako posuzovací protokol stavby ve stádiu 2.

### Projednání dokumentace s mimodrážními subjekty

V úseku Soběslav – Doubí došlo oproti předchozímu stupni DUR, pro které bylo vydáno dne 29. 1. 2008 územní rozhodnutí pod č.j. 4656/07/Hř dne, v právní moci od 19. 3. 2008, ke změně technického řešení. V projektu stavby byla zapracována úsporná opatření - přiblížení nivelety trati k povrchu při zachování směrového vedení. Navržen byl



mírně strmější podélný sklon, což umožnilo nahradit dříve sledované tunely sedlečský a janovský za skalní zářezy s přijatelnou hloubkou. K tomuto řešení byla dne 19. 5. 2014 vydána MěÚ Soběslav. Změna územního rozhodnutí (pod č.j. MS/10894/2014), která po zamítnutém odvolání některých obcí nabyla právní moci k 30. 1. 2015.

Stavba je od r. 2016 dle 3. aktualizace Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje uvedena do souladu s plochou koridoru pro modernizaci IV. tranzitního železničního koridoru D3/2

EIA - nový proces proběhl v roce 2017 a byl završen kladným souhlasným závazným stanoviskem vydaným MŽP č.j. MZP/2017/510/473 dne 19. 10. 2017. Dle ustanovení § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, bude kladen důraz na úplný popis případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko EIA, a jejich ověření v rámci navazujících řízení ve smyslu § 3 písm. g) zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Projekt je kladně posouzen notifikovanou osobou na shodu s technickými požadavky na interoperabilitu pro strukturální subsystémy CCT dílčí stanovisko o ověření 1714/8/SG/17/INF/CCT/CS/2662, INF - dílčí stanovisko o ověření 1714/8/SG/17/INF/CS/2460 a ENE - dílčí stanovisko o ověření 1714/8/SG/ENE/CS/2658.

Žádost o stavební povolení na Drážní úřad byla podána 30. 8. 2018.

#### **Projednání dokumentace s drážními složkami**

Původní projekt stavby „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor – II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora“, zpracovaný v letech 2011 -2012, byl konferenčně projednán 15., 16. a 29. 11. 2011. Přijaté připomínky byly zapracovány.

Přehled stanovisek a vyjádření „drážních organizací“ k projektu:

- Stanovisko Ministerstva dopravy, odboru 190, č.j. 90/2011-190-VD/2, ze dne 26.10.2011
- Stanovisko SŽDC, .s.o., Odboru bezpečnosti, č.j. 50404/11-BEZ, ze dne 24.10.2011
- Stanovisko SŽDC, s.o., Hasičská záchranná služba, č.j. 6018/11 – HZS CBE, z dne 31.10.2011
- Stanovisko SŽDC, s.o., Odboru elektrotechniky a energetiky, č. j. 46785/11-OAE, ze dne 25.10.2011
- Stanovisko SŽDC, s.o., Odboru investičního, č.j. 50574/2011-OI, ze dne 24.10.2011
- Stanovisko SŽDC, s.o., Odboru provozuschopnosti, Odd. živ. prostředí, č.j. 5145273/11-OP, ze dne 31.10.2011
- Stanovisko SŽDC, s.o., Odboru provozování dráhy, ORI, č.j. 51712/2011-OPD, ze dne 2.11.2011
- Stanovisko SŽDC, s.o., OTH, č.j. 46583/11-OTH ze dne 8. 11. 2011
- Stanovisko SŽDC, s.o., SDC, ČB, č.j. 11989/2011-SDC CBE – OPS ze dne 27. října 2011
- Stanovisko SŽDC, s.o., Stavební správa Praha, č.j. 10 910/2011-SS PHA-ÚT ze dne 8. 11. 2011
- Stanovisko SŽDC, s.o., SŽE, č.j. 2265/2011-SŽE-Ř, ze dne 31.10.2011
- Stanovisko SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty, č.j. 4286/11-TÚDC, ze dne 4.11.2011
- Stanovisko ČD, a.s., č.j. 1629/11-O3 ze dne 11.11.2011
- Posudek podrobného geotechnického průzkumu pro projekt a posudek projektu společnosti ARCADIS Geotechnika a.s., č. zakázky 03 0444-025, ze dne 4. 11. 2011
- Vyjádření k projektu společnosti Fram Consult, č.j. P 800/11 ze dne 27.10.2011

Vzhledem k časovému odstupu mezi technickým zpracováním projektu stavby (v letech 2011 – 2012), jeho projednáním a termínem zahájení stavby (předpoklad 2019) byla v 5/2018 zadána zakázka na aktualizaci projektu „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor – II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav - Doubí“. Součástí zakázky na aktualizaci projektu byla aktualizace dle požadavků ZTP, a to zejména POV, soupisu prací dle aktuálního třídění OTSKP, aktualizace souhrnného rozpočtu dle směrnice SŽDC č. 20, vypracování žádosti o spolufinancování, zpracování připomínek EIA, vypořádání připomínek CK MD, které byly stanoveny při schválení záměru projektu, kompletní aktualizace dokladové části, dále jsou zapracovány připomínky z vyjádření DOSS, vlastníků inženýrských sítí a vlastníků dotčených nemovitostí.

Představení zapracování aktualizace projektu proběhlo dne 23. 10. 2018 za účasti GR SŽDC O6, O11, O13, O14, OŘ Plzeň a dalších. Bylo dohodnuto, že drobné požadavky na úpravy budou zahrnuty přímo do ZTP na realizaci stavby a projekt nebude měněn.

#### **B.4 POŽADAVKY PRO DALŠÍ PŘÍPRAVU A REALIZACI**

1. 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 a přísypávek a dosaženy požadované vlastnosti tělesa železničního spodku.
2. Při provádění zemních prací dbát na trvalé odvodnění zemní pláně a všech výkopů.
3. Podle skutečně zastížených zemin upřesnit vegetační ochranu svahů tak, aby byla zajištěna trvalá ochrana svahů. Skalní svahy odtěžovat tak, aby nedošlo k porušení masivu a tím snížení stability; podle upřesňovaných geotechnických poměrů podle potřeby modifikovat sklon a ochranu svahu vč. skalních tak, aby svahy byly trvale stabilní a trvale odolné povětrnostním vlivům i vodě.
4. Bude zajištěna důsledná koordinace stavbami GSM-R Votice – České Budějovice a ETCS+DOZ Votice – České Budějovice tak, aby byly všechny tři stavby v daném úseku uvedeny do provozu současně.
5. Bude zajištěn biologický dozor stavby v souladu s podmínkami EIA a rozhodnutím orgánů ochrany přírody.
6. Ve stavebním postupu 9 a 9a bude nepřetržitě vyloučeno TV jen v liché skupině. Po skončení postupu 9a bude zajištěna elektrická sjízdnost od výhybky č.15 po nový ÚO411 v žst. Soběslav.

## B.5 SHRUTÍ POSUZOVACÍ ČÁSTI

Stavba „Modernizace trati Veselí n.L. - Tábor - II. část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí“ je v souladu s koncepčními záměry MD a SŽDC.

Zpracovaná dokumentace pro stavební povolení odpovídá potřebám SŽDC, a požadavkům platné legislativy, zejména zákona o drahách č. 266/1994 Sb., stavebnímu zákonu č. 183/2006 Sb. a prováděcím vyhláškám k těmto zákonům, vše v aktuálním znění. Odpovídá i požadavkům na dokumentaci pro stavební povolení podle Směrnice GR č. 11/2006 v platném znění.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětné dokumentace pro stavební povolení doporučuje Stavební správa západ stavbu ve stádiu 3 ke schválení.

V Praze dne 31. 10. 2018

Zpracoval: Ing. Jana Špačková, tel.: 972 244 707.

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
**Stavební správa západ**  
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955  
DIČ: CZ70994234  
(22)



Ing. Pavel Paidar

náměstek ředitele Stavební správy západ pro techniku