



Vypracování projektové dokumentace
 "Modernizace trati Tábor - Sudoměřice u Tábora"
 je spolufinancováno Evropskou unií z rozpočtu TEN-T
 v rámci pomoci poskytované na rozvoj trans-evropských sítí ve výši 3 370 000,- EUR,
 což je 50,0% z celkových nákladů projektu číslo 2009-CZ-90502-S.



1	AKTUALIZACE 02 / 2011	02 / 2011	LASTOVECKÝ
č.změny	Text změny - odůvodnění	Datum	Podpis



Olšanská 1a
 130 80 Praha 3
 Česká republika
 tel.: 224 227 168
 fax: 224 230 316
 faxmodem: 267 094 364
 E-mail : praha@sudop.cz

OBJEDNATEL	SŽDC s.o., Dlážděná 1003/7, Praha 1 Stavební správa Praha, Sokolovská 1955/278, Praha 9		
STŘEDISKO	201 ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ	VEDOUcí STŘEDISKA ING. JIŘÍ SYROVÝ	GENERÁLNÍ ŘEDITEL ING. JOSEF FIDLER
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT STAVBY	ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTROLOVAL
ING. PETER LASTOVECKÝ	ING. PETER LASTOVECKÝ	ING. PETER LASTOVECKÝ	ING. JIŘÍ SYROVÝ
KRAJ	JIHOČESKÝ	MÚ/OÚ/POVĚŘENÁ OBEC	TÁBOR, CHOTOVINY, SUDOMĚŘICE u Tábora
Modernizace trati Tábor - Sudoměřice u Tábora		ÚČEL	PROJEKT
		DATUM	09 / 2010
Průvodní zpráva		MĚŘÍTKO	-
		FORMÁTY	
		ČÁST	A
		PŘÍL.	

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenes odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

SUDOP PRAHA a.s.

Projektová, inženýrská a konzultační firma
středisko 201 železničních tratí a uzlů
Olšanská 1a
130 80 Praha 3

Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora

A. Průvodní zpráva

Projekt stavby (dokumentace ke stavebnímu povolení)

Praha únor 2011

Zhotovitel: SUDOP PRAHA a.s.
Ing. Lastovecký Peter

Obsah

1.	Zhodnocení staveniště.....	3
2.	Základní údaje o stavbě.....	4
2.1.	Identifikační údaje stavby.....	4
2.2.	Základní údaje o umístění stavby.....	5
2.3.	Stručný popis stavby - účel a funkce	5
2.4.	Projektované kapacity stavby	7
2.5.	Charakteristika území dotčeného stavbou.....	9
2.6.	Geologická skladba území.....	10
2.7.	Požadavky na realizaci stavby	11
2.8.	Další požadavky na realizaci stavby	12
3.	Přehled výchozích podkladů	13
3.1.	Podklady	13
3.2.	Průzkumy	14
3.3.	Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty.....	16
3.4.	Změny v objektové skladbě oproti předchozímu stupni projektové dokumentace, zdůvodnění změn	23
4.	Zdůvodnění stavby a jejího umístění	26
4.1.	Zdůvodnění nezbytnosti stavby.....	26
4.2.	Zhodnocení dosavadního technického stavu	26
4.3.	Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby.....	27
5.	Provozní soubory a stavební objekty podléhající technicko - bezpečnostní zkoušce.....	28

1. Zhodnocení stavenišť

Stavba železniční trati IV. tranzitního železničního koridoru je liniovou dopravní stavbou, která má vyšší nároky na plochy stavenišť. Prostor staveniště stavby „Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora“ se nachází v severní části Jihočeského kraje, severně od 2. největšího jihočeského města Tábor na pozemcích ležících v k.ú. Tábor, Čekanice u Tábora, Stoklasná Lhota, Vražná, Červené Záhoří, Chotoviny, Moraveč u Chotovin a Sudoměřice u Tábora.

Staveniště v převážné části leží na polích; v katastrálním území Stoklasná Lhota a Vražná prochází i zalesněným územím. Část staveniště ležící v prostoru stávajících ŽST Chotoviny a Sudoměřice u Tábora se zachází v zastavěném území (intravilánu) těchto obcí.

V traťovém úseku Tábor – Chotoviny (včetně) a v železniční stanici (ŽST) Sudoměřice u Tábora leží staveniště převážně na pozemcích stávající dráhy. V traťovém úseku Chotoviny (mimo) – Sudoměřice u Tábora (mimo) leží staveniště v místě nové přeložky trati. Z důvodu zdvoukolejnění stávající trati a výstavby nové přeložky železniční trati je nutné staveniště rozšířit i na mimodrážní pozemky nacházející se podél stávající železniční trati i podél nové definitivní přeložky.

Stavba neleží v památkové zóně a stavební činností nejsou dotčena chráněná území.

2. Základní údaje o stavbě

2.1. Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora
Stupeň dokumentace:	Projekt stavby, dokumentace ke stavebnímu povolení (DSP)
Charakter stavby:	Liniová stavba, rekonstrukce a modernizace železniční trati
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	Železniční trať České Budějovice - Praha, TÚ 1701 Tábor (mimo) – Sudoměřice u Tábora (včetně)
Městský úřad:	Tábor
Obecní úřady:	Chotoviny, Sudoměřice u Tábora
Katastrální území:	Tábor, Čekanice u Tábora, Stoklasná Lhota, Vražná, Červené Záhoří, Chotoviny, Moraveč u Chotovin, Sudoměřice u Tábora
Region:	Jihočeský
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234 DIČ: CZ 70994234
Zastoupený:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa Praha Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy a spojů Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1
Zhotovitel dokumentace:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a 130 80 Praha 3 IČ: 25793349 DIČ: CZ 25739943
Číslo zakázky:	09 357 201
Začátek stavby:	ŽST Tábor km 83,470
Konec stavby	ŽST Sudoměřice u Tábora km 94,859 322 ≡ st. km 95,307 478

Seznam profesních garantů:

Hlavní inženýr projektu:	Ing. Lastovecký Peter	0010419	ID00
Železniční svršek a spodek:	Ing. Bartoš Pavol	0010418	ID00
Mosty a inženýrské objekty:	Ing. Wangler Tomáš	0007261	IM00
Tunely:	Ing. Gramblička Michal	0001556	IG00
Komunikace:	Ing. Koníček Vladimír	0009887	ID00
Zabezpečovací zařízení:	Ing. Prokůpek Jiří		
	Ing. Matějovský Jiří	0001408	IT00
Sdělovací zařízení:	Ing. Poupá Petr	0001407	IT00
Trakční vedení:	Ing. Peroutka Jaroslav	0007538	TT00
Silnoproudé vedení:	p. Budský Aleš	0009456	TT00
Silnoproudá technologie:	Ing. Nitka Jaroslav		
	Ing. Kremláček Karel	0001351	IT00

Vodovody a kanalizace:	Ing. Vulterýn Petr		
	Ing. Kašpar Martin	0008485	IV00
Pozemní objekty:	Ing. Janourek Jindřich	0008618	IP00

Externí subdodavatelé:

Moravia Consult Olomouc a.s. – mosty a propustky
Link projekt s.r.o – mosty

Termín dokončení projektové dokumentace: 03/2011

2.2. Základní údaje o umístění stavby

Předmětem projektové dokumentace je řešení úseku trati ŽST Tábor (mimo od stávajícího i nového km 83,470) – ŽST Sudoměřice u Tábora (včetně do stávajícího km 95,307 478; nového km 94,859 322) trati České Budějovice – Benešov u Prahy.

Jednokolejná trať č. 704 (TÚDÚ 1701) České Budějovice – Benešov u Prahy je součástí transevropské trasy E55, která je na území ČR definována jako IV. železniční tranzitní koridor Děčín st. hr. - Praha – České Budějovice - Horní Dvořiště st. hr.

Trať je součástí celostátní dráhy, vlastníkem je ČR zastoupená Správou železniční dopravní cesty s.o. (SŽDC s.o.), rozhodujícím provozovatelem drážní dopravy jsou České dráhy a.s. (ČD a.s.). Je elektrifikovaná střídavou trakční soustavou 25 kV/50 Hz.

Stavba se nachází na území Jihočeského kraje, města Tábor a obcí Chotoviny a Sudoměřice u Tábora. Leží na katastrálním území Tábor, Čekanice u Tábora, Stoklasná Lhota, Vražná, Červené Záhoří, Chotoviny, Moravec u Chotovin, Sudoměřice u Tábora.

2.3. Stručný popis stavby - účel a funkce

Cílem modernizace je vytvoření kvalitního systému železniční dopravy České republiky, který by v integraci a návaznosti s již vybudovanou sítí ČR a s železniční sítí sousedních států mohl obstát v silné konkurenci především silniční dopravy.

Stavba „Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora“ je jednou ze souboru staveb IV. tranzitního koridoru. Začátek připravované stavby je dle stávajícího staničení v drážním km cca 83,470 za železniční stanicí (ŽST) Tábor a konec stavby je v drážním stávajícím km 95,307 478 v ŽST Sudoměřice u Tábora. Dle nového staničení navrženého v návaznosti na stavbu „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor“, respektive její 1. části úseku Doubí u Tábora – Tábor je začátek stavby v km 83,470 a konec v km 94,859 322. Začátek stavebních úprav je z důvodu napojení na stávající stav ve stávajícím km 83,453. Konec stavebních úprav je z důvodu kolejového propojení na stávající stav ve stávajícím km 95,288 za dnešní stanicí Sudoměřice u Tábora. Nově vybudované zabezpečovací i sdělovací zařízení je nutno propojit se stávajícím staničním i sdělovacím zařízením v ŽST Tábor. Z tohoto důvodu je nutné položit kabely do technologické budovy v ŽST Tábor.

Rozsah stavby je identický se schválenou přípravnou dokumentací stavby (dokumentací k územnímu rozhodnutí) a s platným územním rozhodnutím.

Obsahem stavby je především zdvojkolejnění celého úseku trati spolu s úpravou geometrické polohy hlavních kolejí s důrazem na zvýšení jízdy od pražského zhlaví dnešní stanice Tábor po rozhraní stavby na konci dnešní ŽST Sudoměřice.

Na obou stranách na stavbu navazují další úseky IV. železničního tranzitního koridoru. Konkrétně se jedná na počátku o stavbu „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor“ a na konci o stavbu „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“. Stavba „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor“, respektive její 1. část úsek Doubí u Tábora – Tábor je již realizován. Na druhou navazující stavbu probíhá v současné době územní řízení.

Stavba modernizace obsahuje soubor činností, jejichž výsledkem bude zvýšení výkonnosti, životnosti a pohodlí nové dvojkolejné trati spolu se zvýšením bezpečnosti železničního provozu. Rozhodujícím přínosem je dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC, ložné míry UIC – GC, zajištění požadované propustnosti a zvýšení maximální traťové rychlosti až do hodnoty 160 km/h. Dosažení výše uvedených parametrů není v úseku mezi stanicí Chotoviny a Sudoměřicemi u Tábora možno docílit na stávající železniční trase. Z tohoto důvodu jsou zde navrženy dvě směrové přeložky trati.

V prvním případě se jedná o nové směrové řešení železniční trasy s cílem dosažení maximální traťové rychlosti 160 km/h délky cca 2 200 m, která plynule přechází do druhé přeložky. Na této přeložce, která se přibližuje obci Rzavá a Moravčice budou vybudovány nové významné mostní objekty: železniční estakáda délky cca 456 m a přemostění dálnice délky cca 100 m. Z důvodu křížení stávající silnice první třídy I/3 (budoucí druhé třídy II/603) je třeba vybudovat i nový silniční most u Moravče v km 92,545 trati. Most je situován na směrové přeložce uvedené komunikace, která bude křížit trať pod kolmějším úhlem, než by tomu bylo při zachování stávající trasy.

V případě druhé přeložky trati je navržena nová trasa délky cca 1 650 m, na níž je nutno vybudovat i nový dvojkolejný (Sudoměřický) tunel délky cca 430 m, spolu s vynucenou přeložkou stávající silnice první třídy I/3 před Sudoměřicemi u Tábora. Realizací obou přeložek dojde ke zkrácení stávající délky trati.

Stávající zdvoukolejňovaná trasa i nové úseky na přeložkách trati se nachází v území, ve kterém kříží novou dálnici D3. Modernizace trati proto byly koordinovány se správcem této významné dopravní stavby a to zvláště s ohledem na mimoúrovňová křížení obou druhů dopravy. Stavba dálnice D3 od Chotovin k Táboru je již v provozu a úsek od Chotovin na sever je v současnosti v předčasném užívání (stavba 0306-II Mezno – Chotoviny).

Železniční stanice Tábor není součástí této stavby, avšak v jejím rámci dojde k přehodnocení dopravního zařazení jednotlivých stávajících dopravních stanic. Nynější výhybna Čekanice bude nově zařazena do ŽST Tábor, jako její odvod - ŽST Tábor obvod Čekanice. Upraveno bude též zapojení lokální trati od Písku do hlavních kolejí stanice. ŽST Chotoviny zůstane zachována a dnešní železniční stanice Sudoměřice u Tábora bude zrušena. Místo ŽST Sudoměřice u Tábora vznikne zastávka, respektive dočasně do doby realizace navazující stavby i odbočka.

Zvýšení bezpečnosti provozu je dáno zřízením nového staničního a traťového zabezpečovacího zařízení s navázáním na sousední stanice spolu se zvýšením technické a materiální kvality železničních zařízení. Bezpečnost cestujících je zvýšena vybudováním nových nástupišť s bezbariérovým přístupem v ŽST Chotoviny a dále nových nástupišť v zastávce Sudoměřice u Tábora. Nový podchod v Chotovinách i v Sudoměřicích u Tábora je situován napříč kolejištěm stanice tak, aby umožnil mimoúrovňové křížení pěších s železnicí. Zvýšení bezpečnosti jak železniční, tak i silniční dopravy bude dále docíleno i omezením počtu úrovňových přejezdů ze stávajících šesti na pouze čtyři přejezdy (Čekanice, Stoklasná Lhota, Chotoviny a Sudoměřice u Tábora). Všechny ponechané přejezdy budou rekonstruovány a vybaveny moderním přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorama.

V návaznosti na nové zabezpečovací zařízení a vybudování nových nástupišť je ve stavbě navrhována i celková rekonstrukce sdělovacího zařízení.

Vzhledem k zdvoukolejnění celého úseku trati je nutno rekonstruovat, respektive vybudovat i nové trakční vedení, které si zároveň vyžádá technologické a stavební úpravy stávající traťové trafostanice (TT) Chotoviny. Stavebním důsledkem zdvoukolejnění je zároveň nutnost rekonstrukcí a přestavb všech mostních objektů a vybudování nových inženýrských objektů v úsecích s přeložkami trati.

Modernizace se dotýká všech železničních zařízení, které se vztahují k hlavním kolejím. Úpravy v ostatních kolejích a dalších zařízeních jsou ve stavbě obsaženy pouze v souvislosti s úpravami hlavních kolejí, respektive zdvoukolejněním celého úseku. Realizace modernizace všech zařízení železniční trati přinese výrazné zkvalitnění služeb jak cestující veřejnosti v oblasti osobní dopravy, tak i v dopravě nákladní.

V neposledním případě jsou v rámci stavby navržena opatření ke snížení negativních důsledků železniční dopravy na životní prostředí. Jedná se zejména o omezení hlukové zátěže na okolí železnice. Navržena je výstavba protihlukových stěn v hustě osídlených oblastech Chotovin, Rzavé, Moravče a Sudoměřic u Tábora. Realizována však budou i individuální protihluková opatření na jednotlivých dotčených objektech (úpravy, respektive výměny oken).

Nová železniční trasa v úseku mezi Chotovinami a Sudoměřicemi je vedena s ohledem na maximálně možné vzdálení železnice od zastavěných částí obcí Rzavá a Moravčice při zachování návrhové rychlosti jízdy 160 km/h.

Vedení železnice je v souladu s územně plánovací dokumentací, konkrétně ÚP VÚC Tábořsko, kde je uvedena jako veřejně prospěšná stavba. Projekt stavby (dokumentace ke stavebnímu povolení) respektuje platné vydané územní rozhodnutí.

Stručně lze napsat, že projektová dokumentace ke stavebnímu povolení zahrnuje zejména rekonstrukci železničního spodku a svršku včetně spodních staveb (mostů, propustků, opěrných a zárubních zdí), trakčního vedení, sdělovacího, zabezpečovacího a energetického zařízení včetně výstavby nových pozemních objektů pro umístění tohoto zařízení. Dále úpravy dotčených stávajících inženýrských sítí a zařízení, které vyplynulo z charakteru přestavby této liniové stavby.

2.4. Projektované kapacity stavby

Projekt stavby (dokumentace k stavebnímu povolení) řeší modernizaci traťového úseku Tábor (mimo) - Sudoměřice u Tábora (včetně) v stávajícím drážním km 83,470 - 95,307 478 (nové staničení nkm 83,470 – 94,859 322). Z důvodu napojení na stávající stav je začátek stavebních úprav ve stávajícím drážním km 83,453. Konec stavebních úprav je z důvodu kolejového propojení na stávající stav ve stávajícím km 95,288 za dnešní stanicí Sudoměřice u Tábora.

Stavba řeší zdvojkolejnění stávajícího jednokolejného úseku spolu s přestavbou stávajících kolejíšť v dopravnách Čekanice, Chotoviny a Sudoměřice u Tábora.

Rozsah demontáže činí 17,05 km koleje, 15 ks výhybek a zřízení 23,680 km nových kolejí, z toho 22,220 km v tvaru UIC 60.

V rámci stavby bude položeno 13 ks výhybek tvaru UIC 60 a 2 ks výhybky tvaru S 49. Modernizace řeší úpravu stávající výhybny Čekanice, respektive její začlenění do stanice Tábor a nové dvojkolejně trati spolu s bezpečným napojením přípojně lokální trati Tábor – Písek - Ražice. Stanice Chotoviny bude upravena pro situování nových vnějších nástupišť a díky tomu posunuta ve směru k Táboru. Dnešní stanice Sudoměřice bude zrušena. Z nynějšího kolejíště stanice budou v novém stavu zachovány pouze hlavní traťové koleje, neboť bude sloužit jako zastávka. Po nezbytnou dobu, než se stavebně zrealizuje navazující stavba „Modernizace trati Sudoměřice u Tábora – Votice“ bude sloužit i jako odbočka.

Stavba zahrnuje stavební práce na celkem 10 železničních mostech (z toho: 5 x nový, 3 x zrušení), 2 nových podchodech v Chotovinách a Sudoměřicích u Tábora, 2 silničních mostech (z toho: 1 x nový, 1 x zrušení), 27 železničních propustcích (z toho: 2 x nový, 11 x zrušení), 3 silničních propustcích (z toho: 1 x nový, 1 x zrušení), 1 zárubní zdi, 1 opěrné zdi a 2 nových návěstních lávkách.

Kromě těchto umělých staveb bude provedena rekonstrukce železničního sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, rekonstrukce trakčního vedení, silnoproudých rozvodů a trakční transformovny (TT) Chotoviny.

V rámci úprav TT Chotoviny dojde k demolici stávající provozní budovy a vybudování nové. Vzhledem na porovnání nákladů možnosti adaptace stávající provozní budovy a navrženého řešení s její demolicí, je výhodnější navržený způsob. Nová provozní budova bude postavená i v ŽST Chotoviny.

V návaznosti na komplex těchto činností navazují úpravy dalších zařízení, s nimiž přichází do styku cestující veřejnost a zákazníci ČD, tj. nástupiště ve stanici a na zastávce, mimoúrovňové přístupy včetně osob se sníženou pohyblivostí, úrovněové přejezdy apod. Nedílnou součástí stavby jsou i úpravy omezující působení hluku ze železničního provozu formou protihlukových stěn a individuálních opatření na jednotlivých objektech.

Základní projektované kapacity:

Délka modernizovaného úseku	11,837 km
Rozsah stavby (stávající staničení)	km 83,470 – 95,307
Rozsah stavby (nové staničení).....	km 83,470 – 94,859
Rekonstruované dopravy: (Čekanice, Chotoviny, Sudoměřice u Tábora).....	3
Zrušení stanice (Sudoměřice)	1
Zrušení výhybny (Čekanice)	1
Zřízení zastávky, odbočky (Sudoměřice).....	1
Pokládka kolejí celkem:.....	23 680 m
z toho pokládka kolejí UIC 60 rozdělení pražců „u“.....	22 220 m
z toho pokládka kolejí S49 rozdělení pražců „c“	119 m
z toho pokládka kolejí S49 rozdělení pražců „d“	1 341 m

Pokládka výhybek celkem:	15 ks
z toho pokládka výhybek J60 1:9-300	1 ks
z toho pokládka výhybek J60 1:11-300	5 ks
z toho pokládka výhybek J60 1:12-500	2 ks
z toho pokládka výhybek J60 1:14-760	5 ks
z toho pokládka výhybek JS49 1:18,5-1200	1 ks
z toho pokládka výhybek JS49 1:9-300	1 ks
Výhybkové atypické pražce celkem:	386 m
z toho UIC 60, výhybkové atypické pražce krátké, rozd. "u"	123 m
z toho UIC 60, výhybkové atypické pražce společné, rozd. "u"	123 m
z toho S49, výhybkové atypické pražce krátké, rozd. "d"	3 m
z toho S49, výhybkové atypické pražce krátké, rozd. "u"	23 m
z toho S 49, výhybkové atypické pražce společné, rozd. "u"	15 m
Kolejové lože:	
nové kolejové lože frakce 31,5/64	59 382 m ³
recyklované kolejové lože frakce 31,5/63	1 118 m ³
Počet výhybek zabezpečených SZZ celkem:	16 ks
z toho v ŽST Tábor Obvod Čekanice	3 ks
z toho v ŽST Chotoviny	12 ks
z toho na zastávce Sudoměřice u Tábora	1 ks
Elektrický ohřev výměn celkem:	12 ks
z toho ŽST Tábor Obvod Čekanice	1 ks
z toho ŽST Chotoviny	10 ks
z toho Odbočka Sudoměřice u Tábora	1 ks
Přejezdy celkem:	6
z toho přestavba úrovnových přejezdů	4
z toho zrušení úrovnových přejezdů	2
Pozemní objekty:	
obestavěný prostor SO 62-40-01	516,4 m ³
zastavěná plocha SO 62-40-01	96,3 m ²
obestavěný prostor SO 63-40-01	51,3 m ³
zastavěná plocha SO 63-40-01	10,6 m ²
obestavěný prostor SO 64-40-11	4 494,6 m ³
zastavěná plocha SO 64-40-11	484 m ²
obestavěný prostor SO 64-40-12.1	1 341 m ³
zastavěná plocha SO 64-40-12.1	129,6 m ²
obestavěný prostor SO 64-40-03	897,4 m ³
zastavěná plocha SO 64-40-03	155,6 m ²
obestavěný prostor SO 65-40-01	26,0 m ³
zastavěná plocha SO 65-40-01	133,1 m ²
obestavěný prostor SO 66-40-01	108,1 m ³
zastavěná plocha SO 66-40-01	22,8 m ²
Mosty:	14
z toho železniční mosty nové	5
z toho nové podchody	2
z toho přestavba železničních mostů	2
z toho zrušení železničních mostů	3
z toho silniční mosty nové	1
z toho zrušení silničních mostů	1
Propustky:	30
z toho železniční propustky nové	1
z toho přestavba železničních propustků	15
z toho zrušení železničních propustků	11
z toho silniční propustky nové	1
z toho přestavba silničních propustků	1
z toho zrušení silničních propustků	1

Návěstní lávky:	2
Ochrana proti dotyku u silničního nadjezdu:	1
Nová zárubní železniční zeď:	1
Nová opěrná silniční zeď:	1
Zvýšení výkonnosti a doplnění technologie TT	1
Úpravy TV:	
počet stožárů BP	164
počet stožárů TS, TSB	139
počet stožárů DS	158
stožár profilu HEB	11
kozlíky v tunelu	20
trolej – 100Cu	26 605 m
trolej – 80Cu	1 400 m
nosné lano – 50Bz	35 570 m
Rekonstrukce osvětlení v ŽST Tábor Obvod Čekanice celkem:	6 ks
z toho osvětlení na stožárech TV	3 ks
z toho osvětlení na stožárech 12 m	3 ks
Rekonstrukce osvětlení v ŽST Chotoviny celkem:	34 ks
z toho osvětlení na stožárech TV	8 ks
z toho osvětlení na stožárech 12 m	13 ks
z toho osvětlení na stožárech 10 m	3 ks
z toho osvětlení na stožárech 6 m	10 ks
Rekonstrukce osvětlení na zastávce Sudoměřice u Tábora celkem:	16 ks
z toho osvětlení na stožárech 8 m	4 ks
z toho osvětlení na stožárech 6 m	12 ks
Rekonstrukce osvětlení v TT Chotoviny celkem:	6 ks
z toho osvětlení na stožárech 6 m	2 ks
z toho osvětlení – světlomety (rozvodna 110 kV)	4 ks
Nároky na zábor zemědělské půdy:	157 799 m ²
z toho trvalý	115 952 m ²
z toho dočasný nad 1 rok	41 646 m ²
Nároky na zábor pozemků určených pro funkci lesa:	16 454 m ²
z toho trvalý	16 227 m ²
z toho dočasný do 1 roka	227 m ²
z toho dočasný nad 1 rok	0 m ²
Úspora pracovníků po realizaci stavby	32 pracovníků
Úspora pracovníků po zapojení do DOZZ (výhled není součástí stavby)	6 pracovníků

2.5. Charakteristika území dotčeného stavbou

Stavba se nachází na území města a okresu Tábor, který se rozkládá v severní části Jihočeského kraje. Se svými 37 000 obyvateli je po Českých Budějovicích druhým největším městem v Jihočeském kraji. Město, jehož centrum je památkovou rezervací, je významným centrem turistického ruchu. Lákadlem pro návštěvníky je zejména historie husitského hnutí.

Území leží v Táborské pahorkatině, která se nachází na rozhraní Třeboňské pánve a Vlašimské vrchoviny, které je z hlediska geologické stavby poměrně rozmanité. Nejrozšířenější jsou zde krystalické břidlice (pararuly, ortoruly), migmatity, granulity. Mírně zvlněný terén je převážně zalesněn jehličnatými monokulturami. Na území se vyskytuje středoevropská lesní květena. Území patří po většinu roku k chladnějším oblastem kraje. Na Táborsku je rovněž nejvíce zamračených dnů v roce a nízký počet hodin trvání slunečního svitu.

Dotčeným územím procházejí i důležité komunikace. Silnice I/3 E55 ve směru Praha – Tábor – České Budějovice – Linec, dálnice D3 Mezno – Chotoviny – Tábor a IV. tranzitní železniční koridor Děčín st. hr. – Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště, kterého část, konkrétně traťový úsek Tábor – Sudoměřice u Tábora je předmětem této stavby.

(Pozn. zdroj webstránky ČSÚ a Wikipedie).

Stavba se nachází na území Jihočeského kraje, města Tábor a obcí Chotoviny a Sodoměřice u Tábora. Leží na katastrálním území Tábor, Čekanice u Tábora, Stoklasná Lhota, Vražná, Červené Záhoří, Chotoviny, Moravec u Chotovin, Sodoměřice u Tábora.

2.6. Geologická skladba území

Z regionálně geologického hlediska řadíme zájmové území k moldanubické oblasti Českého masivu. Skalní podloží je zastoupeno pararulami prekambriického stáří. Jedná se převážně o migmatitizované biotitické až dvojslídne pararuly. Do zájmového území také zasahuje malou částí středočeský pluton, který reprezentují syenity táborského typu. Horniny skalního podkladu mají při povrchu nepravidelně vyvinutou vrstvu eluviálně rozložených hornin.

Lokálně je zastoupen taktéž neogen, v podobě omezených výskytů v podobě lokálních ostrůvků. Reprezentují jej sedimenty především mydlovarského souvrství, šedozelené jíly a písky.

Kvartérní sedimenty reprezentují nejmladší vývoj v zájmovém území, jsou reprezentovány soudržnými i nesoudržnými sedimenty, jejichž zdrojem byly rozrušené předkvartérní horniny a zeminy.

Moldanubikum

V zájmovém území se vyskytuje hlavně moldanubická dvojslídna pararula, kterou řadíme do tzv. jednotvárné skupiny, jsou tvořeny hlavně biotitickými, biotiticko muskovitickými a biotiticko silimanitickými pararulami, s hojným kordieritem v blízkosti kontaktů variskými granitoidy. V původní formě to byly převážně drobové, břidličné sledy flyšového rázu a různé zrnitosti. Stupeň metamorfózy je většinou vysoký, odpovídá podmínkám amfibolitové metamorfní facie středních a nízkých tlaků. Místy je pararula postižena migmatitizací, ojediněle se vyskytuje až migmatit.

Svrchní paleozoikum - karbon

V zájmové oblasti se vyskytují v malém úseku na počátku budoucí přestavby trati biotitické syenity táborského typu. Vyskytují se zde zejména pozdně variské magmatity středočeského plutonu. Tyto horniny patří k nejstarším hercynským horninám. Jedná se o pyroxenicko – biotitický syenit s rombickým i monoklinickým pyroxenem.

Terciér - Neogén

Terciérní sedimenty se vyskytují v zájmovém území nepravidelně, pouze jako zbytky ostrůvků, tvoří je sedimenty mydlovarského souvrství, které je zastoupeno svoji svrchní částí reprezentovanou šedozelenými jíly a písky.

Kvartérní pokryv

Kvartérní sedimenty jsou v zájmovém úseku budovány navážkami, humózním horizontem deluviálními a fluviálními sedimenty.

Navážky se vyskytují lokálně - v železničních stanicích, v náspech trati SŽDC, v konstrukčních vrstvách místních komunikací, v místech záhozů inženýrských sítí, opěr, v zastavěném území, apod. Jsou různorodé, v tělesech naspů bylo do hloubky sondování ověřeno, že jsou většinou složeny z místního překopaného materiálu.

Humózní horizonty jsou v zájmovém území reprezentovány především organickými hlínami a jíly s proměnlivou písčitou příměsí, mocnost horizontu je převážně do 30 cm.

Deluviální sedimenty jsou plošně nejrozšířenějším typem zemin v zájmovém území. Jsou reprezentovány převážně hlinitými a jílovitými zeminami s proměnlivou písčitou příměsí. V menší míře byly ověřeny deluviální sedimenty jílovitoprachovité. Původně se jednalo o eluvia matečních hornin, které byly částečně redeponovány vodním ronem, soliflukcí (pomalé svahové pohyby), případně rychlejšími svahovými pohyby. Při úpatí svahů a na svazích dále obsahují proměnlivé množství úlomků podložních hornin, proto místy mohou deluviální sedimenty nabývat lokálně charakteru až štěrkovitých hlín a jílů. Sedimenty vykazují převážně tuhou až velmi pevnou konzistenci. Nejvyšší mocnosti těchto sedimentů lze předpokládat při úpatí místních elevací. Při bázi mohou tyto sedimenty obsahovat i hojnou drobnou příměs úlomků okolních podložních hornin.

Fluviální sedimenty jsou v zájmovém území vázány pouze na nivy místních vodotečí. Jsou zastoupeny pleistocénními sedimenty, které jsou zastoupeny nepravidelně v podobě měkkých až tuhých jílovitých

sedimentů s organickým zápachem, v omezené míře štěrkovitých a písčitých sedimentů s proměnlivou jemnozrnnou příměsí.

Tektonika území

Tektonické poruchy jsou v širším měřítku území předpokládány severojižním směrem. Význam této tektoniky pro stavbu nemá větší význam.

Hydrogeologické poměry

Zájmového území této stavby se nachází v hydrogeologickém rajonu 6320 - Krystalinikum v povodí Střední Vltavy. Zájmové území spadá do hlavního povodí řeky Labe, do oblasti povodí Horní Vltavy.

Hladina podzemní vody se vyskytuje v přípovrchových kvarterních sedimentech a zvětralinových zónách předkvarterního podkladu, kde se jedná o průlinovou propustnost, s volnou až mírně napjatou hladinou podzemní vody; a v horninách předkvarterního podkladu, kde se jedná o puklinovou propustnost, s nespojitou hladinou podzemní vody závislou na vyhojení a hydraulické komunikaci puklin.

Hladina podzemní vody kopíruje tvar terénu a je závislá na dotaci ze srážek v blízkém okolí zájmového území. Generelní směr proudění podzemní vody je shodný se sklonem terénu – k západu až severozápadu.

Podle chemických rozborů jsou v zájmovém území přítomny vody s vyšším obsahem oxidu uhličitého.

2.7. Požadavky na realizaci stavby

V zadávacích podkladech nejsou reálné lhůty zahájení a realizace stavby. Dále uvedené lhůty vycházejí ze současného stavu projektové přípravy stavby, aktualizaci harmonogramu přípravy a realizace celého IV. koridoru a optimálních časů pro její přípravu:

- dokončení projektové dokumentace pro stavební povolení	03/2011
- vydání stavebního povolení (předpoklad).....	07/2011
- ukončení výběrového řízení na provádění stavby	09/2011
- zahájení realizace stavby.....	10/2011
- ukončení stavby.....	12/2014

Pro potřeby etapizace – stavební návaznosti dílčích úseků – bylo jako orientační zvoleno mezi jednotlivými staničními a traťovými úseky staničení, které odpovídá stavebnímu staničení SO železničního spodku a svršku. Tato staničení se nutně nekryjí s dělením a staničením ostatních provozních a stavebních objektů.

Na základě rozhodnutí investora stavby SŽDC, Stavební správy Praha byl stanoven začátek této stavby na 1.10.2011.

Nabytí na základě tohoto vstupního údaje a časového ohodnocení jednotlivých postupů byl stanoven termín dokončení stavby na 28.11.2014.

Zahájení stavby:	1.10.2011
Konec stavby:	28.11.2014
Délka výstavby:	1 155 dní

Délka je navržena včetně sobot, nedělí a svátků (3 roky a 2 měsíce). V délce výstavby jsou zahrnuty i zimní měsíce prosinec, leden a únor, ve kterých se předpokládá (mimo objektu tunelu) přerušení stavby.

Biologické rekultivace přesáhnou daný rámec stavby o 3 roky.

Stavba je rozdělena na následující stavební úseky:

- stavební úsek č. 61 Tábor - Čekanice	km 83,460 – 84,520	1 060 m
- stavební úsek č. 62 Čekanice	km 84,510 – 85,580	1 070 m
- stavební úsek č. 63 Čekanice - Chotoviny	km 85,580 – 88,962	3 382 m
- stavební úsek č. 64 Chotoviny	km 88,935 – 90,579	1 664 m
- stavební úsek č. 65 Chotoviny - Sudoměřice	km 90,563 – 94,438	3 875 m
- stavební úsek č. 66 Sudoměřice	km 94,759 – 95,495	736 m

Realizace stavby je rozdělena do 10 etap. Předpokládaná realizace jednotlivých etap je následující:

Etapa	Délka trvání	Zahájení etapy	Ukončení etapy
0. etapa	180 dní	3.10.2011	30.3.2012
1. etapa	970 dní	1.11.2011	27.6.2014
2. etapa	142 dní	12.4.2012	31.8.2012
3. etapa	21 dní	31.7.2012	20.8.2012
4. etapa	243 dní	12.3.2012	9.11.2012
5. etapa	367 dní	4.3.2013	5.3.2014
6.1. etapa	181 dní	6.3.2013	2.9.2013
6.2. etapa	129 dní	27.4.2013	2.9.2013
6.3. etapa	7 dní	12.6.2013	18.6.2013
7. etapa	501 dní	22.6.2013	4.11.2014
8. etapa	235 dní	11.3.2014	31.10.2014
9. etapa	47 dní	12.7.2014	27.8.2014
10. etapa	406 dní	20.5.2013	29.6.2014

2.8. Další požadavky na realizaci stavby

Omezení hluku a otřesů, případně pracovní doby při realizace stavby:

Realizace stavby musí probíhat v obydlých částech tak, aby hluková zátěž vyvolaná stavbou nepřesahovala hygienicky stanovené limity. V opačném případě je nutno zhotovitelem navrhnout dostatečná protihluková opatření eliminující hluk z výstavby. Z přípustné hlukové zátěže rovněž vyplývají určitá omezení i pro práci v nočních hodinách (21,00 – 7,00), kdy rovněž platí nižší přípustné hladiny hluku pro zatížení obyvatelstva.

Nároky na přepravní trasy:

Ve stavbě jsou stanoveny odvozní trasy a je navržen odvoz zeminy při zemních pracích na tělese železničního spodku, výkopových pracích na spodní stavbě mostních objektů a při přeložkách inženýrských sítí. Tyto trasy byly kladně projednány s orgány místní samosprávy a orgány životního prostředí, proto je nutno v případě jejich modifikace dodavatele, ať už z jakéhokoli důvodu opětovně projednat.

Podmínky vyplývající z územního rozhodnutí a stavebního povolení:

Podmínky pro přípravu vzniklé a stanovené v rámci územního řízení byly zapracovány do projektu pro stavební povolení a realizaci stavby. Podmínky, které vyplynuly z vydaného stavebního povolení je nutno při realizaci dodržet.

Některé podmínky územního rozhodnutí a stanoviska o hodnocení vlivu na životní prostředí se týkají provádění stavby, tyto podmínky je nutno při realizaci stavby dodržet.

Podmínky zadávací dokumentace na zhotovení stavby:

Zadávací dokumentace na realizaci stavby stanoví pro vybraného zhotovitele podmínky pro výstavbu, které vznikly v průběhu přípravy stavby a které nemohly být zahrnuty do technického řešení uvedení v projektu stavby. Případně takové podmínky, na které je nutno při realizaci díla brát mimořádný zřetel.

3. Přehled výchozích podkladů

Projekt stavby (dokumentace ke stavebnímu povolení) byl zhotoven na základě přípravné dokumentace stavby (dokumentace k územnímu rozhodnutí) „Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora“, doplňujících průzkumů, podkladů předaných zadavatelem a závěrů z projednání dokumentace v průběhu jejího zpracování.

3.1. Podklady

Podklady předané zadavatelem:

- Přípravná dokumentace stavby (dokumentace k územnímu rozhodnutí) „Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora“
- Územní rozhodnutí – MÚ Tábor, č.j. S-META 69242/2006 SÚ/ŠE 10
- Prodloužení územního rozhodnutí – MÚ Tábor, č.j. METAB 47566/2009/SÚ/Šte
- Schvalovací protokol přípravné dokumentace stavby „Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora“ – SŽDC s.o., Odbor Investiční, č.j. 27 047/09-OI
- Posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby „Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora“ – SŽDC s.o., SSp Praha, č.j. 4 655/2008-SS PHA-ÚT
- Zadávací dokumentace pro zadání veřejné zakázky na zhotovení projektu stavby: „Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora“ – SŽDC s.o.
- Předkategorizace materiálu železničního svršku

Podklady doplněné zpracovatelem:

- Základní mapa v M 1:10 000 a ortofotomapa v M 1:5 000
- Údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí
- Doplnění geodetického zaměření stávajícího stavu v průběhu projektových prací – zpracovatel stř. 204, SUDOP PRAHA a.s. v období 03/2010 – 09/2010
- Získání podkladů o stávajících inženýrských sítích od jejich správců
- Podklady od zpracovatele projektu na stavbu dálnice D3 a ŘSD
- Územně analytické podklady JČK a města Tábor
- Územně plánovací podklady JČK, města Tábor a obcí Chotoviny a Sudoměřice u Tábora
- Výsledky místních šetření a fotodokumentace

Podklady předané zadavatelem v předchozím stupni projektové dokumentace:

- Zadávací podmínky k výzvě na vypracování přípravné dokumentace
- Územně technická studie „Optimalizace traťového úseku Tábor – Benešov u Prahy“
- Posuzovací protokol územně technické studie Optimalizace traťového úseku Tábor – Benešov u Prahy
- Dokumentace o hodnocení vlivu na životní prostředí dle zákona ČNR č. 244/92 Sb. IV. železniční koridor pro úsek Tábor (mimo) – Benešov (mimo)
- Členění a směrný rozsah dokumentace (dodatek č.9/2000)
- Dodatek č. 2 k „Zásadám modernizace vybrané železniční sítě ČD“
- Upřesňující požadavky na obsah PD – část umělé stavby
- Geodetické podklady z úseku trati Veselí n. Lužnicí km 55,9 – výhybna Čekanice km 85,5, zpracovatel SŽG Plzeň
- Geodetické podklady z úseku trati výh. Čekanice km 85,5 – ŽST Heřmaničky km 109,8, zpracovatel SŽG Praha
- Geotechnický a stavebnětechnický průzkum, zpracovatel GeoTec GS a.s. 02/2003
- Doplnkový geotechnický průzkum, zpracovatel GeoTec GS a.s. 03/2003

Podklady doplněné zpracovatelem v předchozím stupni projektové dokumentace:

- Pedologický průzkum v trase rozšíření trati, zpracovatel GeoTec GS a.s. 04/2003
- Geotechnický průzkum pro přeložku trati v km 90,700-92,700, dočasnou přeložku silnice I/3 a zárubní zeď v km 94,020-94,330, zpracovatel GeoTec GS a.s. 05/2004
- Geotechnický průzkum pro železniční most v st. km cca 94,570 (podchod Sudoměřice), zpracovatel GeoTec GS a.s. 05/2004
- Geodetické doměření prostoru přeložek trati, zpracovatel SŽG Praha 10/2002 a 03/2003

Ostatní použité podklady:

- Směrnice GŘ SŽDC č. 16 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR“
- Směrnice GŘ SŽDC č. 11 "Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních"
- Kontrolní chemické analýzy pražcového podloží, SUDOP PRAHA a.s., 2010
- Předkategorizace materiálu železničního svršku, SŽDC, TÚDC
- Akustická studie SUDOP Praha a.s. 2010
- Hydrotechnické výpočty, SUDOP PRAHA a.s., 2010
- Energetické výpočty, SUDOP PRAHA a.s., 01/2010
- Průzkum existence stávajících inženýrských sítí
- Doklady o průběhu zpracování projektu
- Projednání se správci inženýrských sítí
- Projednání s orgány státní správy
- Projednání s majiteli dotčených nemovitostí
- Platné související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a vzorové listy

3.2. Průzkumy

Doplňkové měření a průzkumy byly z důvodu rozsáhlosti vyčleněny do samostatné části „B.2 - Doplnkové měření a průzkumy“, které se dále člení:

- B.2.1 – Předkategorizace materiálu železničního svršku
- B.2.2 – Geotechnický, hydrogeologický a stavebnětechnický průzkum
- B.2.3 – Geodetické doměření
- B.2.4 – Radonový průzkum
- B.2.5 – Výpočet nebezpečných vlivů
- B.2.6 – Posouzení křížení vedení 220kV a TV

Přípravná dokumentace - základní průzkum

Pro přípravnou dokumentaci byl zpracován základní průzkum území a prostředí, ve kterém má dojít k realizaci stavby. Pro získání potřebných informací byly provedeny následující průzkumné a práce:

- Geotechnický průzkum pro přípravnou dokumentaci stavby, provedl GeoTec – GS, a.s. v období 12/2002 – 05/2004
- Geotechnický průzkum pražcového podloží
- Geotechnický a stavebnětechnický průzkum pro umělé stavby
- Geotechnický průzkum pro rozšíření trati
- Geotechnický průzkum pro přeložku trati v km 91,100 – 91,900
- Geotechnický průzkum pro přeložku trati v km 93,000 – 94,400
- Geotechnický průzkum pro přeložku silnice
- Geotechnický průzkum pro tunel v km cca 93,380 – 93,800
- Chemické analýzy zemin pražcového podloží
- Pedologický průzkum

Dokumentace ke stavebnímu povolení – doplňující (podrobné) průzkumy

Pro Projekt byla provedena doplňková měření a průzkumy na základě požadovaných změn v řešení a dále požadavků zpracovatelů jednotlivých částí dokumentace na ověření správnosti technického řešení uvedeného v předchozí fázi přípravy. To bylo doplněno ve shodě s doporučeními a požadavky konzultanta investora ve věcech geotechnického průzkumu Stavební geologie – Geotechnika, a.s. (nyní s názvem ARCADIS Geotechnika a.s.) obsažených v zadávací dokumentaci na zpracování projektu stavby. Pro projekt pak byly vykonány následující průzkumné práce:

Doplňkový geotechnický průzkum pro projekt, provedl SUDOP PRAHA a.s., stř. 207 v 10-12/2009 – 03-07/2010. Z důvodu rozsáhlosti je vyčleněn do samostatné části B.2.2 v následujícím členění a rozsahu:

- Souhrnná zpráva (část B.2.2.1): v této části zprávy jsou uvedeny všeobecné údaje týkající se stavby a rozsahu a způsobu provádění geotechnického průzkumu.
- Železniční spodek (část B.2.2.2): jedná se o průzkumné práce, které umožní stanovit pro nově navrhované zemní těleso sklony svahů, způsob odvodnění, únosnost zemní pláně případně

další stavebně technická opatření vyplývající ze zastiženého prostředí. Tato část dokumentace je členěna na 4 dílčí zprávy: pro přeložky, rozšíření zázezu, geotechnické výpočty a průzkum pražcového podloží.

- Mosty, propustky, zdi (část B.2.2.3): doplnění průzkumu pro tuto skupinu umělých staveb bylo provedeno dle doporučení předchozí stupně projektové dokumentace a doporučení vyplývajících z „Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora, posouzení přípravné dokumentace, Stavební geologie – Geotechnika, a.s., Praha, 01/2005). Před zahájením průzkumných prací byl na pracovním jednání stanoven a potvrzen definitivní rozsah prováděných prací zhotovitelem průzkumu, odborným profesním garantem konzultanta a geotechnickým konzultantem investora (GTKI). Vyhodnocení průzkumu je koncipováno pro každý objekt samostatně, je pro něj zpracován samostatný pasport s vyhodnocení prostředí v oblasti základů a doporučeními pro řešení založení jednotlivých stavebních objektů s ohledem na navržené řešení, které bylo obsaženo v předchozí fázi projekční přípravy. Tato část dokumentace je členěna do svazku B.2.2.3.1 – B.2.2.3.29.
- Tunel SO 65-25-01 (část B.2.2.4): (ražené i hloubené části) průzkum pro tunelový objekt byl navržen na základě doporučení Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora, posouzení přípravné dokumentace, Stavební geologie – Geotechnika, a.s., Praha, 01/2005.
- Životní prostředí (část B.2.2.5): v této části zprávy je zpracován průzkum pro stanovení míry znečištění - kontaminace štěrkového lože (část B.02.2.5.1 Kontaminace stávajícího štěrkového lože), dále je provedena petrografická analýza pro stanovení míry znečištění štěrku vápencem (část B.02.2.5.2 Petrografický průzkum) a dále je zpracován pedologický průzkum pro získání podkladů pro bilanci kulturních vrstev půdy, která následně slouží k návrhu mocnosti a provedení skryvky humusových horizontů v místech trvalého záboru pozemků určených zákonem č. 334/1992 Sb (část B.02.2.5.3 Pedologický průzkum).
- Pozemní stavby a protihlukové stěny (část B.2.2.6): V této části je zpracován geotechnický průzkum pro návrh protihlukových stěn a pozemních objektů – technologických budov, reléových domků, provozních budov.
- Hydrogeologický průzkum - náhradní zdroje (část B.2.2.7): v této části zprávy je zpracován hydrogeologický průzkum náhradních vodních zdrojů pitné vody pro izolované zástavby do zásobování celkového počtu 50 osob. Průzkum pro náhradní vodní zdroje byl proveden v důsledku stavebních úprav a z toho plynoucích zrušení některých stávajících vodních zdrojů. Jedná se o průzkum tří lokalit pro budoucí zásobování pitnou vodou.
- Silniční komunikace (část B.2.2.8): v této části zprávy je zpracován průzkum pro úpravy komunikací u přejezdu a pro přístupové komunikace jednak na stavenišťe, jednak k budoucímu portálu tunelu.

Geodetické doměření

Předmět doměření byl stanoven dle požadavků zpracovatelů jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů nad rámec stávajících geodetických podkladů pro projekt stavby „Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora“.

Geodetický základ polohopisný a výškopisný

1. V úseku km 81,900 – 85,570 stávajícího staničení (TÚ 1701, DÚ 20 – 23) bylo původní bodové pole vybudované Krajskou geodetickou a kartografickou správou České Budějovice v letech 1989 – 1991, v rámci železničního pořadu České Budějovice – Výhybna Čekanice. Toto bodové pole bylo v roce 2000 revidováno Střediskem železniční geodézie Plzeň – zkontrolována stabilizace polygonových bodů, na vybraných místech byla provedena kontrolní měření přesnosti. (Pouze železniční polygony ve 2. třídě přesnosti bez bodů zhušťovacích 1. třídy přesnosti, vybudovaných metodou GPS a bez vazby na ně. Souřadnice uvedeny na cm. Neodpovídá Technickým kvalitativním podmínkám staveb ČD - TKP (1.7.2 Výchozí podklady pro výkon zeměměřických činností při provádění stavby). V návrhu vytyčovací sítě budou navrženy nové zhušťovací body, určené metodou GPS.)
2. V úseku km 85,570 – 96,400 stávajícího staničení, resp. v úseku Výhybna Čekanice mimo – ŽST Heřmaničky (TÚ 1701, DÚ 24 – 28), v roce 2000 SŽG Praha vytvořila železniční bodové polohové pole (ŽPBP) jako podklad pro projekt stavby IV. železničního koridoru v úseku Benešov u Prahy – Tábor (km 83,32 – 133,812). V prvním stupni byly vyhotoveny body zhušťovací v 1. třídě přesnosti, zaměřené metodou GPS. Ve druhém stupni byly vybudovány

pevné body ŽPBP ve 2. třídě přesnosti, v průměrné vzdálenosti 150 – 200 m, určené polygonovými pořady vetknutými mezi body zhušťovací. V roce 2002, resp. 2003 vytvořilo SŽG Praha pro 2 varianty přeložky tratě Chotoviny u Tábora – Sudoměřice u Tábora body podrobného polohového bodového pole (PBPP) ve 2. třídě přesnosti, určené polygonovým pořadem nebo protínáním zpět z bodů 1. třídy přesnosti, stejných jako pro stávající podklady v tomto úseku. (Body zhušťovací jsou umístěny ve větších vzdálenostech než 1,3 km, není k dispozici transformační klíč mezi systémy ETRS-89 a S-JTSK. Souřadnice pevných bodů uvedeny na cm. Neodpovídá TKP.)

Pro doměření firmou SUDOP PRAHA a.s. bylo vycházeno ze stávajících bodů ŽPBP, seznam těchto bodů včetně geodetických údajů je součástí geodetických podkladů. Nové body byly určeny rajonem a stabilizovány dočasnou stabilizací.

Doměření polohopisu a výškopisu

1. V úseku km 81,900 – 85,570 stávajícího staničení provedlo SŽG Plzeň v roce 2000 podrobné měření pro vyhotovení geodetických podkladů ve 2. třídě přesnosti pro projekt stavby IV. koridoru v úseku Veselí nad Lužnicí – Čekanice. Podrobné měření bylo provedeno ze stávajícího bodového pole, viz bod 1. Podrobné body jsou číslovány dle traťových úseků TÚ a definičních úseků DÚ. Výška u os kolejí a výhybek je vztažena k průměru mezi pravým a levým temenem kolejnice. V obloucích byl měřen pravý a levý kolejnicový pas.
2. V úseku km 85,570 – 96,400 stávajícího staničení provedlo SŽG Praha v roce 2000 resp. v letech 2002 a 2003 podrobné měření pro projekt stavby IV. koridoru v úseku Benešov u Prahy – Tábor. Pro měření byly použity body bodového pole, viz 2. Podrobné body jsou číslovány dle mapových listů JŽM (dvanáctimístná čísla). Výšky temen kolejnic byly určeny technickou nivelací. (Předané digitální podklady neodpovídají „Pravidlům pro vzájemnou výměnu dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi“)
3. Při zpracování přípravné dokumentace (PD) stavby provedl SUDOP PRAHA a.s. v letech 2002 - 2004 geodetické doměření, které zapracoval do stávajících předaných podkladů, viz výše.

V období listopad 2009 až duben 2010 SUDOP PRAHA a.s. doměřil další lokality pro projekt stavby dle požadavků projektantů.

Podrobné body byly zaměřeny GPS aparaturou Leica GX 1230 metodou RTK nebo totálními stanicemi metodou polární ve 2. třídě přesnosti mapování (0,08 m) pro pevné objekty a 3. třídy přesnosti (0,14 m) pro body terénu. U kolejí byla zaměřena polohově její osa, v obloucích se jedná o poloviční vzdálenost standardního rozchodu, vztaženou od vnější kolejnice ve směru spojnic TK. Výškově byly trigonometricky zaměřeny obě kolejnice, v seznamu souřadnic je uvedena výška nepřevýšeného kolejnicového pasu.

Výpočty pro podrobné bodové pole a výpočet souřadnic podrobných bodů byl proveden na PC v programu Groma ver. 6.0 a v programu Leica Geo Office verze 7. Výkresy byly vytvořeny v programu Microstation V8. Rozdělení prvků kresby do vrstev ve výkresech je v souladu s předanými podklady, tedy neodpovídá Pravidlům pro vzájemnou výměnu dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi.

Geodetické doměření, zhotovené SUDOPem PRAHA a.s., bylo včetně přečíslování podrobných bodů dle JŽM zapracováno do stávajících předaných podkladů (viz výše). Bude odevzdáno v elektronické podobě ve formátech „DGN“ a „TXT“ v části I.6 Geodetické a mapové podklady.

3.3. Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Dokumentace je členěna v souladu s vyhláškou č. 146/2008 Sb. ze dne 9. dubna 2008 o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, přílohou č. 5 - Rozsah a obsah projektové dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení.

Projektová dokumentace ke stavebnímu povolení je členěna následovně:

A. Průvodní zpráva

B. Souhrnná část

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.2 Doplňkové průzkumy a měření

- B.2.1 Předkategorizace materiálu železničního svršku
- B.2.2 Geotechnický, hydrogeologický a stavebnětechnický průzkum
- B.2.3 Geodetické doměření
- B.2.4 Radonový průzkum
- B.2.5 Výpočet nebezpečných vlivů
- B.2.6 Posouzení křížení vedení 220 kV a TV

B.3 Provozní a dopravní technologie

B.4 Vliv stavby na životní prostředí

- B.4.1 Vliv stavby na životní prostředí
- B.4.2 Odpadové hospodářství
- B.4.3 Hluková studie
- B.4.4 Povodňový plán
- B.4.5 Havarijní plán

B.5 Požární ochrana

B.6 Energetické výpočty

B.7 Protikorozní ochrana

B.8 Graf dynamického průběhu rychlostí

B.9 Dopravní opatření

B.10 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

B.11 Stávající inženýrské sítě

B.12 Vodohospodářské řešení vč. hydrotechnických výpočtů

C. Situace stavby

C.1 Přehledná situace stavby 1 : 10 000

C.2 Koordinační situace stavby (1 : 1 000, 1 : 500)

C.3 Výkresy architektonického řešení stavby (volně vložená část - formát A3)

D. Technologická část

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

- D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
 - PS 62-01-01 Tábor obvod Čekanice, SZZ
 - PS 64-01-01 Chotoviny, SZZ
 - PS 66-01-01 Sudoměřice, SZZ
- D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)
 - PS 63-01-01 Tábor - Chotoviny, TZZ
 - PS 65-01-01 Chotoviny - Sudoměřice, TZZ
- D.1.6 Indikátory horkoběžnosti a indikátory plochých kol
 - PS 65-01-02 Chotoviny - Sudoměřice, indikátor horkoběžnosti

D.2 Železniční sdělovací zařízení

- D.2.1 Místní kabelizace
 - PS 62-02-01 Čekanice, místní kabelizace
 - PS 64-02-01 Chotoviny, místní kabelizace
 - PS 66-02-01 Sudoměřice, místní kabelizace

D.2.2 Rozhlasové zařízení

- PS 64-02-06 Chotoviny, rozhlasové zařízení
- PS 66-02-05 Sudoměřice, rozhlasové zařízení

D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení (ITZ)

- PS 64-02-02 Chotoviny, ITZ
- PS 66-02-02 Sudoměřice, ITZ

D.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace

- PS 62-02-02 Čekanice, ASHS
- PS 62-02-03 Čekanice EZS
- PS 62-02-05 Čekanice, kamerový systém
- PS 63-02-01 TT Chotoviny, EZS
- PS 63-02-02 TT Chotoviny, kamerový systém
- PS 64-02-04 Chotoviny, ASHS
- PS 64-02-05 Chotoviny, EZS
- PS 64-02-09 Chotoviny, kamerový systém
- PS 66-02-03 Sudoměřice, ASHS
- PS 66-02-04 Sudoměřice, EZS
- PS 66-02-08 Sudoměřice, kamerový systém

D.2.5 Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK)

- PS 60-02-01 Tábor - Sudoměřice, DOK, TK
- PS 60-02-05 Tábor - Sudoměřice, datová síť INTRANET
- PS 67-02-02 Čekanice, zrušení kabelového připojení ATÚ

D.2.7 Informační systém pro cestující

- PS 64-02-07 Chotoviny, informační systém
- PS 66-02-06 Sudoměřice, informační systém

D.2.8 Traťové rádiové spojení

- PS 60-02-03 Radiový systém GSM-R, příprava

D.2.9 Jiné sdělovací zařízení

- PS 60-02-02 Přenosový systém SDH
- PS 62-02-04 Čekanice, sdělovací zařízení
- PS 64-02-08 Chotoviny, sdělovací zařízení
- PS 66-02-07 Sudoměřice, sdělovací zařízení

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

- PS 62-06-01 Čekanice, DŘT
- PS 64-06-01 TT Chotoviny, DŘT
- PS 64-06-02 Chotoviny, DŘT
- PS 66-06-01 Sudoměřice, DŘT
- PS 67-06-01 ED České Budějovice, doplnění DŘT

D.3.3 Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic (měření, trakčních transformoven)

- PS 64-04-01 TT Chotoviny, rozvodna 110 kV, technologie
- PS 64-04-02 TT Chotoviny, rozvodna 110 kV, systém kontroly a řízení
- PS 64-04-03 TT Chotoviny, stanoviště trakčních transformátorů, technologie
- PS 64-04-05 TT Chotoviny, rozvodna 27 kV, technologie
- PS 64-04-06 TT Chotoviny, filtračně kompenzační zařízení, technologie
- PS 64-04-07 TT Chotoviny, rozvodna 27 kV, systém kontroly a řízení
- PS 64-04-08 TT Chotoviny, vlastní spotřeba, technologie
- PS 64-04-12 TT Chotoviny, provizorní napáječ 110/27 kV

D.3.5 Technologie transformačních stanic VN/NN

- PS 62-03-01 Čekanice, TS 25/0.4 kV
- PS 62-03-02 Čekanice, TS 22/0.4 kV - technologie
- PS 64-03-01 Chotoviny, TS 25/0.4 kV
- PS 64-04-11 TT Chotoviny, TS 22/0,4 kV - technologie
- PS 65-03-01 Chotoviny - Sudoměřice, technologický domek - rozvodna nn
- PS 66-03-01 Sudoměřice, TS 25/0.4 kV

D.4 Ostatní technologická zařízení

- D.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy
PS 64-05-01 Chotoviny, osobní výtah

E. Stavební částE.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

- SO 60-15-01 Tábor - Sudoměřice, výstroj trati
- SO 61-10-01 Tábor - Čekanice, železniční svršek
- SO 61-11-01 Tábor - Čekanice, železniční spodek
- SO 62-10-01 Čekanice, železniční svršek
- SO 62-11-01 Čekanice, železniční spodek
- SO 63-10-01 Čekanice - Chotoviny, železniční svršek
- SO 63-11-01 Čekanice - Chotoviny, železniční spodek
- SO 64-10-01 Chotoviny, železniční svršek
- SO 64-11-01 Chotoviny, železniční spodek
- SO 65-10-01 Chotoviny - Sudoměřice, železniční svršek
- SO 65-11-01 Chotoviny - Sudoměřice, železniční spodek
- SO 66-10-01 Sudoměřice, železniční svršek
- SO 66-11-01 Sudoměřice, železniční spodek
- SO 60-80-02 Tábor - Sudoměřice, kácení mimolesní zeleně
- SO 60-80-03 Tábor - Sudoměřice, kácení lesní zeleně
- SO 60-82-01 Tábor - Sudoměřice, rekultivace opuštěného tělesa dráhy
- SO 60-82-02 Tábor - Sudoměřice, rekultivace ploch dočasného dlouhodobého záboru

E.1.2 Nástupiště

- SO 64-14-01 Chotoviny, ostrovní nástupiště
- SO 64-14-02 Chotoviny, vnější nástupiště
- SO 66-14-01 Sudoměřice, nástupiště

E.1.3 Železniční přejezdy

- SO 62-13-01 Čekanice, přejezd v ev. km 84,619
- SO 63-13-01 Čekanice - Chotoviny, zrušení přejezdu v ev. km 85,603
- SO 63-13-02 Čekanice - Chotoviny, přejezd v ev. km 87,639
- SO 64-13-01 Chotoviny, přejezd v ev. km 90,396
- SO 65-13-01 Chotoviny - Sudoměřice, zrušení přejezdu v ev. km 91,421
- SO 65-13-02 Chotoviny - Sudoměřice, nástupní a záchranná plocha v kolejišti u severního portálu tunelu
- SO 66-13-01 Sudoměřice, přejezd v ev. km 94,920

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

- SO 61-20-01 Přestavba železničního mostu v km 84,125
- SO 61-21-01 Přestavba železničního propustku v km 83,610
- SO 61-21-02 Zrušení železničního propustku v km 84,487
- SO 62-21-01 Úprava železničního propustku v km 84,628
- SO 62-21-02 Zrušení železničního propustku v km 84,720
- SO 62-21-03 Úprava železničního propustku v km 84,856
- SO 62-21-04 Zrušení železničního propustku v km 85,060
- SO 62-21-05 Zrušení železničního propustku v km 85,202
- SO 62-21-06 Zrušení železničního propustku v km 85,421
- SO 62-22-01 Úprava silničního propustku v km 84,628
- SO 62-26-01 Návěstní lávka v km 84,610
- SO 63-20-01 Nový železniční most, biokoridor v km 86,240
- SO 63-20-02 Nový železniční most, biokoridor v km 88,595
- SO 63-21-01 Přestavba železničního propustku v km 85,595
- SO 63-21-02 Zrušení železničního propustku v km 85,936
- SO 63-21-03 Přestavba železničního propustku v km 86,164
- SO 63-21-04 Přestavba železničního propustku v km 86,822
- SO 63-21-05 Přestavba železničního propustku v km 87,510
- SO 63-21-06 Přestavba železničního propustku v km 87,993
- SO 63-21-07 Přestavba železničního propustku v km 88,617

- SO 63-21-08 Zrušení železničního propustku v km 88,690
- SO 63-22-01 Silniční nadjezd v km 85,998, ochrana proti dotyku
- SO 64-20-01 Přestavba železničního mostu v km 89,967
- SO 64-20-02 Nový železniční most v km 90,331 (podchod Chotoviny)
- SO 64-21-01 Přestavba železničního propustku v km 89,198
- SO 64-21-02 Přestavba železničního propustku v km 89,402
- SO 64-21-03 Zrušení železničního propustku v km 90,029
- SO 64-21-04 Úprava železničního propustku v km 90,513
- SO 65-20-01 Nový železniční most, přemostění dálnice D3 v km 91,301
- SO 65-20-02 Zrušení železničního mostu v km 91,650
- SO 65-20-03 Nová železniční estakáda v km 91,569
- SO 65-20-04 Zrušení železničního mostu v km 93,258
- SO 65-20-05 Nový železniční most v km 93,005
- SO 65-20-06 Zrušení železničního mostu v km 94,385
- SO 65-21-01 Zrušení železničního propustku v km 91,263
- SO 65-21-02 Zrušení železničního propustku v km 93,856
- SO 65-21-03 Nový železniční propustek v km 93,851
- SO 65-21-04 Úprava železničního propustku v km 94,308
- SO 65-22-01 Nový silniční most v km 92,545
- SO 65-22-02 Nový silniční propustek
- SO 65-22-03 Zrušení silničního propustku
- SO 65-22-04 Zrušení silničního mostu u Moravče
- SO 65-24-01 Zárubní zeď v km 94,000-94,290
- SO 65-26-01 Návěsní lávka v km 93,845
- SO 66-20-01 Nový železniční most v km 94,539 (podchod Sudoměřice)
- SO 66-21-01 Zrušení železničního propustku v km 94,767
- SO 66-21-02 Přestavba železničního propustku v km 94,929
- SO 66-21-03 Železniční propustek v km 95,518
- SO 66-24-01 Sudoměřice, opěrná zeď silnice II/120

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

E.1.5.1 Ostatní inženýrské objekty(inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)

- SO 61-73-01 Tábor - Čekanice, úprava metalických rozvodů MK a DK Telefonica O2
- SO 61-73-11 Tábor - Čekanice, úprava stávajícího DK ČD Tábor - Benešov
- SO 62-73-01 Čekanice, úprava metalických rozvodů MK a DK Telefonica O2
- SO 62-73-11 Čekanice, úprava stávajícího DK ČD Tábor - Benešov
- SO 63-73-02 Čekanice - Chotoviny, úprava optických rozvodů DOK Telefonica O2
- SO 63-73-11 Čekanice - Chotoviny, úprava stávajícího DK ČD Tábor - Benešov
- SO 64-73-01 Chotoviny, úprava metalických rozvodů MK a DK Telefonica O2
- SO 64-73-02 Chotoviny, úprava optických rozvodů DOK Telefonica O2
- SO 64-73-11 Chotoviny, úprava stávajícího DK ČD Tábor - Benešov
- SO 65-73-01 Chotoviny - Sudoměřice, úprava metalických rozvodů MK a DK Telefonica O2
- SO 65-73-02 Chotoviny - Sudoměřice, úprava optických rozvodů DOK Telefonica O2
- SO 65-73-11 Chotoviny - Sudoměřice, úprava stávajícího DK ČD Tábor - Benešov
- SO 66-73-01 Sudoměřice, úprava metalických rozvodů MK a DK Telefonica O2
- SO 66-73-02 Sudoměřice, úprava optických rozvodů DOK Telefonica O2
- SO 66-73-11 Sudoměřice, úprava stávajícího DK ČD Tábor - Benešov

E.1.5.2 Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)

- SO 66-73-12 Sudoměřice, úprava veřejného osvětlení

E.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)

- SO 61-71-01 Tábor - Čekanice, náhrada vodního zdroje domku v km 84,290
- SO 63-70-01 Čekanice - Chotoviny, zatrubnění v km 88,64 – 88,70
- SO 63-70-02 Čekanice - Chotoviny, úprava zatrubnění meliorace v km 89,4
- SO 64-71-01 Chotoviny, přípojka vodovodu k provozní budově
- SO 65-70-01 Chotoviny - Sudoměřice, úprava meliorace v km 90,850 – 91,200
- SO 65-71-01 Chotoviny - Sudoměřice, přeložka vodovodu u Moravče
- SO 65-71-02 Chotoviny - Sudoměřice, požární vodovod tunelu
- SO 65-71-03 Chotoviny - Sudoměřice, náhrada vodního zdroje domku v km 94,115
- SO 64-20-02.3 Nový železniční most v km 90,383 (podchod Chotoviny) - odvodnění
- SO 65-20-03.2 Chotoviny - Sudoměřice, úprava vodoteče

- SO 64-40-12.2 TT Chotoviny, rozvodna 110 kV a stanoviště transformátorů - dešťová kanalizace
- SO 63-72-01 Čekanice - Chotoviny, přeložka plynovodu VTL v km 85,880
- SO 63-72-02 Čekanice - Chotoviny, přeložka plynovodu VTL v km 87,183

E.1.7 Železniční tunely

- SO 65-25-01 Chotoviny - Sudoměřice, nový tunel
- SO 65-25-02 Chotoviny - Sudoměřice, jižní portál
- SO 65-25-03 Chotoviny - Sudoměřice, severní portál
- SO 65-25-04 Chotoviny - Sudoměřice, geotechnický monitoring
- SO 65-25-05 Chotoviny - Sudoměřice, požární ochrana tunelu

E.1.8 Pozemní komunikace

- SO 60-30-01 Tábor - Sudoměřice, přístupové cesty
- SO 60-32-01 Tábor - Sudoměřice, dopravní opatření
- SO 62-30-01 Čekanice, úprava komunikace u přejezdu v km 84,619
- SO 62-30-02 Čekanice, úprava komunikace v km 84,619-85,603
- SO 63-30-01 Čekanice - Chotoviny, úprava komunikace u přejezdu v km 87,639
- SO 64-30-01 Chotoviny, přeložka přístupové cesty do TT v km 89,5-89,95
- SO 64-30-02 Chotoviny, úprava komunikace u přejezdu v km 90,396
- SO 65-30-01 Chotoviny - Sudoměřice, přístupová cesta na staveniště
- SO 65-30-03 Chotoviny - Sudoměřice, definitivní přeložka silnice I/3 u Moravče
- SO 65-30-04 Chotoviny - Sudoměřice, přístupová komunikace k jižnímu portálu tunelu
- SO 65-30-05 Chotoviny - Sudoměřice, přístupová komunikace k severnímu portálu tunelu
- SO 65-30-06 Chotoviny - Sudoměřice, rozšíření silnice I/3 v km 93,380
- SO 65-30-07 Chotoviny - Sudoměřice, definitivní přeložka silnice I/3
- SO 65-30-09 Chotoviny - Sudoměřice, stavební úpravy dálnice D3
- SO 65-30-10 Chotoviny - Sudoměřice, úprava místní komunikace
- SO 65-32-01 Chotoviny - Sudoměřice, dopravní opatření pro přeložky silnice I/3
- SO 66-30-01 Sudoměřice, úprava komunikace u přejezdu v km 94,920

E.1.9 Protihlukové objekty

- SO 64-50-01 Chotoviny, protihlukové stěny
- SO 65-50-01 Chotoviny - Sudoměřice, protihlukové stěny u Chotovin a Moravče
- SO 66-50-01 Sudoměřice, protihlukové stěny

E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

E.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)

- SO 60-42-01 Tábor - Sudoměřice, úprava oplocení
- SO 62-40-01 Čekanice, technologická budova
- SO 62-42-01 Čekanice, oplocení objektu OSŽT
- SO 63-40-01 Čekanice - Chotoviny, reléový domek u přejezdu v km 87,639
- SO 64-40-01 Chotoviny, stavební úpravy VB
- SO 64-40-03 Chotoviny, provozní budova
- SO 65-40-01 Chotoviny - Sudoměřice, technologický domek
- SO 66-40-01 Sudoměřice, reléový domek u přejezdu v km 94,920
- SO 66-40-02 Sudoměřice, stavební úpravy VB

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

- SO 64-41-01 Chotoviny, zastřešení nástupišť a výstupů podchodu
- SO 66-41-01 Sudoměřice, zastřešení nástupišť a výstupů z podchodu

E.2.3 Individuální protihluková opatření

- SO 61-51-01 Tábor - Čekanice, individuální protihluková opatření
- SO 63-51-01 Čekanice - Chotoviny, individuální protihluková opatření
- SO 64-51-01 Chotoviny, individuální protihluková opatření
- SO 66-51-01 Sudoměřice, individuální protihluková opatření

E.2.4 Orientační systém

- SO 64-43-01 Chotoviny, orientační systém
- SO 66-43-01 Sudoměřice, orientační systém

E.2.5 Demolice

- SO 62-45-01 Čekanice, demolice boční rampy a oplocení objektu OSŽT

- SO 63-45-01 Čekanice - Chotoviny, demolice útulku v km 86,750 a objektů v km 87,630 a 89,040
- SO 63-45-02 Čekanice - Chotoviny, demolice hradla Stoklasná Lhota
- SO 64-45-01 Chotoviny, demolice objektů a ramp
- SO 65-45-01 Chotoviny - Sudoměřice, demolice hradla Moraveč
- SO 66-45-01 Sudoměřice, demolice objektů v km 94,750
- SO 66-45-02 Sudoměřice, demolice St.1, St.2 a skladu v km 94,965

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

- SO 61-60-01 Tábor - Čekanice, úpravy TV
- SO 62-60-02 Čekanice, připojení transformátoru na TV
- SO 63-60-01 Čekanice - Chotoviny, úpravy TV
- SO 64-60-01 Chotoviny, úpravy TV
- SO 64-60-03 TT Chotoviny, připojení napájecího vedení na TV
- SO 64-60-04 TT Chotoviny, připojení zpětného vedení
- SO 64-60-05 Chotoviny, připojení transformátorů na TV
- SO 65-60-01 Chotoviny - Sudoměřice, úpravy TV
- SO 65-60-02 Výklenky pro trakční stožáry
- SO 66-60-01 Sudoměřice, úpravy TV
- SO 66-60-03 Sudoměřice, připojení transformátoru na TV

E.3.2 Napájecí stanice (měnárna, trakční transformovna) - stavební část

- SO 64-40-11 TT Chotoviny, provozní budova
- SO 64-40-12.1 TT Chotoviny, rozvodna 110 kV a stanoviště transformátorů - stavební úpravy
- SO 64-40-15 TT Chotoviny, provizorní napáječ 27 kV, stavební část
- SO 64-45-03 TT Chotoviny, demolice objektů

E.3.4 Ohřev výměn

- SO 62-64-01 Čekanice, EOVS
- SO 64-64-01 Chotoviny, EOVS
- SO 66-64-01 Sudoměřice, EOVS

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

- SO 62-62-01 Čekanice, úprava rozvodu nn a osvětlení
- SO 62-62-02 Čekanice, DOÚO
- SO 62-62-03 Čekanice, úprava přípojky nn pro areál ČD
- SO 62-62-04 Čekanice, úprava přípojky 22kV - část SŽDC
- SO 63-62-01 Čekanice - Chotoviny, přípojka nn pro PZZ v km 87,639
- SO 64-62-01 Chotoviny, úprava rozvodu nn a osvětlení
- SO 64-62-02 Chotoviny, DOÚO
- SO 64-62-03 Chotoviny, přípojka nn pro provozní budovu
- SO 64-62-04 TT Chotoviny, úprava přípojky 22 kV - část SŽDC
- SO 64-62-05 TT Chotoviny, úprava rozvodu nn a osvětlení
- SO 65-62-01 Chotoviny - Sudoměřice, osvětlení tunelu
- SO 65-62-01.1 Chotoviny - Sudoměřice, nouzové osvětlení tunelu
- SO 65-62-02 Chotoviny - Sudoměřice, přípojka nn pro osvětlení tunelu
- SO 66-62-01 Sudoměřice, úprava rozvodu nn a osvětlení
- SO 66-62-02 Sudoměřice, DOÚO
- SO 64-20-02.2 Nový železniční most v km 90,383 (podchod Chotoviny) - osvětlení
- SO 66-20-01.2 Nový železniční most v km 94,539 (podchod Sudoměřice) - osvětlení

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

- SO 61-61-01 Tábor - Čekanice, ukolejnění vodivých konstrukcí
- SO 62-61-01 Čekanice, ukolejnění vodivých konstrukcí
- SO 63-61-01 Čekanice - Chotoviny, ukolejnění vodivých konstrukcí
- SO 64-61-01 Chotoviny, ukolejnění vodivých konstrukcí
- SO 65-61-01 Chotoviny - Sudoměřice, ukolejnění vodivých konstrukcí
- SO 66-61-01 Sudoměřice, ukolejnění vodivých konstrukcí

E.3.8 Vnější uzemnění

- SO 64-04-09 TT Chotoviny, vnější uzemnění

F. Organizace výstavby**G. Náklady****H. Doklady**H.1 Záznamy z výrobních poradH.2 Správci inženýrských sítíH.3 Projednání s orgány státní správy a organizacemiH.4 Projednání s vlastníky dotčených nemovitostíH.5 Zapracování připomínek**I. Geodetická dokumentace****J. Dokumentace pro registr infrastruktury****K. Dokumentace pro posuzování shody****3.4. Změny v objektové skladbě oproti předchozímu stupni projektové dokumentace, zdůvodnění změn**

Oproti původnímu řešení, obsaženému v přípravné dokumentaci, došlo k několika změnám. Stavební objekty přeložek vedení E.ON byly ze stavby vyjmuty a jejich další přípravu a realizaci zajišťuje E.ON ČR a.s. jako samostatnou investici. Z tohoto důvodu byla stavba redukována o následující SO:

SO 62-73-31 Čekanice, úprava přípojky 22 kV - část EON

SO 62-73-32 Čekanice, úprava kabelů nn EON

SO 64-73-31 Chotoviny, úprava kabelů nn EON

SO 64-73-32 TT Chotoviny, úprava přípojky 22 kV - část EON

SO 64-73-33 Chotoviny, úprava kabelů nn EON u rušeného nadjezdu

SO 65-73-31 Chotoviny - Sudoměřice, úprava venkovního vedení 22 kV EON v km 91.2-91.5

SO 65-73-32 Chotoviny - Sudoměřice, úprava venkovního vedení 22 kV EON v km 91.95

SO 66-73-31 Sudoměřice, úprava kabelů nn EON

V průběhu zpracování dokumentace projektu stavby bylo na jednotlivých profesních poradách po stupně zpřesňováno technické řešení jednotlivých PS a SO. Z toho vyplynula další redukce objektové skladby a to z důvodu, že některé PS či SO není nutné realizovat nebo že jejich náplň bude přesunuta do souvisejících PS či SO. Stavba tak byla redukována o následující PS a SO:

PS 64-02-03 Chotoviny, ATÚ – náplň přesunuta do jednotlivých PS sdělovacího zařízení

PS 67-02-01 Přemístění TÚ Tábor Čekanice do ŽST Tábor - náplň přesunuta do jednotlivých PS sdělovacího zařízení

PS 64-04-10 TT Chotoviny, demontáž technologie – náplň přesunuta do jednotlivých PS silnoproudé technologie

PS 63-03-01 Čekanice - Chotoviny, TS 25/0,23 kV - náplň přesunuta do jednotlivých PS technologie transformačních stanic

SO 62-10-02 Čekanice, úprava zapojení vlečky, železniční svršek – náplň přesunuta do SO 62-10-01 Čekanice, železniční svršek

SO 64-10-02 Chotoviny, úprava zapojení vlečky, železniční svršek – náplň přesunuta do SO 64-10-01 Chotoviny, železniční svršek

SO 64-10-03 Chotoviny, demontáž vlečky TT, železniční svršek – náplň přesunuta do SO 64-10-01 Chotoviny, železniční svršek

SO 64-10-04 Chotoviny, železniční svršek – provizorní – náplň přesunuta do SO 64-10-01 Chotoviny, železniční svršek

SO 66-10-01 Sudoměřice, demontáž vlečky, železniční svršek – náplň přesunuta do SO 66-10-01 Sudoměřice, železniční svršek

SO 64-70-01 Chotoviny, zatrubnění příkopu v km 89.96 – objekt ztratil náplň a byl vypuštěn bez náhrady

SO 65-30-02 Chotoviny - Sudoměřice, provizorní přeložka silnice I/3 u Moravče - objekt ztratil náplň a byl vypuštěn bez náhrady

SO 65-30-08 Chotoviny - Sudoměřice, provizorní přeložka silnice I/3 – náplň přesunuta do SO 65-30-07 Chotoviny - Sudoměřice, definitivní přeložka silnice I/3

SO 65-50-02 Chotoviny - Sudoměřice, protihluková stěna u Sudoměřic – objekt přesunut do SO 66-50-01 Sudoměřice, protihlukové stěny
 SO 64-40-02 Chotoviny, provizorní čekárna – buňka - objekt ztratil náplň a byl vypuštěn bez náhrady
 SO 64-45-02 Chotoviny, demolice objektů v km 90,37 - objekt ztratil náplň a byl vypuštěn bez náhrady
 SO 62-60-01 Čekanice, úpravy TV - náplň přesunuta do SO 61-60-01 Tábor - Čekanice, úpravy TV
 SO 63-60-02 Čekanice - Chotoviny, připojení transformátoru na TV - objekt ztratil náplň a byl vypuštěn bez náhrady
 SO 64-60-02 Chotoviny, provizorní úpravy TV - objekt přesunut do SO 64-60-01 Chotoviny, úpravy TV
 SO 65-60-02 Chotoviny - Sudoměřice, provizorní úpravy TV - objekt přesunut do SO 65-60-01 Chotoviny - Sudoměřice, úpravy TV
 SO 66-60-02 Sudoměřice, provizorní úpravy TV - objekt přesunut do SO 66-60-01 Sudoměřice, úpravy TV
 SO 64-40-13 TT Chotoviny, TS 22/0,4 kV - stavební úpravy – náplň přesunuta do ostatních SO napájecí stanice – stavební část
 SO 64-40-14 TT Chotoviny, provizorní stanoviště obsluhy – buňka – náplň přesunuta do SO 64-40-12.1 TT Chotoviny, rozvodna 110 kV a stanoviště transformátorů - stavební úpravy
 SO 63-62-02 Čekanice - Chotoviny, DOÚO - objekt ztratil náplň a byl vypuštěn bez náhrady
 SO 64-62-06 Chotoviny, úprava stávající přípojky nn pro VB - objekt ztratil náplň a byl vypuštěn bez náhrady

Obdobným způsobem byla objektová skladba stavby rozšiřována. Byly zařazeny nové PS a SO z důvodu použití nových technologických zařízení odlišných od přípravné dokumentace. Dalším důvodem jsou změny ve vlastnických vztazích k jednotlivým stavbám a zařízením vyplývající z dělení majetku mezi ČD a.s. a SŽDC s.o. Cílem úpravy objektové skladby bylo, aby stavba či zařízení měli jen jednoho vlastníka nebo správce. Další změny byly způsobeny změnou platné legislativy. Z těchto důvodů vznikly následující SO a PS:

PS 65-01-02 Chotoviny - Sudoměřice, indikátor horkoběžnosti – nový provozní soubor v PD neuvažován
 PS 64-02-02 Chotoviny, ITZ - náhrada za PS 64-02-03 Chotoviny, ATÚ
 PS 66-02-02 Sudoměřice, ITZ – nový provozní soubor v PD neuvažován
 PS 62-02-02 Čekanice, ASHS - nový provozní soubor v PD neuvažován
 PS 62-02-05 Čekanice, kamerový systém - nový provozní soubor v PD neuvažován
 PS 63-02-01 TT Chotoviny, EZS - nový provozní soubor v PD neuvažován
 PS 63-02-02 TT Chotoviny, kamerový systém - nový provozní soubor v PD neuvažován
 PS 64-02-04 Chotoviny, ASHS - nový provozní soubor v PD neuvažován
 PS 64-02-09 Chotoviny, kamerový systém - nový provozní soubor v PD neuvažován
 PS 66-02-03 Sudoměřice, ASHS - nový provozní soubor v PD neuvažován
 PS 66-02-08 Sudoměřice, kamerový systém - nový provozní soubor v PD neuvažován
 PS 60-02-05 Tábor - Sudoměřice, datová síť INTRANET - nový provozní soubor v PD neuvažován
 PS 67-02-02 Čekanice, zrušení kabelového připojení ATÚ - nový provozní soubor v PD neuvažován
 PS 60-02-03 Radiový systém GSM-R, příprava – PS přejmenován na přípravu
 PS 67-06-01 ED České Budějovice, doplnění DŘT - nový provozní soubor v PD neuvažován
 PS 64-05-01 Chotoviny, osobní výtah - nový provozní soubor v PD neuvažován
 SO 62-26-01 Návěstní lávka v km 84,610 – nový SO zřízen z důvodu lepší viditelnosti návěstidel
 SO 65-21-04 Úprava železničního propustku v km 94,308 – změna názvu ze zrušení na úprava
 SO 65-24-02 Úprava zářezu u trakčních stožárů – nový SO vybudování atypických základů TV
 SO 66-21-01 Zrušení železničního propustku v km 94,767 – změna názvu z přestavba na zrušení
 SO 66-24-01 Sudoměřice, opěrná zeď silnice II/120 – nový SO změna technického řešení silnice
 SO 66-73-12 Sudoměřice, úprava veřejného osvětlení – nový SO přeložka sloupu veřejného osvětlení
 SO 64-71-01 Chotoviny, přípojka vodovodu k provozní budově – nový SO, nová přípojka k nové provozní budově Chotoviny požádáno o změnu ÚR
 SO 64-20-02.3 Nový železniční most v km 90,383 (podchod Chotoviny) – odvodnění – SO vyčleněn z původního SO 64-20-02
 SO 65-20-03.2 Chotoviny - Sudoměřice, úprava vodoteče – SO vyčleněn z původního SO 64-20-03
 SO 63-72-01 Čekanice - Chotoviny, přeložka plynovodu VTL v km 85,880 – nový objekt bude požádáno o změnu ÚR
 SO 63-72-02 Čekanice - Chotoviny, přeložka plynovodu VTL v km 87,183 – nový objekt bude požádáno o změnu ÚR
 SO 64-40-12.2 TT Chotoviny, rozvodna 110 kV a stanoviště transformátorů - dešťová kanalizace – SO vyčleněn z původního SO 64-40-12

SO 65-30-09 Chotoviny - Sudoměřice, stavební úpravy dálnice D3 – nový SO drobné úpravy na D3; v PD nebyla dálnice realizována

SO 65-30-10 Chotoviny - Sudoměřice, úprava místní komunikace – nový SO

SO 64-40-03 Chotoviny, provozní budova – nový SO; požádáno o změnu ÚR

SO 65-40-01 Chotoviny - Sudoměřice, technologický domek – nový SO; požádáno o změnu ÚR

SO 65-45-01 Chotoviny - Sudoměřice, demolice hradla Moraveč – nový SO

SO 62-62-04 Čekanice, úprava přípojky 22kV - část SŽDC – nový SO

SO 64-62-03 Chotoviny, přípojka nn pro provozní budovu – nový SO pro novou provozní budovu

SO 64-20-02.2 Nový železniční most v km 90,383 (podchod Chotoviny) – osvětlení – objekt vyčleněn z SO 64-20-02

SO 66-20-01.2 Nový železniční most v km 94,539 (podchod Sudoměřice) – osvětlení – objekt vyčleněn z SO 66-20-01

U všech SO, ve kterých se vyskytoval název „Český Telecom a.s.“ došlo ke změně názvu na „Telefónica O2“.

4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění

4.1. Zdůvodnění nezbytnosti stavby

Usnesením vlády ČR ze dne 10. prosince 2001 č. 1317 bylo rozhodnuto o financování modernizace IV. tranzitního železničního koridoru České republiky v úseku Praha - České Budějovice - Horní Dvořiště. Modernizací tohoto koridoru se naplňují uzavřené mezinárodní dohody, zejména Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách (Dohoda AGC), ke které ČSSR přistoupila usnesením vlády č. 78 ze dne 8.2.1990, a Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (Dohoda AGTC), již ČSFR podepsala dne 30.10.1991.

Cílem stavby je zajistit plnění závazných parametrů modernizované trati na celém koridoru. Jedná se především o prostorovou průchodnost UIC GC, traťovou třídu zatížení UIC D4, úpravy geometrických parametrů koleje odstraňující omezení rychlosti, zajištění dostatečné kapacity dráhy, dodržení hygienických limitů hluku a vibrací, nahrazení nevyhovujících konstrukcí a zařízení, zajištění přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace podle vyhlášky č. 369/2001 Sb.

Stavba „Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora“ přinese výrazné zvýšení plynulosti provozu v tomto traťovém úseku. Moderní elektronická zabezpečovací a sdělovací zařízení nahradí dnešní zastaralá mechanická zařízení. Omezený vliv lidského činitele výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti provozu.

Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení železniční tratě z dispečerského stanoviště CDP (součást jiné stavby, která bude realizována po dostavbě IV. TŽK) přinese zvýšení kvality řízení provozu vlaků. Dispečer DOZ má výrazně lepší přehled o provozní situaci na řízeném úseku trati, než je tomu u individuálně a izolovaně ovládaných zabezpečovacích zařízení v železničních stanicích. Dokáže tak s větším předstihem odhalit možné kolizní situace a přizpůsobit tomu řízení provozu.

Výstavba nových nástupišť s výškou 55 cm nad temenem kolejnice v ŽST Chotoviny a na zastávce Sudoměřice u Tábora a nové bezbariérové přístupy na nástupiště umožní bezpečnější, plynulejší a rychlejší nástup a výstup cestujících. Cestování bude díky novým nástupištím, bezbariérovým přístupům a informačnímu a orientačnímu systému mnohem dostupnější i pro cestující s omezenou schopností pohybu a orientace.

Protihlukové zdi, individuální protihluková opatření ale i nový moderní železniční svršek přispějí k ochraně obyvatelů před hlukem.

Rekonstrukce železničního spodku a nový železniční svršek se odrazí na kvalitě cestování v podobě klidné a plynulé jízdy.

Závazné plnění parametrů modernizovaného traťového úseku na IV. tranzitním koridoru vyžaduje v celém úseku směrovou a výškovou úpravu hlavních dopravních kolejí - modernizaci na maximální rychlost (160 km/h) navazující na rychlosti v sousedních stanicích a dále pak do dalších úseků koridoru. Tato modernizace je nevyhnutná z důvodu zvýšení traťové rychlosti při respektování stávajícího tělesa dráhy nejen pro klasické jízdní soupravy, ale i pro jednotky s naklápaččí technikou. Současně je nutné, ve vazbě na celou trať, zvýšit rychlost v odbočení do předjízdových kolejí a v kolejových spojkách na zhlavích v obvodu Čekanice a v ŽST Chotoviny. Dále je důležité z důvodu zvýšení bezpečnosti cestující veřejnosti a provozních zaměstnanců zajistit jejich bezpečný pohyb při nastupování, vystupování a přestupování novými nástupišti s jednotnou výškou 0,55 m a vybudováním nového podchodu pro cestující v Chotovinách a Sudoměřicích u Tábora. Oba podchody budou sloužit i pro mimoúrovňové křížení pěších s dráhou uvnitř dané obce. Tyto úpravy přispějí ke zvýšení celkové kultury cestování v traťovém úseku. Důležitým požadavkem kladeným na modernizaci je prodloužení užitečných délek kolejí na parametry požadované v rámci modernizace koridorových stanic.

4.2. Zhodnocení dosavadního technického stavu

Stavba Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora je součástí staveb IV. tranzitního koridoru od hranic SRN přes Děčín, Prahu, Benešov, Tábor, České Budějovice na st. hr. Rakouska. Součástí daného úseku Tábor – Sudoměřice u Tábora je i výhybna Čekanice, ŽST Chotoviny a Sudoměřice u Tábora. Celý úsek je elektrifikován střídavou trakční soustavou 25 kV/50 Hz a vybaven zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – reléovým, případně hradlovým poloautomatickým blokem s traťovým souhlasem a elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením vzor 5007.

Zábrzdňá vzdálenost je v celém úseku 700 m. Největší traťová rychlost je v daném úseku $V = 100$ km/h, při čemž jsou zde místní omezení, které tuto rychlost dále snižují na $V = 80$ km/h.

Stávající výhybna Čekanice. Z výhybny je zapojena stávající vlečka Tagrea. Sídlem přednosta je ŽST Tábor.

Stávající stanice Chotoviny je stanicí smíšenou podle povahy práce a mezilehlou po provozní stránce. Stanice tvoří jeden obvod. Ve stanici jsou nástupiště s úrovnovým přístupem zřízená v prostoru před VB u koleje č. 1 a 2. Nástupiště u koleje č. 1 má délku 140 m, u koleje č. 2 pak 200 m. Ze stanice je zapojena stávající vlečka Stavební odbyt Chotoviny. Sídlem přednosta je ŽST Tábor.

Stávající stanice Sudoměřice je stanicí smíšenou podle povahy práce a mezilehlou po provozní stránce. Stanice tvoří jeden obvod. Ve stanici jsou nástupiště s úrovnovým přístupem zřízená v prostoru před VB u koleje č. 1 v délce 156 m, koleje č. 2 v délce 100 m a u koleje č. 3 délky 200 m. Ve stanici bylo v souvislosti s probíhající stavbou „Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy“ prodlouženo nástupiště u koleje č. 1 směrem k táborskému zhlaví a byly vybudovány přechodové můstky přes kolej č. 3 a 5 z důvodu snadnějšího přístupu ke stanovišti autobusů náhradní dopravy. Ze stanice je fyzicky zapojena zrušená vlečka Stavební technika s.r.o. Sídlem přednosta je ŽST Tábor.

Stávající trakční transformovna (TT) Chotoviny na základě energetických výpočtů výkonově vyhoví i pro budoucí provoz. Vzhledem ke zdvojkolejnění celého úseku a tomu, že TT Chotoviny je v nepřetržitém provozu od roku 1988 je nutno stávající technologické zařízení modernizovat. V době předpokládané realizace stavby se zařízení bude blížit k hranici své fyzické i morální životnosti. Použité zařízení lze již dnes jen obtížně udržovat, jsou problémy se zajišťováním náhradních dílů. Vzhledem k tomuto zásahu bude nutno stavebně upravit i stání transformátorů a provozní budovu vlastní transformovny.

Stavební práce se dotknou také stávající vlečkové koleje v obvodu měnirny. Stávající kolej tvaru S49 bude demontována a přístup k technologii do objektu bude zajištěn silniční technikou po upravené komunikaci.

4.3. Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Realizace předmětné stavby vyplývá ze začlenění České republiky do evropských struktur a nutnosti navázat naši železniční síť kvalitní tratí na okolní země. Toto je v souladu s dopravní politikou ČR a mezinárodními dohodami AGC a AGTC o evropských železničních magistralách.

Stavba „Modernizace traťového úseku Tábor - Sudoměřice u Tábora“ přinese výrazné zlepšení kultury cestování a technických parametrů ve všech profesích železniční infrastruktury. Toto se týká jak vlastní plynulosti jízdy, tak odbavování cestujících.

Informační systém, zajištění přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zajištění spolehlivosti provozu a zkrácení jízdních by měl mít za důsledek zvýšení počtu cestujících a tržeb jak z osobní tak i nákladní přepravy.

Moderní elektronická zabezpečovací a sdělovací zařízení nahradí dnešní dožívající zařízení a omezením vlivu lidského činitele výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti provozu.

Stavba přinese i úsporu provozních pracovníků, což se projeví na snížení provozních nákladů.

5. Provozní soubory a stavební objekty podléhající technicko - bezpečnostní zkoušce

Technicko bezpečnostní zkouškou se ověřuje stavba nebo její část z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce stavby a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a její výsledek je podmínkou povolení zkušebního provozu.

Technicko bezpečnostní zkoušce podléhají dle vyhlášky 177/1995 Sb. prakticky všechny provozní soubory a stavební objekty drážní části stavby. Rozsah zkoušek určuje dle profesí § 6 (hlava III.) zmíněné vyhlášky.

Technicko bezpečnostní zkouška se zahajuje na základě ověření

- provozní způsobilosti určených technických zařízení
- provedení zkoušek únosnosti pláně železničního spodku
- zaměření prostorové průchodnosti

Na základě technicko bezpečnostní zkoušky se povoluje speciálním stavebním úřadem zkušební provoz a určuje jeho délka.