








Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	 SPRÁVA ŽELEZNIC Správa železnic, s.o. Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 kontaktní adresa: Správa železnic, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	Inženýrská činnost:
		METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7 ing. Aleš Smrček, tel: +420 296 154 348

METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz	 METROPROJEKT	Souprava číslo:
--	---	-----------------

HIP: Ing. Petr Zobal tel.: +420 296 154 247 Stupeň: DSP (PROJEKT)	Podpis:  Název a účel díla: Modernizace trati Veselí n.L. – Tábor - II.část, úsek Veselí n.L. - Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav - Doubí, Zvýšení rychlosti nad 160 km/h
---	---

Zpracovatelský útvar: stř. S60 - dopravních staveb tel.: +420 296 154 247 Vedoucí útvaru: Ing. Petr Zobal Odpovědný projektant: Ing. Petr Zobal	Podpis:  Podpis:  Název části díla: PRŮVODNÍ ZPRÁVA	A
--	---	----------

Vypracoval: Ing. Petr Zobal a kol. Kontroloval: Ing. Petr Vyskočil Skart. znak: V20/2041 Počet formátů: 25xA4	Podpis:  Podpis:  Datum: 10/2020 Měřítka: - IČD:	Název přílohy: PRŮVODNÍ ZPRÁVA Složka: A. Číslo příl.: 001
	20 7831 01 00 00 00	

Obsah:

A.1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
A.1.1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	2
A.1.2	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE INVESTORA	2
A.1.3	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZHOTOVITELE DOKUMENTACE	2
A.2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	4
A.2.1	ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY	4
A.2.2	SHRNUTÍ NAVRŽENÝCH ZMĚN (V SOUVISLOSTI SE ZVÝŠENÍM RYCHLOSTI NAD 160 KM/H)	4
A.2.3	PŘEHLED ZMĚNĚNÝCH PS/SO	8
A.2.4	STRUČNÝ POPIS Z HLEDISKA ÚČELU A FUNKCE	13
A.2.5	PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY	14
A.2.6	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ DOTČENÉHO STAVBOU	15
A.2.7	POŽADAVKY NA REALIZACI STAVBY	16
A.3	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	16
A.3.1	ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY	16
A.3.1.1	ČÍSLOVÁNÍ PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	16
A.3.1.2	SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	17
A.3.2	PROJEKTOVÉ PODKLADY	21
A.4	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ	23
A.4.1	VÝVOJ PŘÍPRAVY STAVBY	24
A.5	PŘEDČASNÉ A PROZATÍMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB	24
A.6	PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE	25
A.7	PŘEHLED VLASTNÍKŮ/SPRÁVCŮ HMOTNÝCH INVESTIČNÍCH PROSTŘEDKŮ	25
A.8	DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU	25
A.9	ČLENĚNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE	25
A.10	SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ S PŘÍMOU VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY	26
A.11	KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI	26
A.12	PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY	26

A.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

A.1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název: Modernizace trati Veselí n. L. - Tábor - II. část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí, Zvýšení rychlosti nad 160 km/hod

Stupeň projektu: aktualizace Projektové dokumentace pro stavební povolení (aDSP)
(ve smyslu Vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, příloha č. 5, pro stavby drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení)

Datum zpracování 10/2020

Místo stavby:

Kraj: Jihočeský

Obce s rozšířenou působností: Soběslav, Tábor

Katastrální území: Soběslav, Klenovice u Soběslavi, Zvěrotice, Sedlečko u Soběslavě, Roudná nad Lužnicí, Myslkovice, Košice u Soběslavi, Doubí nad Lužnicí

Charakter: Modernizace a novostavba-liniová stavba

A.1.2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE INVESTORA

Objednatel dokumentace: Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ 70 99 42 34

Kontaktní adresa: Správa železnic, státní organizace, Stavební správa západ, Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9

Hlavní inženýr stavby Ing. Marek Zeman

A.1.3 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZHOTOVITELE DOKUMENTACE

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

Hlavní inženýr projektu: Ing. Petr Zobal, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby, č.0010113

Přehled rozhodujících zpracovatelů projektu:

Průvodní, souhrnná technická zpráva	Zobal Petr, Ing.
Provozní a dopravní technologie	Gargulák Miroslav, Ing.
Vliv stavby na životní prostředí	Adam Tomáš, Ing., Janda Petr, Štolba Miloš, Ing., Kohlíček František, Šinágl Pavel, Ing., Brož Libor, Ing. (SUD)
Akustická studie	Fikejz Filip, Ing. (EKO)
Odolnost a zabezpečení stavby	Šmeráková Radka, Ing. (SUD)
Energetické výpočty	Princ Jiří, Ing.
Protikorozní ochrana	Vrábel Petr, Ing. (SUD)
Dopravní opatření	Malinovský Petr, Ing.
Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL	Tobolová Jitka, Ing. (SUD)
Geotechnický a stavebnětechnický průzkum pro projekt stavby	Stanislav Mikunda, Ing. (GEO)
Stávající inženýrské sítě	Gondkovský Ondřej
Přehledná situace stavby	Autratová Olga
Koordinační situace stavby	Autratová Olga
Výkresy architektonického řešení stavby	Jedlička Lukáš, Ing. Arch., Krotilová Lucie, Ing. Arch.
Zásady organizace výstavby	Halama Miroslav, Ing.
Hydrotechnické výpočty	Knotek Michael, Ing.
Náklady	Vodička Jan, Ing.

Doklady	Smrček Aleš, Ing.
Geodetická dokumentace	Fulín Jiří Ing. (SUD), Zelenka Jindřich
Železniční zabezpečovací zařízení	Duchoslav Jiří (SUD)
Železniční sdělovací zařízení	Poupa Petr, Ing., Vlk Jan, Štrof Martin, Reiterman Aleš (SUD); Oharek Milan, Ing., Hubený Jan, Ing. (MCO)
Dispečerská řídicí technika	Brada Tomáš, Ing. (SUD)
Silnoproudá technologie	Velebil Jiří, Ing., Franc Lukáš, Ing. (SUD)
Železniční svršek	Pátek Vladimír, Ing., Říha Vladimír, Ing.
Železniční spodek	Bárta Milan, Ing., Kučera Robert, Ing., Nosek Jan, Ing.
Výstroj a značení trati	Bárta Milan, Ing.,
Nástupišť	Kraus Zdeněk, Korkisch Ivo, Ing (MCO)
Železniční přejezdy	Bárta Milan, Ing., Pleiner Jakub, Ing.
Železniční mosty	Bartoň Pavel, Bc., Pešata Jan, Ing., Vachutka Petr, Ing., Sedláček Jaroslav, Ing., Švidrnoch Amis, Šembera Dušan, Ing. (MCO); Vlasák Martin, Ing., Bartoň Pavel, Bc, Malina Jiří, Ing., Švidrnoch Amis, Vrána Zdeněk, Ing., Michálek Pavel, Ing. (MCO); Szikora László, Ing., Adam Petr, Ing. (SUD)
Železniční propustky	Pustějovský Tomáš, Ing., Menšík Aleš, Ing.; Božík Peter, Ing., Michálek Pavel, Ing., Holý Marian, Ing. (MCO)
Mostní objekty na komunikacích	Řeřucha Michal, Ing., Prokop Jaroslav, Ing.,
Zárubní zdi	Musil Ondřej, Ing.
Krakerce, lávky	Kahuda Jan, Ing.
Přeložky sítí EON, přeložky nn	Radechovský Miroslav, Ing. (SUD)
Náhradní výsadba	Burdová Lucie, Ing., Janoutová Lenka, Ing.; Škardová Monika, Ing. (SUD)
Úpravy kanalizací	Burdová Lucie, Ing., Janoutová Lenka, Ing., Turena Ladislav, Ing. (MIVET); Škardová Monika, Ing. (SUD)
Úpravy vodovodů	Jiří Polák (SUD)
Úpravy plynovodů	Zítka Tomáš, Ing. (SUD)
Železniční tunely	Vala Jaroslav, Ing., Jiras Tomáš, Ing.
Pozemní komunikace	Malinovský Petr, Ing.
Dopravní značení	Řeřucha Michal, Ing.
Protihlukové objekty	Šudová Jaroslava, Ing., (SUD); Funk Tomáš, Ing., Bohuslav Josef, Ing., Kureja Tomáš, Ing. (MCO)
Pozemní objekty	Hansl Vítězslav, Ing
Oplocení	Jakubec Jakub, Ing.arch. (SUD); Krejčí Radek, Bohuslav Josef, Ing. (MCO)
Zastřešení nástupišť	Funk Tomáš, Ing.(MCO)
Následná protihluková opatření	Kobližek Zdeněk (SUD)
Orientační systém	Funk Tomáš, Ing.(MCO)
Demolice	Ludvík Miroslav, Peroutka Jaroslav, Ing., Siegl Vladimír, DiS, Radim Cíkl (SUD)
Trakční vedení	Šudová Jaroslava, Ing. (SUD)
Spínací stanice - stavební část	Kahuda Jan, Ing.
Ohřev výměn (EOV)	Kahuda Jan, Ing., Šebek Jaroslav; Luis Pinto, Ing. (MCO); DOÚO; Dytrych Jaroslav, Ing. (SUD)
Rozvody vn, nn, osvětlení a ukolejnění kovových konstrukcí	

Kooperace: SUDOP PRAHA, a.s. (SUD), MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s. (MCO), MIVET, s.r.o (MIVET), GeoTec-GS, a.s. (GEO), EKOLA Group, s.r.o. (EKO)

A.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

A.2.1 ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY

Místo stavby:	Jihočeský kraj
Obce s rozšířenou působností:	Soběslav, Tábor
Katastrální území:	Soběslav, Klenovice u Soběslavi, Zvěrotice, Sedlečko u Soběslavě, Roudná nad Lužnicí, Myslkovice, Košice u Soběslavi, Doubí nad Lužnicí
Kategorie dráhy	celostátní
Traťový úsek	Soběslav – Roudná – Planá nad Lužnicí
Označení traťového úseku dle předpisu M12:	TÚ 1701
Označení traťového úseku dle nákrešných jízdních řádů	704
Označení traťového úseku dle knižních jízdního řádu	220
Označení podle Prohlášení o dráze	280

A.2.2 SHRNUTÍ NAVRŽENÝCH ZMĚN

(V SOUVISLOSTI SE ZVÝŠENÍM RYCHLOSTI NAD 160 KM/H)

Správa železnic, státní organizace začala mimo přípravy vysokorychlostních tratí pracovat také na zvyšování rychlosti u konvenčních tratí, v úsecích, kde jsou k tomu vhodné směrové a sklonové poměry.

Jedním z úseků, kde bude možno provozovat vlaky s rychlostmi nad 160 km/h, má být po rozhodnutí investora právě realizovaný záměr modernizace trati mezi stanicí Soběslav a odbočkou Doubí u Tábora s délkou cca 9 km v nové stopě. Také návazné úseky severně (do Plané nad Lužnicí) a jižně (do Veselí nad Lužnicí) mají z hlediska trasování potenciál pro zvýšení rychlosti, zde by však bylo nutno provést řadu zásahů do již zmodernizované infrastruktury.

BUDOUCÍ ZVÝŠENÍ RYCHLOSTI

Jedná se o přípravu na budoucí zavedení vyšší rychlosti. Po dokončení stavby nebude možno ihned využívat rychlost 200 km/h, nicméně infrastruktura tratí bude na zvýšení rychlosti v maximální možné míře připravena. Uvedení do předčasného užívání a následná kolaudace stavby bude provedena pro rychlost do 160 km/h. Rychlosti nad 160 km/h bude možno zavést až po realizaci zabezpečovacího systému ETCS L2, který je součástí uvažované návazné stavby. Stejně tak je nutnou podmínkou dokončení technologických staveb DOZZ v úseku Votice – České Budějovice a GSM-R Votice – České Budějovice.

Samozřejmě je možno vyšší rychlostí provozovat jen vozy, které jsou tomu konstrukčně způsobilé a hnací vozidla, která mimo odpovídajícího rychlostního profilu disponují také dostatečným trakčním výkonem.

Po zprovoznění všech potřebných technologických vybavení a infrastruktury bude nutno před skutečným zavedením rychlosti nad 160 km/h provést všechny nutné legislativní kroky (platné v době zavádění vyšší rychlosti). Včetně zajištění vhodné formy povolení od Drážního úřadu. V oblasti vlivu na životní prostředí bude nutno provést verifikaci procesu EIA a získat potřebná vyjádření a stanoviska. V neposlední řadě notifikovanou osobou posoudit interoperabilitu takového provozu.

ÚPRAVY GEOMETRICKÉ POLOHY KOLEJE

Původní trasování úseku (návrhová rychlost byla 160 km/h) bylo analyzováno z hlediska možného zvýšení rychlosti. V úvodu prací byly odmítnuty varianty s úpravou trasy, které by na jednu stranu rozšířily možnosti jízdy vlaků vyššími rychlostmi pro většinu spojů rychlého segmentu osobní dopravy, na druhou stranu by vyvolaly nutnost změny územního rozhodnutí spolu s dovýkupy pozemků. Také plánské zhlaví stanice Soběslav zůstává vzhledem k zanedbatelným časovým úsporám a s ohledem na to, že je stanice z převážné části dokončena z 1. etapy stavby, bez úprav, tj. na rychlost 160 km/h.

V souladu se zadáním tak byly navrženy pouze úpravy, které bylo možno provést drobnou změnou parametrů GPK ve stávající stopě. Jednalo se o úpravy parametrů převýšení (ve vybraných obloucích zvýšení o 8 mm) a délky přechodnic.

Rychlostní profily ETCS – původní (v km/h)

úsek	Staničení (Km)	V ₁₀₀	V ₁₃₀	V ₁₅₀	V _k
ZÚ - Žst. Soběslav	62,262 – 63,647	160	160	160	160
Soběslav – Doubí u Tábora	63,647 – 71,592	160	160	160	160
Doubí u Tábora - KÚ	71,592 – 71,880	160	160	160	160

Rychlostní profily ETCS – po zvýšení rychlosti (v km/h)

úsek	Staničení (Km)	V ₁₀₀	V ₁₃₀	V ₁₅₀	V _k
ZÚ - Žst. Soběslav	62,262 – 63,647	160	160	160	200
Soběslav – Doubí u Tábora	63,647 – 71,592	160	180	185	200
Doubí u Tábora - KÚ	71,592 – 71,880	160	200	200	200

ÚSPORY JÍZDNÍCH DOB

Teoretické jízdní doby **poklesly u nezastavujících Ex** jak s naklápěcí technikou, tak s profilem V₁₅₀ **o půl minuty** (z 5 na 4,5 v úseku Planá nad Lužnicí - Soběslav), u zastavujících R je pokles pouze v řádu několika sekund a po zaokrouhlení se neprojeví. Je zřejmé, že větší přínos by se projevil po úpravě návazných úseků.

Dobrou zprávou je, že půlminutová úspora u expresních spojů platí jak pro naklápěcí jednotky (pro v_k=200 km/h, nicméně nejsou na IV. koridoru provozovány), tak pro kratší soupravy tažené lokomotivou (v₁₅₀=185 km/h). Klasické soupravy využijí i přes nižší maximální rychlost lepší trakční a dynamické charakteristiky.

Porovnání jízdních dob

Sudý směr:

Soběslav – Planá nad Lužnicí	Ex 160km/h	Ex 185-200km/h	R 160km/h	R 180km/h	Os	Pn	Nex
stávající stav (min)	8,5	–	9,5	–	11,5	11,0	9,0
výhledový stav (min)	5,0	4,5	7,5	7,5	9,5	9,0	8,0

Lichý směr:

Planá nad Lužnicí – Soběslav	Ex 160km/h	Ex 185-200km/h	R 160km/h	R 180km/h	Os	Pn	Nex
stávající stav (min)	8,5	–	9,5	–	11,5	11,0	9,0
výhledový stav (min)	5,0	4,5	7,0	7,0	10,0	8,5	7,5

BUDOUCÍ ZAVEDENÍ ETCS, ZABEZPEČOVACÍ A SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Při budoucím zavedení jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS aplikační úroveň 2 (ETCS L2) bude nutné respektovat již vyprojektované a realizované kolejové řešení ve stanici Soběslav. V souladu se zadáním, kdy není možno zasahovat do platného územního rozhodnutí, není možná aplikace prodloužení užitečné délky kolejí nebo dovybavení stanice odvratnými kolejemi. To by znamenalo výrazné úpravy v dispozičním řešení stanice a návazného úseku, nové trvalé zábery, včetně nutnosti úprav územních plánů nebo obnovení procesu EIA. Všechny výše uvedené kroky by byly znamenaly zpoždění stavby v řádu měsíců či let.

Doporučeno je tak ve stanici Soběslav v budoucnu sledovat variantu zavedení vzájemné výluky ohrožených a ohrožujících vlakových cest na úrovni SZZ, která však může v určitých případech omezit operativu provozu. Alternativní možností je zavedení VCO 60 km/h pro vlakové cesty v hlavních kolejích. Toto řešení nevyžaduje vzájemné vylučování vlakových cest. Vyžádá si doplnění indikátorů na návěstidla a úpravu softwaru SZZ. Tato alternativa nebyla zejména s ohledem na aktuální stav ostatních stanic (jak modernizovaných, tak se schváleným Projektem) na IV. TŽK zpracována.

Zavedení výluky ohrožujících a ohrožených vlakových cest nebude mít dopad na výhledový GVD, dle kterého vlaky osobní dopravy využívají zpravidla 1 a 2 staniční kolej není plánováno

vzájemné přejíždění vlaků osobní dopravy v Soběslavi. Omezení se může projevit v případech potřeby nebo mimořádnosti. Vyloučeny budou některé vlakové cesty pro současný vjezd a současný vjezd a odjezd do/ze stejné kolejové skupiny (sudá, lichá).

Vlastní příprava a realizace ETCS L2 se předpokládá jako následná samostatná „tahové“ stavba, která bude řešit nasazení systému ETCS spolu s dálkovým ovládáním zabezpečovacího zařízení na IV. TŽK. Zároveň probíhají práce na tvorbě metodického pokynu pro projektování systému ERTMS/ETCS, který může změnit nebo upřesnit v současné době používané parametry. V neposlední řadě bude zhotovitel stavby zpracovávat prováděcí projekt a vlastní práce na technologických souborech přichází dle ZOV v úvahu až po roce 2021, kdy by mohly být o ETCS hlubší znalosti.

Praktický dopad do provozních souborů zabezpečovacího a sdělovacího zařízení je tak hlavně v rovině stavebních konstrukcí – příčných křížení kabelových tras, které jsou ve větších hloubkách chrániček a konstrukční odolnosti traťových návěstidel. Návěstidla a chráničky ve stanici Soběslav zůstávají beze změn, neboť zde nedochází ke zvýšení rychlosti.

AKUSTICKÁ STUDIE A PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ

Pro vyšší rychlosti byla zpracována nová akustická studie. Komplikací byla v úvodu prací skutečnost, že již v současné době (po zavedení nového konceptu Jižních expresů v roce 2017) rozsah dnešní dopravy prakticky „vyčerpá“ možnosti původně navržených protihlukových opatření. Původní rozsah opatření proti hluku reflektoval výhledový rozsah dopravy ze starší Studie proveditelnosti IV. TŽK a ten byl „zahuštěním“ rychlé vrstvy v roce 2017 (Jižní expresy) téměř naplněn.

Po provedení výpočtů však bylo ověřeno, že **většina původně navržených protihlukových opatření vyhoví i pro zvýšenou rychlost**, ovšem při vyčerpání rezervy. Výjimkou byla oblast **okolo „Zárubova mlýna“** v km cca 65,1 m. Zde bylo nutno **zvýšit PHS vpravo ze 2 na 3 m, v kombinaci s instalací kolejnicových absorbérů v délce 425 m.**

Původní rozsah protihlukových stěn

Stavební objekt	Označení úseků	Lokalita	Staničení (km)	Délka (m)	Strana P/L	Výška PHS (m)
SO 51-50-01.2	C	Soběslav	62,326 – 62,670	323	L	2,5-3,0
SO 52-50-01	A	Soběslav	63,464 – 64,215	780	L	2,5
	B	Zátiší	64,879 – 65,100	222	L	2,0
	C	Zárubův mlýn	64,990 – 65,190	200	P	2,0
Celková délka stěn (m)				1525		

Upravený rozsah protihlukových stěn

Stavební objekt	Označení úseků	Lokalita	Staničení (km)	Délka (m)	Strana P/L	Výška PHS (m)
SO 51-50-01.2	C	Soběslav	62,326 – 62,670	323	L	2,5-3,0
SO 52-50-01	A	Soběslav	63,464 – 64,215	780	L	2,5
	B	Zátiší	64,879 – 65,100	222	L	2,0
	C	Zárubův mlýn	64,990 – 65,190	200	P	3,0*
Celková délka stěn (m)				1525		

*** v kombinaci s kolejnicovými absorbéry v rozsahu km 64,875 – 65,300**

Vzhledem k tomu, že okolo Zárubova mlýna je trať vedena na estakádě **a protihlukové stěny jsou kotveny do mostní římsy, bylo nutno přistoupit ke změně nosného prvku PHS a příslušné úpravy římsy, zejména vyztužení.** Statický posudek pak potvrdil, že i přes vyšší zatížení z titulu masivnější PHS nosná konstrukce mostu vyhoví, i když bez rezerv.

Akustická studie nebyla v souladu se zadáním tohoto projektu projednávána s orgány státní správy (ochrany zdraví), zřejmě aby nedošlo k dezinformacím ve vztahu ke kolaudaci, která má proběhnout na původně navrženou rychlost 160 km/h. Studie přinesla i paradoxní případy, kdy se naopak požadavky na ochranu vybraných objektů snížily, neboť pro rychlosti nad 160 km/h se rozšiřuje

ochranné pásmo dráhy ze 60 m od osy krajní koleje na hodnotu 100 m a v něm legislativa umožňuje pracovat s tzv. korekcemi, kdy mohou být uživatelé objektů vystaveni vyšším emisím hluku.

ENERGETICKÉ VÝPOČTY

Součástí prací byla aktualizace původních energetických výpočtů (pro celý úsek od TNS Veselí nad Lužnicí po TNS Chotoviny, protože pouze část napájecího úseku nelze z hlediska energetického napájení řešit samostatně). Byla posouzena energetická náročnost jízdy osobních vlaků vyšší rychlostí, stejně jako aplikován nový rozsah dopravy pro dimenzování napájecích zařízení.

Bylo potvrzeno, že pro dimenzování napájecí soustavy je podstatný zejména nákladní segment a zde došlo podle poslední prognózy dopravy k poklesu. Mírně zvýšené nároky z titulu vyšší rychlosti osobních spojů byly kompenzovány snížením počtu nákladních vlaků a v celkové bilanci došlo k poklesu spotřeby. Nicméně navržené dimenzování napájecí soustavy zůstalo beze změn a obsahuje tak rezervu pro případné další zvýšení počtu nákladních vlaků.

ŽELEZNIČNÍ SPODEK

Nejvíce znatelné dopady jsou do staveb železničního spodku, včetně mostů a tunelů. Pro vyšší rychlosti je vyžadována **značně vyšší únosnost pláně zemního tělesa i železničního spodku, v souladu s návrhem novelizace předpisu SŽDC S4**. Např. únosnost pláně před pokládkou šterkového lože má být 90 MPa oproti 50 MPa pro rychlost 160 km/h. Vyšších parametrů je dosaženo především **zvětšením mocnosti (o 0,4m) podkladních a konstrukčních vrstev z drceného kameniva a šterkodrti**, u které se navíc mění frakce z 0/32 na 0/63. Alternativou je využití **asfaltového betonu** v mocnosti 0,10m s konstrukční vrstvou ze ŠD 0/63 v mocnosti 0,25m.

Odvodnění zahloubené zemní pláně je zajištěno **doplněním nových trativodů v kombinaci s prohloubením (max. o 0,4m) monolitických betonových žlabů** v úsecích, kde byly původně navrženy. Z důvodu prohloubení byly doplněny **dvě nové vzorové konstrukce monolitických žlabů, včetně pažení výkopů** pro jejich realizaci. Druhotně byly provedeny úpravy na základech trakčních stožárů, které jsou integrovány do monolitických žlabů, ať v úsecích v kombinaci se zárubními zdmi nebo v mělkých zářezech beze zdí.

Prohloubené podkladní vrstvy druhotně vyvolaly úpravy odvodnění i v úsecích, kde by zesílení vrstev nebylo nutné, ale kvůli spádovým a místním poměrům při napojení do vodotečí nebo kanalizací je to nezbytné. V neposlední řadě bylo nutno zahloubit i chráničky nebo příčná křížení drážních i ostatních kabelových nebo trubních vedení.

NÁSTUPIŠTĚ A ZASTŘEŠENÍ

Větší změnou projdou nástupiště obou zastávek. **Málo stabilní konstrukce** nástupištních zídek a konzolových desek typu „Sudop“ **bude nahrazená konstrukcí pevnou**, s prefabrikáty typu „L“, resp. „H“ u zastávky Doubí u Tábora a „zkušební“ **konstrukcí se zalomenou konzolovou deskou** podpořenou opět prefabrikátem typu „L“ u zastávky Myslkovice. V obou případech se významně mění založení nástupištních zídek, včetně odvodnění. **Rozšíří se bezpečnostní pásmo** vymezené varovným pásem o 0,5m **(na hodnotu 1,3 m od hrany nástupiště)** a ruku v ruce s tím celková volná šířka nástupiště (v profilu pro pěší) na hodnotu minimálně 2,9 m.

Vytvoření volného prostoru na nástupišti se dotklo i nástupištních přístřešků, kde byla navíc na základě pokynu správce stavby změněna konstrukce z ocelovo prosklených na prefabrikované betonové, tvaru U.

ZVĚROTICKÝ TUNEL

U tunelových staveb na IV. koridoru bylo provedeno aerodynamické posouzení, protože normou požadovaný tunelový profil pro rychlosti 160–230 km/h nebyl v původním návrhu logicky dodržen. Posudek prokázal, **že aerodynamické účinky při míjení vlaků** v daleko delších tunelech **budou při rychlosti 200 km/h ještě vyhovující**.

MOSTNÍ OBJEKTY

Podobně u mostů bylo prokázáno, že navržený volný mostní průřez 3,0 m bude pro rychlosti do 200 km/h dostatečný, i když norma uvádí o půl metru širší odstup. Největší pozornost byla věnována dlouhým estakádám, kde byly provedeny nové statické výpočty, jak pro založení, tak ložiska i nosnou konstrukci. Zvýšením rychlosti je navýšena odstředivá síla, vzhledem k situování estakád do

směrových oblouků, která se zvýší oproti rychlosti 160 km/h téměř o 60%. **U obou estakád dojde k drobným úpravám mostních ložisek**, naopak u zakládání a nosné konstrukce mostu je majoritní vliv těžkých nákladních vlaků, které se ale pohybují daleko nižší rychlostí než lehčí osobní a úpravy tak z titulu zvýšení rychlosti nejsou nutné.

Podstatnější změnou je v kapitole Akustická studie a protihluková opatření zmiňovaná úprava **mostní římsy u estakády přes údolí Černovického potoka**. Byl upraven **tvár, vyztužení, kvalita betonu i kotvení v úseku se zvýšenou PHS okolo Zárubova mlýna**. Římsa byla rozšířena v celém rozsahu estakády, což mimo sjednocení tvarového řešení umožní v případě nevyhovující akustické situace v budoucnu aplikovat protihluková opatření ve zvětšeném rozsahu. Okrajové jsou dopady do přechodových oblastí (ZKPP) mostů, kde jsou navrženy mocnější konstrukční vrstvy železničního spodku. Další úpravy u mostních objektů nebyly nutné.

TRAKČNÍ VEDENÍ A NAPÁJENÍ

Rozsáhlejší změnou projde trakční vedení, včetně neutrálního pole v blízkosti spínací stanice Myslkovice. Na základě statického ověření a prohloubení konstrukčních vrstev železničního spodku **byly změněny typy základů a jejich založení, a v místě neutrálního pole doplněny další stožáry**. V návaznosti na to bude upraveno řešení dálkového ovládání úsekových odpojovačů.

A.2.3 PŘEHLED ZMĚNĚNÝCH PS/SO

Přehled změn PS/SO - náplň stavby ...zvýšení rychlosti nad 160 km/h

Číslo PS/SO	Název PS/SO
	D. Technologická část
	D. 1. Železniční zabezpečovací zařízení
PS 52-01-01	Soběslav - Doubí, traťové zab.zařízení
	E. Stavební část
	E. 1. Inženýrské objekty
	E. 1.1. Kolejový svršek a spodek
	Železniční svršek
SO 52-10-01	Soběslav-Doubí, žel. svršek
SO 52-10-01.10	Soběslav-Doubí, žel. svršek, následná úprava GPK
	Železniční spodek
SO 52-11-01	Soběslav-Doubí, žel.spodek
	Výstroj a značení trati
	E. 1.2. Nástupiště
SO 52-14-01	Soběslav-Doubí, zast. Myslkovice-nástupiště
SO 52-14-02	Soběslav-Doubí, zast. Doubí u Tábora-nástupiště
	E.1.4. Mosty, propustky, zdi
	Železniční mosty
SO 52-20-02	Most v km 65,422
	Zárubní zdi
SO 52-24-01	Soběslav-Doubí, zárubní zdi v km 66,19-66,41
SO 52-24-03	Soběslav-Doubí, zárubní zdi v km 68,56-68,79
SO 52-24-04	Soběslav-Doubí, zárubní zdi v km 68,96-69,02
	E. 1.10. Protihlukové objekty
SO 52-50-01	Soběslav-Doubí, protihluková stěna
	E. 2. Pozemní stavební objekty, včetně jejich technického vybavení
	E. 2.2. Zastřešení nástupišť
SO 52-41-01	Soběslav-Doubí, zast. Myslkovice - přístřešky pro cestující
SO 52-41-03	Soběslav - Doubí, zast.Doubí u Tábora - přístřešky pro cestující
	E.3. Trakční a energetická zařízení
	E.3.1. Trakční vedení
SO 52-60-01	Soběslav - Doubí, úpravy TV
SO 52-60-02	SpS Myslkovice, připojení SpS na TV
	E. 3.6. Rozvody vn, nn, osvětelní a dálkové ovládání odpojovačů
SO 52-62-05	Soběslav-Doubí, SpS Myslkovice - DOÚO

Přehled změn PS/SO – ve ztahu k původní objektové skladbě

Číslo PS/SO	Název PS/SO	změna z titulu zvýšení rychlosti
D. Technologická část		
D. 1. Železniční zabezpečovací zařízení		
PS 51-01-01.2	Žst.Soběslav, staniční zabezpečovací zařízení, 2. etapa	ne
PS 52-01-01	Soběslav - Doubí, traťové zab.zařízení	ano
D. 2. Železniční sdělovací zařízení		
PS 51-02-01.2	Žst. Soběslav, místní kabelizace, 2. etapa	ne
PS 51-02-06.2	Žst. Soběslav, EZS, 2. etapa	ne
PS 52-02-01	Zast. Myslkovice, rozhlasové zařízení	ne
PS 52-02-02	SpS Myslkovice, EZS	ne
PS 52-02-03	Zast. Doubí, rozhlasové zařízení	ne
PS 53-02-01.2	Veselí n.L.-Doubí, DOK + TK, 2. etapa	ne
PS 53-02-02.2	Veselí n.L.-Doubí, přenosový systém, 2. etapa	ne
PS 53-02-04.2	Veselí n.L.-Doubí, úprava stávajících TRS, 2. etapa	ne
PS 53-02-05.2	Veselí n.L.-Doubí, úpravy stávajícího DK 38 ČD Telematika, 2. etapa	ne
PS 52-02-06	Zast. Myslkovice-informační systém	ne
PS 52-02-07	Zast. Doubí u Tábora-informační systém	ne
PS 53-02-11	Radiový systém GSM-R, příprava	ne
D.3. Silnoproudá technologie včetně DŘT		
D. 3.1. Dispečerská řídicí technika		
PS 51-06-01.2	Žst. Soběslav, DŘT, 2. etapa	ne
PS 52-06-01	Soběslav-Doubí, SpS Myslkovice-DŘT	ne
D. 3.4. Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic		
PS 52-03-03	SpS Myslkovice, rozvodna 25 kV, 50 Hz	ne
PS 52-03-04	SpS Myslkovice, vlastní spotřeba	ne
PS 52-03-05	SpS Myslkovice, vnější uzemnění	ne
D. 3.5. Technologie rozvoden vn		
PS 52-03-01	Zvěrotický tunel-TS 22/0.4 kV	ne
PS 52-03-06	TS 22/0,4 kV, km 68,910	ne
E. Stavební část		
E. 1. Inženýrské objekty		
E. 1.1. Kolejový svršek a spodek		
Železniční svršek		
SO 51-10-01.2	Žst. Soběslav, žel. svršek, 2. etapa	ne
SO 51-10-01.20	Žst. Soběslav, žel. svršek, 2. etapa, následná úprava GPK	ne
SO 52-10-01	Soběslav-Doubí, žel. svršek	ano
SO 52-10-01.10	Soběslav-Doubí, žel. svršek, následná úprava GPK	ano
SO 52-10-01.11	Soběslav-Doubí, žel. svršek, snesení svršku staré tratě	ne
Železniční spodek		
SO 51-11-01.2	Žst. Soběslav, žel.spodek, 2. etapa	ne
SO 52-11-01	Soběslav-Doubí, žel.spodek	ano
Výstroj a značení trati		
SO 51-15-00.2	Žst. Soběslav, výstroj a značení trati, 2. etapa	ne
SO 52-15-00	Soběslav-Doubí, výstroj a značení trati	ne
E. 1.2. Nástupišť		
SO 52-14-01	Soběslav-Doubí, zast. Myslkovice-nástupišť	ano
SO 52-14-02	Soběslav-Doubí, zast. Doubí u Tábora-nástupišť	ano
E.1.3. Železniční přejezdy		
SO 53-13-01	Zrušení přejezdů na staré trati	ne
E.1.4. Mosty, propustky, zdi		

Železniční mosty

SO 51-20-02	Most - podchod v km 62,413	ne
SO 51-20-02.10	Most - podchod v km 62,413 - část města	ne
SO 52-20-01	Most v km 63,595	ne
SO 52-20-02	Most v km 65,422	ano
SO 52-20-03	Most v km 67,130	ne
SO 52-20-04	Most v km 70,437	ne
SO 52-20-04.10	Most v km 70,437 - úprava koryta	ne
SO 52-20-05	Most v km 70,271	ne

Železniční propustky

SO 51-21-02	Propustek v km 62,453 - zrušení	ne
SO 52-21-01	Propustek v km 63,914	ne
SO 52-21-01.10	Propustek v km 63,914 - úprava koryta	ne
SO 52-21-02	Propustek v km 71,595 - zrušení	ne
SO 52-21-04	Propustek v km 68,892	ne
SO 52-21-04.10	Propustek v km 68,892 - úprava koryta	ne
SO 52-21-05	Propustek v km 67,740	ne
SO 52-21-06	Propustek v km 67,435	ne

Mostní objekty na komunikacích

SO 52-22-01	Silniční propustek v km 63,590	ne
SO 52-22-02	Silniční propustek v km 63,966	ne
SO 52-22-03	Most - nadjezd v km 68,004	ne
SO 52-22-04	Most - nadjezd v km 66,443	ne
SO 52-22-05	Tunelový most v km 69,585	ne
SO 52-22-06	Most - nadjezd v km 70,698	ne
SO 52-22-07	Silniční propustek v km 68,890	ne

Zárubní zdi

SO 52-24-01	Soběslav-Doubí, zárubní zdi v km 66,19-66,41	ano
SO 52-24-03	Soběslav-Doubí, zárubní zdi v km 68,56-68,79	ano
SO 52-24-04	Soběslav-Doubí, zárubní zdi v km 68,96-69,02	ano
SO 52-24-05	Soběslav-Doubí, soubor zdí podél pozemních komunikací	ne
SO 52-24-05.10	Soběslav-Doubí, soubor zdí podél pozemních komunikací, areál S+Ř Reality	ne

Demolice mostů

SO 52-26-01	Snesení mostů na staré trati km 63,007; 63,670 a 68,981	ne
-------------	---	----

Krakorce, lávky

SO 51-27-01	Návěstní krakorec v km 62,331	ne
SO 52-27-01	Návěstní lávka v km 68,885	ne

E 1.5. Ostatní inženýrské objekty

Přeložky sítí EON

SO 52-74-03	Soběslav-Doubí, přeložka TS 22/04 kV EON km 63,680	ne
-------------	--	----

Přeložka sděl.kabelů ČT

SO 52-74-03.1	Soběslav-Doubí, přeložka TS 22/04 kV EON km 63,680 - část Goliat	ne
SO 52-74.20	Soběslav, přeložka kabelové skříně - Chlumákov	ne

Náhradní výsadba

SO 52-83-01.2	Soběslav-Doubí, náhradní výsadba, 2. etapa	ne
---------------	--	----

E 1.6. Potrubní vedení

Úpravy kanalizací

SO 51-70-03.2	Žst. Soběslav, dešťová kanalizace, 2.etapa, přípojka SŽDC	ne
SO 51-70-03.12	Žst. Soběslav, dešťová kanalizace, 2.etapa	ne
SO 51-70-04	Žst. Soběslav, přeložka kanalizace v km 62,453	ne
SO 52-70-01	Soběslav-Doubí, dešť. kanalizace pro přel. kom. II/135 v km 63,590	ne

Úpravy vodovodů

SO 51-71-03	Žst. Soběslav, přeložka vody DN100 a ochr.řadů DN300 v přel.sil. III/13521	ne
SO 51-71-04	Žst. Soběslav, přeložka vodovodu DN 300 v km 62,63	ne

SO 52-71-01	Soběslav-Doubí, přeložka vody DN 400 ET v km 64,1-64,4	ne
SO 52-71-03	Soběslav-Doubí, přeložka vody DN 200 v km 64,1-64,4	ne
SO 52-71-02	Soběslav-Doubí, přepojení vody DN 110 IPE. v km 64,38	ne
SO 52-71-04	Soběslav-Doubí, přeložka vody DN 400 v km 69,3	ne
SO 52-71-05	Soběslav-Doubí, přeložka vody DN 100 v km 70,7-70,75	ne
SO 52-71-06	Soběslav-Doubí, přípojka požární vody Zvěrotický tunel	ne
SO 52-71-07	Soběslav-Doubí, přeložka vody DN 300 v km 63,59	ne
SO 52-71-08	Soběslav-Doubí, přeložka anodového uzemnění DN 800 JVS v km 68.35	ne
SO 52-71-01.1	Soběslav-Doubí, provizorní přeložka vody DN 400 v km 64,1-64,4	ne
SO 52-71-04.1	Soběslav-Doubí, provizorní přeložka vody DN 400 v km 69,3	ne

Úpravy plynovodů

SO 51-72-02	Žst. Soběslav, přeložka plynu STL PE 63 v přel silnice III/13521	ne
-------------	--	----

ostatní

SO 52-73-01	Soběslav-Doubí, rekonstrukce meliorací	ne
-------------	--	----

E.1.7. Železniční tunely

SO 52-25-01	Soběslav-Doubí, tunel zvěrotický	ne
-------------	----------------------------------	----

E.1.8. Pozemní komunikace

Pozemní komunikace

SO 51-30-02	Žst. Soběslav, Přel. silnice III/13521	ne
SO 51.30.02.10	Žst. Soběslav, Přel. silnice III/13521, oprava areálu S+Ř Reality	ne
SO 51-30-03	Žst. Soběslav, úpravy komunikací u podchodu v km 62,422	ne
SO 52-30-01	Soběslav-Doubí, Přeložka silnice II/135	ne
SO 52-30-01.10	Soběslav-Doubí, Přeložka silnice II/135, napojení areálu M-Belt	ne
SO 52-30-02	Soběslav-Doubí, Přístupová kom. k portálu v km 64,317	ne
SO 52-30-03	Soběslav-Doubí, Propojení silnice II/135 a sev. okraje Zvěrotic	ne
SO 52-30-04	Soběslav-Doubí, Přeložka silnice III/13527	ne
SO 52-30-04.10	Soběslav-Doubí, Přeložka silnice III/13527, příjezd k havarijní nádrži ŘSD	ne
SO 52-30-06	Soběslav-Doubí, Přeložka polní cesty km 66,45	ne
SO 52-30-07	Soběslav-Doubí, Přístupy na pozemky v km 68,1 - Myslkovice	ne
SO 52-30-08	Soběslav-Doubí, Přeložka lesní cesty km 67,0	ne
SO 52-30-09	Soběslav-Doubí, Přeložka polní cesty km 68,0	ne
SO 52-30-10	Soběslav-Doubí, Přístupová komunikace na nástupiště zast. Myslkovice	ne
SO 52-30-11	Soběslav-Doubí, Přeložka silnice III/13528 v km 68,0 (Myslkovice-Janov)	ne
SO 52-30-12	Soběslav-Doubí, Přístupová komunikace ke SpS Myslkovice	ne
SO 52-30-13	Soběslav-Doubí, Přístupová cesta k základnové stanici GSM-R, km 64,7	ne
SO 52-30-14	Soběslav-Doubí, Přeložka polní cesty km 69,0	ne
SO 52-30-16	Soběslav-Doubí, Přeložka polní cesty km 69,45	ne
SO 52-30-17	Soběslav-Doubí, Přístupová komunikace na nástupiště zast. Doubí	ne
SO 52-30-18	Soběslav-Doubí, Přeložka silnice km 70,7	ne
SO 52-30-18.10	Soběslav-Doubí, Přeložka silnice km 70,7, příjezd RIBEDO	ne

Dopravní opatření

SO 51-32-01.2	Žst. Soběslav, dopravní opatření, 2. etapa	ne
SO 52-32-01	Soběslav-Doubí, dopravní opatření	ne

Zabezpečení veřejných zájmů

SO 51-84-01.2	Žst. Soběslav, zabezpečení veřejných zájmů, 2. etapa	ne
SO 51-84-01.20	Žst. Soběslav, přístupová cesta	ne
SO 52-84-01	Soběslav-Doubí, zabezpečení veřejných zájmů	ne

Všeobecné konstrukce a práce

E. 1.9. Kabelovody, kolektory

E. 1.10. Protihlukové objekty

SO 51-50-01.2	Žst. Soběslav, protihluková stěna, 2. etapa	ne
SO 52-50-01	Soběslav-Doubí, protihluková stěna	ano
SO 52-50-02	Soběslav-Doubí, protihluková stěna, Tyršova ul.	ne

E. 2. Pozemní stavební objekty, včetně jejich technického vybavení

E. 2.1. Pozemní objekty budov

Název díla: Modernizace trati Veselí n. L. - Tábor - II. část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí u Tábora	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: A Průvodní zpráva	20783101010000	11 / 26

Pozemní objekty		
SO 52-40-02	Soběslav-Doubí, přesunutí křížku	ne
Oplocení		
SO 52-46-01	Soběslav-Doubí, oplocení biokoridoru	ne
SO 52-46-02	Soběslav-Doubí, oplocení II/135 Soběslav	ne
SO 52-46-03	Soběslav-Doubí, úprava v km 63.900-64.000	ne
SO 52-46-04	Soběslav-Doubí, úprava oplocení km 70.990-71.04	ne
E. 2.2. Zastřešení nástupišť		
SO 51-41-03	Žst. Soběslav, zastřešení výstupu z podchodu km 62,413	ne
SO 51-41-03.10	Žst. Soběslav, zastřešení výstupu z podchodu km 62,413 - osvětlení	ne
SO 52-41-01	Soběslav-Doubí, zast. Myslkovice - přístřešky pro cestující	ano
SO 52-41-03	Soběslav - Doubí, zast.Doubí u Tábora - přístřešky pro cestující	ano
E. 2.3. Následná protihluková opatření		
SO 52-51-01	Soběslav-Doubí, následná protihluková opatření	ne
E. 2.4. Orientační systém		
SO 51-43-01.2	Žst. Soběslav, orientační systém, 2. etapa	ne
SO 51-43-01.10	Žst. Soběslav, orientační systém podchodu v km 62.413	ne
SO 52-43-01	Soběslav-Doubí, zast. Myslkovice, orientační systém	ne
SO 52-43-02	Soběslav-Doubí, zast. Doubí, orientační systém	ne
E. 2.5. Demolice		
SO 51-45-02	Žst. Soběslav, demolice garáží	ne
SO 53-45-01	Veselí n.L.-Doubí, odstranění zařízení staré trati	ne
SO 52-45-01	Soběslav-Doubí, demolice	ne
E.3 Trakční a energetická zařízení		
E.3.1. Trakční vedení		
Trakční vedení a ukolejnění vodivých konstrukcí		
SO 51-60-01.2	Žst. Soběslav, úpravy TV, 2. etapa	ne
SO 52-60-01	Soběslav - Doubí, úpravy TV	ano
SO 52-60-02	SpS Myslkovice, připojení SpS na TV	ano
E. 3.3. Spínací stanice - stavební část		
SO 52-40-01	Soběslav-Doubí-spínací stanice Myslkovice	ne
E. 3.4. Ohřev výměn (EOV)		
SO 51-62-04.2	Žst. Soběslav, elektrický ohřev výměn, 2. etapa	ne
E. 3.6. Rozvody vn, nn, osvětelní a dálkové ovládání odpojovačů		
SO 51-62-03.2	Žst. Soběslav, úpravy rozvodů nn a osvětlení stanice, 2.etapa	ne
SO 51-62-05.2	Žst. Soběslav, DOÚO, 2. etapa	ne
SO 52-62-01	Soběslav-Doubí, zvěrotický tunel-elektroinstalace, osvětlení	ne
SO 52-62-02	Soběslav-Doubí, přípojka základnové stanice GSM	ne
SO 52-62-03	Soběslav-Doubí, zast. a SpS Myslkovice -přípojka nn	ne
SO 52-62-04	Soběslav-Doubí, zast. Myslkovice -rozvody nn a osvětlení	ne
SO 52-62-05	Soběslav-Doubí, SpS Myslkovice - DOÚO	ano
SO 52-62-06	Soběslav-Doubí, zast. Doubí -přípojka nn	ne
SO 52-62-08	Soběslav-Doubí, zast. Doubí-rozvody nn a osvětlení	ne
E. 3.7. Ukolejnění kovových konstrukcí		
SO 51-61-01.2	Žst. Soběslav, ukolejnění vodivých konstrukcí, 2. etapa	ne
SO 52-61-01	Soběslav - Doubí, ukolejnění vodivých konstrukcí	ne

A.2.4 STRUČNÝ POPIS Z HLEDISKA ÚČELU A FUNKCE

Na základě přijaté koncepce rozvoje železniční sítě byl určen k modernizaci také IV. tranzitní železniční koridor. Předmětem této dokumentace je jeho součást - úsek mezi stanicí Soběslav (kde se navazuje na předchozí etapu stavby (úsek Veselí nad Lužnicí (mimo) – Soběslav, dokončený v roce 2015) a zastávkou Doubí u Tábora (včetně). Zde trať navazuje na v předstihu dokončený úsek Tábor – Doubí u Tábora (zprovozněný v roce 2009).

Hlavními aspekty modernizace trati je zavedení vyšší traťové rychlosti až do 160 km/hod včetně, na dostatečně dlouhých úsecích, dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti 120 km/hod včetně a dále zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC, zajištění požadované propustnosti, vybavení tratí takovým technologickým zařízením, které umožňuje zabezpečení provozu pro traťové rychlosti 160 km/hod, vybavení vybraných železničních stanic peronizací nebo poloperonizací.

Začátek hlavní náplně stavby je v km 62,262 (staničení 1. koleje ve stanici Soběslav). Navazuje se 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, která byla zprovozněna v roce 2015. Stavba končí v km 71,88, kde se trasa přibližuje ke staré stopě trati 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.

Ve stanici Soběslav je nutno přeměrovat plánské zhlaví severovýchodně, aby se nová stopa železniční trati dostala do souběhu s dopravním koridorem dálnice D3 (v současné době ve výstavbě). Na plánském zhlaví bude namísto stávajícího železničního přejezdu v km 62,420 zřízen podchod pro pěší se schodišti a s krytými chodníky. Zrušením přejezdu bude přerušeno komunikační spojení na Chlebov silnicí III/13521.

Těleso přeložky trati na náspu opouští staré těleso a severovýchodním směrem pokračuje a v ostrém úhlu kříží silnici II/135 Soběslav – Zvěrotice. Přeložky obou těchto komunikací jsou součástí stavby, navazují na komunikační skelet projektovaný v souladu s územním plánem města Soběslav a zároveň nahrazují rušený přejezd v km 62,420. Cca 100 m za křížením se Zvěrotickou silnicí trasa pokračuje 370 m dlouhým Zvěrotickým tunelem. Od severního portálu trasa pokračuje zářezem a násypem až k začátku 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 opět trať přechází do krátkého násypu a delšího zářezu podél obce Sedlečko. Trasa stále stoupá sklonem (3-8 ‰) a před křížením s rybníkem Kamenný (km 65,7) je již vedena v náspu. Vlastní rybník přechází 300 m dlouhým mostem, vedeným paralelně s dálničním mostem. Nejvyšší místo trasy je v oblasti za zastávkou Myslkovice (v přípravné dokumentaci Janov) v místě přeložky silnice III/13528 Myslkovice-Janov. Zastávka je vybavena vnějšími nástupišti délky 90 m a z výškového hlediska je situována cca 4 m pod současným terénem. K překonání výškového rozdílu je možno využít chodníky. Za zastávkou je nad hranou zářezu situována nová trakční spínací stanice. Trasa ještě cca 0,5 km stoupá, až do vrcholového bodu trasy v nadmořské výšce 446,5 m.n.m. Pak již následuje 2 km dlouhý úsek v zářezu, kdy trať klesá směrodatným sklonem 12 ‰ do místa napojení na stávající trať. V místě mezi lesními porosty v lokalitě Hluboká je navržen vlemy široký nadjezd, zajišťující možnost překonání trati jak pro migraci zvířete, tak polní cestou. Trasa se v zářezu stáčí k severozápadu ke staré trati. Přechází na násep a širokými klenutými mostními oblouky překonává údolí Habřího potoka. V místě křížení trati s místní komunikací do obce Doubí je situována nová zastávka Doubí u Tábora, 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 a v km 71,88 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. Po trase je několik přeložek polních a lesních cest.

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 u Tábora. Ve vybraných úsecích jsou navrženy také úpravy zemního tělesa opouštěné tratě.

V úseku Soběslav – Doubí u Tábora je oproti přípravné dokumentaci navrženo odlišné technické řešení. Principem je přiblížení úrovně trati blíže k povrchu, při zachování původního směrového

vedení. Byl použit o dvě promile strmější maximální podélný sklon, což umožnilo nahradit původní sedlečský a janovský tunel z přípravné dokumentace zářezy s ještě přijatelnou hloubkou. Návazně se změnilo technické řešení přeložek komunikací a polních cest, včetně nových mostních objektů, přeložek inženýrských sítí apod.

Souhrnná délka stavby je 8,8 km, oproti původní stopě přes stanici Roudná se trasa zkracuje o 765 m, což je řešeno skokem ve staničení trati v blízkosti plánského zhlaví stanice Soběslav.

A.2.5 PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY

- Dvukolejná trať elektrizovaná v celém rozsahu proudovou soustavou 25 kV, 50 Hz.
- Traťová rychlost 160 km/hod v celém rozsahu stavby

Rychlostní profily (po dokončení návazných technologických staveb - ETCS, GSM-R, DOZZ) (v km/h)

úsek	Staničení (Km)	V ₁₀₀	V ₁₃₀	V ₁₅₀	V _k
ZÚ - Žst. Soběslav	62,262 – 63,647	160	160	160	200
Soběslav – Doubí u Tábora	63,647 – 71,592	160	180	185	200
Doubí u Tábora - KÚ	71,592 – 71,880	160	200	200	200

- Traťová třídy zatížení D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti 120 km/hod včetně
- Prostorová průchodnost pro ložnou míru UIC GC,
- Trať bude vybavena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, připravena na dálkové řízení provozu
- Trať bude po modernizaci sloužit jak osobní, tak nákladní dopravě
- Teoretická kapacita je 170 párů vlaků/24 hodin
- V oblasti železničních staveb
 - ve stanici Soběslav
 - rekonstrukce železničního spodku a svršku plánského zhlaví stanice
 - v úseku ŽST Soběslav (mimo) – zastávka Doubí u Tábora (resp. km 71,88)
 - zřízení nového železničního spodku a svršku pro dvukolejnou trať ve zcela nové stopě v délce 8,42 km
 - zřízení náspů (28 %) a zejména traťových zářezů (52 % z délky přeložky), zbytek trati je na umělých stavbách (mosty, tunely)
 - zřízení dvou nových zastávek Myslkovice a Doubí u Tábora (zastávka v nové poloze)
 - snesení kolejového roštu a částečné odtěžení náspů a zavezení zářezů na stávající trati přes železniční stanici Roudná
- Všechna nástupiště budou nová s výškou 550 mm nad úrovní temene kolejnice, s bezbariérovým přístupem na nástupiště. Bezbariérový přístup je zajištěn chodníky.
 - Nástupiště ve všech zastávkách mají jednotnou délku 90 m
 - Stávající úrovněvé přejezdy jsou zrušeny, resp. nahrazeny mimoúrovňovým křížením
- V oblasti pozemních komunikací
 - Dojde k odstranění všech úrovněvých přejezdů; přejezdy budou zrušeny a převážně nahrazeny mimoúrovňovým křížením (železničními mosty, resp. podchody nebo silničními nadjezdy).
 - Nejvýznamnější jsou přeložky silnic, které navazují na dálniční mimoúrovňové křižovatky (MÚK). U MÚK Soběslav je to přeložka silnice II/135 (v současné době Tyršova ul.), která bude hlavní přístupovou trasou z dálnice D3 do města.
 - Dále se jedná o přeložky silnic III. třídy; 13521 mezi Soběslaví a obcí Chlebov, silnici č. 13527 mezi Soběslaví a Sedlečkem u Soběslavě a silnice č. 13528 mezi obcemi Janov a Myslkovice.
 - Přeložky se vyskytují i na několika místních a účelových komunikacích a polních cestách.

- V oblasti tunelových staveb
 - Novostavba dvoukolejného tunelu s pracovním názvem „zvěrotický“ za ŽST Soběslav ve směru Doubí u Tábora. v celkové délce 370 m.
- V oblasti mostních objektů
 - Rekonstrukce mostů a propustků dle zásad modernizace
 - Zřízení „městského“ podchodu nahrazujícího zrušený přejezd na plánském zhlaví stanice
 - Výstavba nových železničních mostů, celkem 5 mostů, nejdelší most přes údolí Černovického potoka má délku 854,9 m
 - Výstavba nových železničních propustků, celkem 5 ks.
 - výstavba nových silničních nadjezdů - celkem 3 mosty
 - výstavba tunelového mostu pro převedení interakčního prvku životního prostředí (biomost) o celkové šířce 71 m (ve vrcholu) převádějící zároveň polní cestu.
 - zřízení opěrných a zejména zárubních stěn gabionové konstrukce, pro zajištění traťových zářezů
- V oblasti inženýrských sítí
 - Rozsáhlé množství přeložky inženýrských sítí vyvolané rekonstrukcí trati, resp. komunikací (kanalizace, vodovod (včetně dálkových vodovodů DN 400), ochrana plynovodů (včetně vvtl plynovodů), linky 22 a 110 kV)
 - Výstavba přípojek pro nové objekty
- V oblasti silnoproudé elektrotechniky a silnoproudých zařízení
 - Zřízení trakčního vedení 25kV, 50 Hz
 - Zřízení spínací stanice Myslkovice v místě vrcholového bodu trasy.
 - Zřízení osvětlení ve stanicích a zastávkách, rekonstrukce kabelových rozvodů, elektrický ohřev výměn.
- V oblasti pozemních staveb
 - Zřízení přístřešků v zastávkách Myslkovice a Janov,
 - Orientační systém v zastávkách, dokončení orientačního systému ve stanici Soběslav
 - Rozsáhlá protihluková opatření, zejména podél zástavby ve městě Soběslav
- V oblasti zabezpečovacího zařízení
 - Kompletní a komplexní rekonstrukce zařízení zabezpečovací techniky, včetně napojení na návazné úseky tratí
 - Traťové zabezpečovací zařízení bude 3. kategorie, elektronický trojznakový automatický blok
 - Zařízení bude připraveno na zřízení systému ETCS.
- V oblasti sdělovací techniky
 - Pokládka nových sdělovacích kabelů
 - Rekonstrukce zařízení sdělovací techniky
 - Příprava na zřízení pevné části systému GSM-R
 - Vytvoření informačního systému s využitím dynamických ukazatelů,

A.2.6 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ DOTČENÉHO STAVBOU

Krajina, již stavba prochází, je tvořena typickou jihočeskou rovinou, zejména v okolí Veselí nad Lužnicí, kde se nachází četné rybníky a tzv. Veselské pískovny. Severozápadním směrem se zvedá

Název díla: Modernizace trati Veselí n. L. - Tábor - II. část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí u Tábora	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: A Průvodní zpráva	20 7831 01 01 00 00	15 / 26

v pahorkatinu. Nachází se v Třeboňském bioregionu, který je tvořen pánví vyplněnou kyselými sedimenty, s rozsáhlými podmačenými sníženinami a přechodnými rašeliništi. Bioregion zabírá geomorfologický celek Třeboňská pánev a výběžky Křemešnické vrchoviny a Tábořské pahorkatiny.

Územím protéká řeka Lužnice, která přitéká k Táboru od jihu (Soběslav, Veselí) a v Táboře mění svůj směr na jihozápad a dále k Vltavě. Modernizovaná trať vede „rovnoběžně“ s Lužnicí, v pravo se směru toku vodoteče. Vlastní Lužnici nepřechází, ale kříží řadu jejích pravostranných přítoků, na kterých se nachází velké množství rybníků.

A.2.7 POŽADAVKY NA REALIZACI STAVBY

- Stanovit časovou, funkční a věcně technickou koordinaci s budoucími záměry a stavbami v zájmovém území.
- Dořešit případné změny v zájmovém území stavby uskutečněné mezi odevzdáním projektu a zahájením stavby

A.3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

A.3.1 ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY

A.3.1.1 ČÍSLOVÁNÍ PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

Číslování provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO) vychází ze směrnice GŘ SŽDC, s.o. č.11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních. Systém číslování je vytvořen pomocí šestimístního kódu, ve kterém budou jednotlivá dvojčíslí oddělena pomlčkami.

První dvojčíslí: **xx-aa-aa** určuje číslo úseku stavby (stavební oddíl = SOD)

Číslo	Vymezení stavebního oddílu	Rozsah stavebního oddílu
51	ŽST Soběslav	km 61,042 194 – 62,669 422*
52	Soběslav (mimo) – Doubí u Tábořa, resp. km 71,88	km 63,463 921* – 71,880.000
53	Objekty přes celý rozsah stavby	

*v km 62,669 422 je vložen abnormální hektometr, resp. skok ve staničení vyrovnávající zkrácení trati v nové stopě oproti staré trati. Platí 63,463 921=62,669 422

Druhé dvojčíslí: **aa-xx-aa** určuje profesní skupinu jednotlivých PS/SO

Číslo	Profesní skupina	Odpovídající část dokumentace
01	Železniční zabezpečovací zařízení	D. 1. Železniční zabezpečovací zařízení
02	Železniční sdělovací zařízení	D. 2. Železniční sdělovací zařízení
03	Silnoproudá technologie	D. 3.4. Silnoproudá technologie
05	Osobní výtahy	D. 4.1. Osobní výtahy
06	Dispečerská řídicí technika	D. 3.1. Dispečerská řídicí technika
10	Železniční svršek	E. 1.1. Kolejový svršek a spodek
11	Železniční spodek	E. 1.1. Kolejový svršek a spodek
13	Železniční přejezdy	E.1.3. Železniční přejezdy
14	Nástupiště	E. 1.2. Nástupiště
15	Výstroj a značení trati	E. 1.1. Kolejový svršek a spodek
20	Železniční mosty	E.1.4. Mosty, propustky, zdi
21	Železniční propustky	E.1.4. Mosty, propustky, zdi
22	Mostní objekty na komunikacích	E.1.4. Mosty, propustky, zdi
24	Zárubní zdi	E.1.4. Mosty, propustky, zdi
25	Železniční tunely	E.1.7. Železniční tunely
26	Demolice mostů	E.1.4. Mosty, propustky, zdi

27	Krakorce, lávky	E.1.4. Mosty, propustky, zdi
30	Pozemní komunikace	E.1.8. Pozemní komunikace
32	Dopravní opatření	E.1.8. Pozemní komunikace
40	Pozemní objekty - včetně kabelovodu	E. 2.1. Pozemní objekty budov
41	Zastřešení	E. 2.2. Zastřešení nástupišť
43	Orientační systém	E. 2.4. Orientační systém
45	Demolice	E. 2.5. Demolice
46	Oplocení	E. 2.1. Pozemní objekty budov
50	Protihlukové objekty	E. 1.10. Protihlukové objekty
51	Individuální protihluková opatření	E. 2.3. Individuální protihluková opatření
60	Trakční vedení	E.3.1. Trakční vedení
61	Ukolejnění kovových konstrukcí	E. 3.7. Ukolejnění kovových konstrukcí
62	Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů, EOVS	E.3.4 EOVS
		E. 3.6. Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů,
70	Úpravy kanalizací	E 1.6. Potrubní vedení
71	Úpravy vodovodů	E 1.6. Potrubní vedení
72	Úpravy plynovodů	E 1.6. Potrubní vedení
73	Úpravy meliorací	E 1.6. Potrubní vedení
74	Přeložky sítí EON	E 1.5. Ostatní inženýrské objekty
75	Přeložky nn ostatních správců	E 1.5. Ostatní inženýrské objekty
76	Přeložka sděl.kabelů ČT	E 1.5. Ostatní inženýrské objekty
77	Přeložka sděl.kabelů Transgas	E 1.5. Ostatní inženýrské objekty
81	Úprava vodotečí	E 1.5. Ostatní inženýrské objekty
83	Náhradní výsadba	E 1.5. Ostatní inženýrské objekty
84	Zabezpečení veřejných zájmů	E.1.8. Pozemní komunikace

Poslední dvojčíslí aa-aa-xx – pořadové číslo objektu v rámci stavebního oddílu

Některé PS a SO obsahují náplň, která vznikla rozčleněním PS/SO z předchozího stupně dokumentace:

aa-aa-xx.y, kde

y = 1 znamená, že původní objekt je rozdělen do etap a je součástí 1. etapy stavby (Veselí n.L. – Soběslav)

y = 2 znamená, že původní objekt je rozdělen do etap a je součástí 2. etapy stavby (Soběslav – Doubí u Tábora)

y = 10, 11, ... znamená, že původní objekt je rozdělen z důvodů odlišných vlastníků majetku, správců a pod.

A.3.1.2 SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

D. Technologická část

D.1. Železniční zabezpečovací zařízení

PS 51-01-01.2 Žst.Soběslav, staniční zabezpečovací zařízení, 2. etapa
PS 52-01-01 Soběslav - Doubí, traťové zab.zařízení

D. 2. Železniční sdělovací zařízení

PS 51-02-01.2 Žst. Soběslav, místní kabelizace, 2. etapa
PS 51-02-06.2 Žst. Soběslav, EZS, 2. etapa
PS 52-02-01 Zast. Myslkovice, rozhlasové zařízení
PS 52-02-02 SpS Myslkovice, EZS

PS 52-02-03	Zast. Doubí, rozhlasové zařízení
PS 53-02-01.2	Veselí n.L.-Doubí, DOK + TK, 2. etapa
PS 53-02-02.2	Veselí n.L.-Doubí, přenosový systém, 2. etapa
PS 53-02-04.2	Veselí n.L.-Doubí, úprava stávajících TRS, 2. etapa
PS 53-02-05.2	Veselí n.L.-Doubí, úpravy stávajícího DK 38 ČD Telematika, 2. etapa
PS 52-02-06	Zast. Myslkovice-informační systém
PS 52-02-07	Zast. Doubí u Tábora-informační systém
PS 53-02-11	Radiový systém GSM-R, příprava

D.3. Silnoproudá technologie včetně DŘT

D. 3.1. Dispečerská řídicí technika

PS 51-06-01.2	Žst. Soběslav, DŘT, 2. etapa
PS 52-06-01	Soběslav-Doubí, SpS Myslkovice-DŘT

D. 3.4. Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic

PS 52-03-03	SpS Myslkovice, rozvodna 25 kV, 50 Hz
PS 52-03-04	SpS Myslkovice, vlastní spotřeba
PS 52-03-05	SpS Myslkovice, vnější uzemnění

D. 3.5. Technologie rozveden vn

PS 52-03-01	Zvěrotický tunel-TS 22/0.4 kV
PS 52-03-06	TS 22/0,4 kV, km 68,910

E Stavební část

E. 1. Inženýrské objekty

E. 1.1. Kolejový svršek a spodek

Železniční svršek

SO 51-10-01.2	Žst. Soběslav, žel. Svršek, 2. etapa
SO 51-10-01.20	Žst. Soběslav, žel. Svršek, 2. etapa, následná úprava GPK
SO 52-10-01	Soběslav-Doubí, žel. svršek
SO 52-10-01.10	Soběslav-Doubí, žel. svršek, následná úprava GPK

Železniční spodek

SO 51-11-01.2	Žst. Soběslav, žel.spodek, 2. etapa
SO 52-11-01	Soběslav-Doubí, žel.spodek

Výstroj a značení trati

SO 51-15-00.2	Žst. Soběslav, výstroj a značení trati, 2. etapa
SO 52-15-00	Soběslav-Doubí, výstroj a značení trati

E. 1.2. Nástupiště

SO 52-14-01	Soběslav-Doubí, zast. Myslkovice-nástupiště
SO 52-14-02	Soběslav-Doubí, zast. Doubí u Tábora-nástupiště

E.1.3. Železniční přejezdy

SO 53-13-01	Zrušení přejezdů na staré trati
-------------	---------------------------------

E.1.4. Mosty, propustky, zdi

Železniční mosty

SO 51-20-02	Most - podchod v km 62,413
SO 51-20-02.10	Most - podchod v km 62,413 - část města
SO 52-20-01	Most v km 63,595
SO 52-20-02	Most v km 65,422
SO 52-20-03	Most v km 67,130
SO 52-20-04	Most v km 70,437
SO 52-20-04.10	Most v km 70,437 - úprava koryta
SO 52-20-05	Most v km 70,271

Železniční propustky

SO 51-21-02	Propustek v km 62,453 - zrušení
SO 52-21-01	Propustek v km 63,914
SO 52-21-01.10	Propustek v km 63,914 - úprava koryta
SO 52-21-02	Propustek v km 71,595 - zrušení
SO 52-21-04	Propustek v km 68,892
SO 52-21-04.10	Propustek v km 68,892 - úprava koryta

SO 52-21-05 Propustek v km 67,740

SO 52-21-06 Propustek v km 67,435

Mostní objekty na komunikacích

SO 52-22-01 Silniční propustek v km 63,590

SO 52-22-02 Silniční propustek v km 63,966

SO 52-22-03 Most - nadjezd v km 68,004

SO 52-22-04 Most - nadjezd v km 66,443

SO 52-22-05 Tunelový most v km 69,585

SO 52-22-06 Most - nadjezd v km 70,698

SO 52-22-07 Silniční propustek v km 68,890

Zárubní zdi

SO 52-24-01 Soběslav-Doubí, zárubní zdi v km 66,19-66,41

SO 52-24-03 Soběslav-Doubí, zárubní zdi v km 68,56-68,79

SO 52-24-04 Soběslav-Doubí, zárubní zdi v km 68,96-69,02

SO 52-24-05 Soběslav-Doubí, soubor zdí podél pozemních komunikací

SO 52-24-05.10 Soběslav-Doubí, soubor zdí podél pozemních komunikací, areál S+Ř Reality

Demolice mostů

SO 52-26-01 Snesení mostů na staré trati km 63,007; 63,670 a 68,981

Krakorce, lávky

SO 51-27-01 Návěstní krakorec v km 62,331

SO 52-27-01 Návěstní lávka v km 68,885

E 1.5. Ostatní inženýrské objekty

Silnoproudá vedení

SO 52-74-03.1 Soběslav-Doubí, přeložka TS 22/04 kV EON km 63,680 - část Goliat

Náhradní výsadba

SO 52-83-01.2 Soběslav-Doubí, náhradní výsadba, 2. etapa

E 1.6. Potrubní vedení

Úpravy kanalizací

SO 51-70-03.2 Žst. Soběslav, dešťová kanalizace, 2.etapa, přípojka SŽDC

SO 51-70-03.12 Žst. Soběslav, dešťová kanalizace, 2.etapa

SO 51-70-04 Žst. Soběslav, přeložka kanalizace v km 62,453

SO 52-70-01 Soběslav-Doubí, dešť. kanalizace pro přel. kom. II/135 v km 63,590

Úpravy vodovodů

SO 51-71-03 Žst. Soběslav, přeložka vody DN100 a ochr.řadů DN300 v přel.sil. III/13521

SO 51-71-04 Žst. Soběslav, přeložka vodovodu DN 300 v km 62,63

SO 52-71-01 Soběslav-Doubí, přeložka vody DN 400 ET v km 64,1-64,4

SO 52-71-03 Soběslav-Doubí, přeložka vody DN 200 v km 64,1-64,4

SO 52-71-02 Soběslav-Doubí, přepojení vody DN 110 IPE. v km 64,38

SO 52-71-04 Soběslav-Doubí, přeložka vody DN 400 v km 69,3

SO 52-71-05 Soběslav-Doubí, přeložka vody DN 100 v km 70,7-70,75

SO 52-71-06 Soběslav-Doubí, přípojka požární vody Zvěrotický tunel

SO 52-71-07 Soběslav-Doubí, přeložka vody DN 300 v km 63,59

SO 52-71-08 Soběslav-Doubí, přeložka anodového uzemnění DN 800 JVS v km 68.35

Úpravy plynovodů

SO 51-72-02 Žst. Soběslav, přeložka plynu STL PE 63 v přel silnice III/13521

ostatní

SO 52-73-01 Soběslav-Doubí, rekonstrukce meliorací

E.1.7. Železniční tunely

SO 52-25-01 Soběslav-Doubí, tunel zvěrotický

E.1.8. Pozemní komunikace

Pozemní komunikace

SO 51-30-02 Žst. Soběslav, Přel. silnice III/13521

SO 51.30.02.10 Žst. Soběslav, Přel. silnice III/13521, uprava areálu S+Ř Reality

SO 51-30-03 Žst. Soběslav, úpravy komunikací u podchodu v km 62,422

SO 52-30-01 Soběslav-Doubí, Přeložka silnice II/135

SO 52-30-01.10 Soběslav-Doubí, Přeložka silnice II/135, napojení areálu M-Belt

SO 52-30-02 Soběslav-Doubí, Přístupová kom. k portálu v km 64,317

SO 52-30-03 Soběslav-Doubí, Propojení silnice II/135 a sev. okraje Zvěrotic

SO 52-30-04 Soběslav-Doubí, Přeložka silnice III/13527

SO 52-30-04.10 Soběslav-Doubí, Přeložka silnice III/13527, příjezd k havarijní nádrži ŘSD

SO 52-30-06	Soběslav-Doubí, Přeložka polní cesty km 66,45
SO 52-30-07	Soběslav-Doubí, Přístupy na pozemky v km 68,1 - Myslkovice
SO 52-30-08	Soběslav-Doubí, Přeložka lesní cesty km 67,0
SO 52-30-09	Soběslav-Doubí, Přeložka polní cesty km 68,0
SO 52-30-10	Soběslav-Doubí, Přístupová komunikace na nástupiště zast. Myslkovice
SO 52-30-11	Soběslav-Doubí, Přeložka silnice III/13528 v km 68,0 (Myslkovice-Janov)
SO 52-30-12	Soběslav-Doubí, Přístupová komunikace ke SpS Myslkovice
SO 52-30-13	Soběslav-Doubí, přístupová cesta k základnové stanici GSM-R, km 64,7
SO 52-30-14	Soběslav-Doubí, Přeložka polní cesty km 69,0
SO 52-30-16	Soběslav-Doubí, Přeložka polní cesty km 69,45
SO 52-30-17	Soběslav-Doubí, Přístupová komunikace na nástupiště zast. Doubí
SO 52-30-18	Soběslav-Doubí, Přeložka silnice km 70,7
SO 52-30-18.10	Soběslav-Doubí, Přeložka silnice km 70,7, příjezd RIBEDO

Dopravní opatření

SO 51-32-01.2	Žst. Soběslav, dopravní opatření, 2. etapa
SO 52-32-01	Soběslav-Doubí, dopravní opatření

Zabezpečení veřejných zájmů

SO 51-84-01.2	Žst. Soběslav, zabezpečení veřejných zájmů, 2. etapa
SO 51-84-01.20	Žst. Soběslav, přístupová cesta
SO 52-84-01	Soběslav-Doubí, zabezpečení veřejných zájmů

Všeobecné konstrukce a práce

SO 00-00-01.2	Veselí n/L-Doubí, prostředky publikace, 2. etapa
---------------	--

E. 1.10. Protihlukové objekty

SO 51-50-01.2	Žst. Soběslav, protihluková stěna, 2. etapa
SO 52-50-01	Soběslav-Doubí, protihluková stěna
SO 51-50-02	Soběslav, Tyršova ul., protihluková stěna

E. 2. Pozemní stavební objekty, včetně jejich technického vybavení**E. 2.1. Pozemní objekty budov****Pozemní objekty**

SO 52-40-02	Soběslav-Doubí, přesunutí křížku
-------------	----------------------------------

Oplocení

SO 52-46-01	Soběslav-Doubí, oplocení biokoridoru
SO 52-46-02	Soběslav-Doubí, oplocení II/135 Soběslav
SO 52-46-03	Soběslav-Doubí, úprava v km 63.900-64.000
SO 52-46-04	Soběslav-Doubí, úprava oplocení km 70.990-71.04

E. 2.2. Zastřešení nástupišť

SO 51-41-03	Žst. Soběslav, zastřešení výstupu z podchodu km 62,413
SO 52-41-01	Soběslav-Doubí, zast. Myslkovice -přístřešky pro cestující
SO 52-41-03	Soběslav - Doubí, zast. Doubí u Tábora - přístřešky pro cestující

E. 2.3. Následná protihluková opatření

SO 52-51-01	Soběslav-Doubí, následná protihluková opatření
-------------	--

E. 2.4. Orientační systém

SO 51-43-01.2	Žst. Soběslav, orientační systém, 2. etapa
SO 51-43-01.10	Žst. Soběslav, orientační systém podchodu v km 62.413
SO 52-43-01	Soběslav-Doubí, zast. Myslkovice, orientační systém
SO 52-43-02	Soběslav-Doubí, zast. Doubí, orientační systém

E. 2.5. Demolice

SO 51-45-02	Žst. Soběslav, demolice garáží
SO 53-45-01	Veselí n.L.-Doubí, odstranění zařízení staré trati
SO 52-45-01	Soběslav-Doubí, demolice

E.3 Trakční a energetická zařízení**E.3.1. Trakční vedení**

SO 51-60-01.2	Žst. Soběslav, úpravy TV, 2. etapa
SO 52-60-01	Soběslav - Doubí, úpravy TV
SO 52-60-02	SpS Myslkovice, připojení SpS na TV

- E. 3.3. Spínací stanice - stavební část
SO 52-40-01 Soběslav-Doubí-spínací stanice Myslkovice
- E. 3.4. Ohřev výměn (EOV)
SO 51-62-04.2 Žst. Soběslav, elektrický ohřev výměn, 2. etapa
- E. 3.6. Rozvody vn, nn, osvětelní a dálkové ovládání odpojovačů
SO 51-62-03.2 Žst. Soběslav, úpravy rozvodů nn a osvětlení stanice, 2.etapa
SO 51-62-05.2 Žst. Soběslav, DOÚO, 2. etapa
SO 52-62-01 Soběslav-Doubí, zvěřotický tunel-elektroinstalace, osvětlení
SO 52-62-02 Soběslav-Doubí, přípojka základnové stanice GSM
SO 52-62-03 Soběslav-Doubí, zast. a SpS Myslkovice -přípojka nn
SO 52-62-04 Soběslav-Doubí, zast. Myslkovice -rozvody nn a osvětlení
SO 52-62-05 Soběslav-Doubí, SpS Myslkovice -DOÚO
SO 52-62-06 Soběslav-Doubí, zast. Doubí -přípojka nn
SO 52-62-08 Soběslav-Doubí, zast. Doubí-rozvody nn a osvětlení
- E. 3.7. Ukolejnění kovových konstrukcí
SO 51-61-01.2 Žst. Soběslav, ukolejnění vodivých konstrukcí, 2. etapa
SO 52-61-01 Soběslav - Doubí, ukolejnění vodivých konstrukcí

A.3.2 PROJEKTOVÉ PODKLADY

VÝCHOZÍ PODKLADY

- Zadávací dokumentace pro zadání veřejné zakázky na zhotovení PROJEKTU stavby „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí –Tábor-II.část, úsek Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora“ – SŽDC, s.o., 2010
- Schvalovací protokol přípravné dokumentace čj. 047/09-OI ze dne 11.1.2010
- Přípravná dokumentace stavby „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor-II.část, úsek Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora“ z roku 2004-2005, aktualizace 2007, METROPROJEKT Praha, a.s.
- Rozhodnutí o umístění stavby bylo vydáno MěÚ Soběslav 29.1.2008, pod č. 14656/07/Hř.
- Souhlasné Stanovisko o hodnocení vlivů podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 132/2000 Sb. ze dne 14.11.2002. Stanovisko bylo vydáno pro úsek Veselí nad Lužnicí – Tábor. V současné době platí pro úsek Veselí nad Lužnicí – Soběslav (mimo).
Ze souhlasného stanoviska, viz výše, byla vyňata část Soběslav – Doubí u Tábora, kde dochází k novému vedení trati v přeložce. Pro tuto část - Soběslav (včetně) – Doubí u Tábora (včetně) bylo dne 16. září 2004 pod č.j. 6067/OPVI/04 e.o. vydáno souhlasné Stanovisko o hodnocení vlivů podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 132/2000 Sb.
- Souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivu provedení záměru na životní prostředí (EIA) podle § 9a odst. 1 až 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, vydané MŽP č.j. MZP/2017/510/473 dne 19. 10. 2017.

ZÁKONY, VYHLÁŠKY

K nejdůležitějším zákonům a vyhláškám, ze kterých se vycházelo při zhotovení dokumentace pro výběr dodavatele stavby, patřily:

- zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (Stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 186/2006 Sb., o změně některých zákonů souvisejících s přijetím stavebního zákona a zákona o vyvlastnění
- zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury
- vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb
- vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území

- vyhláška č. 268/2009 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu
- vyhláška č. 526/2006 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení stavebního zákona ve věcech stavebního řádu
- zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích (Silniční zákon) v platném znění
- zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v platném znění
- zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, ve znění pozdějších předpisů
- vyhláška č. 173/1995 Sb. Dopravní řád drah v platném znění
- vyhláška č. 177/1995 Sb. Stavební a technický řád drah v platném znění
- zákon 185/2001 Sb. o odpadech, ve znění pozdějších předpisů
- zákon 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

NORMY, PŘEDPISY

Ve výčtu norem jsou uvedeny pouze ty nejdůležitější, mající vztah především k problematice navrhování komunikačních a drážních zařízení:

- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací
- ČSN 73 6360 – 1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a jejich prostorová poloha, část 1: Projektování
- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic
- ČSN 73 6320 Průjezdne průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- Technicko kvalitativní podmínky staveb státních drah (z roku 2000, včetně aktualizací)
- SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis
- SŽDC S3, Železniční svršek
- SŽDC S4, Železniční spodek
- SŽDC S5, Správa mostních objektů

TECHNICKÉ SPECIFIKACE PRO INTEROPERABILITU TRANSEVROPSKÉHO KONVENČNÍHO SYSTÉMU:

- Rozhodnutí Komise č. 2006/679/ES ze dne 28. března 2006 - Řízení a zabezpečení (CCS)
- Rozhodnutí Komise č. 2007/6450/ES ze dne 20. prosince 2007 - Bezpečnost v železničních tunelech (OPE)
- Rozhodnutí Komise č. 2007/6633/ES ze dne 21. prosince 2007 - Osoby se sníženou schopností pohybu (PRM)
- Rozhodnutí Komise č. 2011/274/EU ze dne 26. dubna 2011 – Energie (ENE)
- Rozhodnutí Komise č. 2011/275/EU ze dne 26. dubna 2011 – Infrastruktura (INF)
- Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému Unie (INF)
- Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (PRM)

- Nařízení Komise (EU) č. 1301/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému energie železničního systému v Unii (ENE)
- Nařízení Komise (EU) č. 1303/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „bezpečnosti v železničních tunelech“ železničního systému v Unii (SRT)
- Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů "Řízení a zabezpečení" železničního systému v Unii (CCS)

Další projektové podklady od souvisejících staveb, především dálnice D3 (stavba 0307 a 0308)

A.4 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

Evropská unie podporuje ve své koncepci rozvoj osobní i nákladní železniční přepravy. Železnice má být konkurence schopná silniční dopravě; systém evropské železniční sítě má umožnit liberalizaci železničního provozu v osobní, nákladní i kombinované dopravě. Tradiční výhodu si železnice drží na delších vzdálenostech, které přesahují hranice jednotlivých států.

Česká republika jako členský stát EU tak začíná naplňovat své závazky, vyplývající z její účasti na celé řadě mezinárodních dohod a projektů:

- Dohoda AGC - evropská dohoda o mezinárodních železničních magistralách
- Dohoda AGTC - evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech
- Projekt TER síť multimodálních koridorů
- Projekt TEN – T projekt EU definující i prioritní projekty v nových státech EU

Na území ČR se tratě uvedené v dohodách a projektech v podstatě shodují, což ve svém důsledku umožňuje bezproblémové respektování podmínek, umožňujících interoperabilitu železničního systému. Tyto tratě jsou současně zařazeny do Transevropské železniční sítě nákladní dopravy, ve zkratce TERFN. Jedná se o všechny tratě 1. – 4. tranzitního železničního koridoru a ostatní důležité tratě na území ČR, zařazené do evropského železničního systému.

IV. tranzitní železniční koridor

V ose spojení Balt – Jadran je sledován na území České republiky mezi Prahou a Českými Budějovicemi IV. tranzitní železniční koridor Podle dohody AGC je trať součástí hlavní evropské železniční magistraly E 55 Stockholm – Berlín – Praha – Horní Dvořiště – Linz, Salzburg – Venezia – Bologna a v úseku Praha – Horní Dvořiště – Linz – Selztal – St. Michael zároveň i vedlejší E 551. Trať. Vytváří významnou dopravní cestu pro přepravní a obchodní kontakty se sousedním Rakouskem.

Kromě úseku Praha – Benešov u Prahy, který je dvoukolejný, jsou další úseky jednokolejné. Z tohoto důvodu při modernizaci a zdvoukolejnění tratě z Benešova u P. do Českých Budějovic byla k realizaci doporučena varianta, která s výjimkou průjezdu železničními uzly Tábor a Veselí n.L. je vesměs navržena pro rychlost 160 km/h. Navíc se výhledově v tomto směru nepočítá s novou vysokorychlostní tratí.

Stavba „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí –Tábor-II.část, úsek Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora“ je jednou ze souboru staveb IV. železničního tranzitního koridoru definovaného v programu „Rozvoj dopravních sítí ČR do roku 2010“, který vláda přijala 21. června 1999 usnesením vlády č. 741/1999, který byl aktualizován vládním usnesením č. 885 ze dne 13.7.2005 k „návrhu aktualizace projektů modernizace III. a IV. tranzitního železničního koridoru České republiky jako prioritních projektů evropského zájmu včetně modelu jejich financování“

Návrh stavby byl zpracován dle „Zásad modernizace pro vybrané železniční sítě ČD“ schválených dne 16.6.1993 pod č.j. 1/93 – O21, postupně doplňovaných dodatky „Zásady modernizace“ určujícími na základě mezinárodních dohod /AGC a AGTC/ prioritní tahy a stanovujícími pro jednotlivé tahy základní podmínky – stupeň modernizace a maximální návrhovou rychlost. Modernizace tratě je souhrn opatření, která umožňují na dané trati zvýšení největší traťové rychlosti, třídy zatížení, prostorové průchodnosti a provoz jednotek s naklápěcími skříněmi.

A.4.1 VÝVOJ PŘÍPRAVY STAVBY

V roce 1999 rozhodly České dráhy o zahájení přípravy Modernizace trati IV. železničního tranzitního koridoru České Budějovice – Praha. V r. 2000 byla pro úsek Veselí nad Lužnicí – Tábor zpracována územně technická studie (UTS) ve variantě optimalizace a ve variantě modernizace. Varianta optimalizace sledovala v úseku Soběslav – Doubí u Tábora historickou stopu železnice. Varianta modernizace navrhovala v tomto úseku přeložku. Návrh byl posouzen studií proveditelnosti, schválenou vládou ČR v roce 2001.

V průběhu procesu EIA (podle zákona č. 244/1992) při projednávání UTS došlo ze strany některých subjektů k požadavku na prověření možnosti těsného souběhu dálnice a železnice u varianty modernizace. Pro tuto studii „Upravení trasy souběhu IV. železničního tranzitního koridoru a dálnice D3 v úseku Soběslav – Roudná – Doubí u Tábora“ byla zpracována samostatná dokumentace o hodnocení vlivu na životní prostředí 12/2003). Pro tuto dokumentaci byl zpracován v červnu 2004 posudek a po veřejném projednání vydalo MŽP ČR souhlasné stanovisko a doporučilo k další přípravě var. S ze studie, tj. výstavbu nové trati pro rychlost 160 km/h v souběhu s dálnicí D3 se současnou demontáží stávající trati.

Pro tuto variantu byla v letech 2004 – 2005 zpracována přípravná dokumentace (dokumentace pro územní rozhodnutí) a investiční záměr. Po zapracování připomínek z projednání bylo 29. 1. 2008 na základě této dokumentace vydáno územní rozhodnutí, které nabylo právní moci. 19. 3. 2008.

V roce 2010 byl projednán na Odborných komisích pro posouzení rozsahu modernizace železničních koridorů a železničních uzlů požadavek, aby zhotovitel projektu stavby navrhl úsporná technická řešení. V letech 2011 – 2012 byla zpracována dokumentace pro stavební povolení (Projekt stavby). V úseku Soběslav – Doubí u Tábora došlo oproti předchozímu stupni, vzhledem k požadavku na zapracování úsporných opatření k 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 čj. MS/10894/2014), která po zamítnutém odvolání některých obcí nabyla právní moci k 30. 1. 2015.

V průběhu prací na projektu byla stavba z důvodu rozdílného stavu přípravy úseků rozdělena na dvě etapy 1. etapa Veselí – Soběslav a 2. etapa Soběslav – Doubí u Tábora. Rozdělení staveb bylo kladně projednáno na Centrální komisi MD dne 11. 12. 2012.

Realizace 1. etapy Veselí – Soběslav proběhla v letech 2014 - 2015.

V r. 2015 byla CK MD požádána o souhlas s dokončením stavebních objektů silničního nadjezdu u zastávky Řípec-Dráčov (mimoúrovňové křížení silnice I/23 s železniční tratí v nové trase jako náhrada za stávající železniční přejezd). Při rozdělení stavby na úseky 1. etapy a 2. etapy byly původně i stavební objekty nadjezdu a komunikace rozděleny na 1. a 2. etapu z důvodu úspor materiálu do násypového tělesa. MD schválilo dopisem čj. 261/2015-910-IZD/2 ze 7. 12. 2015 dokončení nadjezdu samostatnou stavbou „Propojení MÚK Dráčov a silnice I/3“ se schválenými CIN 63,36 mil Kč. Stavba byla zahájena v 9/2016 a do předčasného užívání byla předána v 7/2017.

V souvislosti se změnou Zákona o posuzování vlivu stavby na životní prostředí (zákon č. 100/2001 Sb) bylo rozhodnuto o opakování procesu EIA. Nový proces proběhl v roce 2017 a byl završen kladným stanoviskem vydaným MŽP č.j. MZP/2017/510/473 dne 19. 10. 2017.

Předkládaná dokumentace dále rozpracovává stavbu do podrobností dokumentace pro stavební povolení a realizaci stavby. Jde o novostavbu, vedenou volným terénem převážně v souběhu s dálnicí D3. Na úseku novostavby došlo oproti přípravné dokumentaci k úpravě technického řešení ve smyslu zjednodušení stavby (niveleta trati se přiblížila více povrchu).

A.5 PŘEDČASNÉ A PROZATÍMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB

Projekt stavby „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor-II.část, úsek Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora“ je připraven tak, aby bylo možné vést samostatná stavební povolení na části Veselí nad Lužnicí – Soběslav a Soběslav – Doubí u Tábora a stejně tak, aby bylo možné zadat samostatně realizaci těchto úseků (časově by realizace úseku Veselí n L. – Soběslav předcházela úseku Soběslav – Doubí u Tábora).

A.6 PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE

Bude doplněno dle výsledků projednání jednotlivých SO/PS s notifikačním úřadem.

A.7 PŘEHLED VLASTNÍKŮ/SPRÁVCŮ HMOTNÝCH INVESTIČNÍCH PROSTŘEDKŮ

Nově budované kapacity budou po výstavbě a kolaudaci v majetkové správě dle profesní a odborné příslušnosti předány jednotlivým subjektům SŽDC, s.o.

Zařízení mimodrážních správců:

- | | |
|---|--|
| - Komunikace I. třídy a mosty na nich | ŘSD Správa České Budějovice |
| - Komunikace II., III.třídy a mosty na nich | JČ kraj (SÚS Jčk, správa Tábor) |
| - Místní komunikace a mosty na nich | města, obce |
| - Přeložky,přípojky vn, nn, 22 kV | E.ON., a.s., |
| - Úpravy plynovodů | E.ON., a.s., správa České Budějovice,
Net4Gas, a.s. |
| - Úpravy vodovodních a kanal.přípojek | ČeVaK Tábor, .JVS České Budějovice,
a další majitelé přípojek |
| - Rekonstrukce meliorací | majitelé pozemků |

A.8 DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU

Stavba je navržena podle podmínek vyhlášky č. 398/2009 Sb o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Týká se mimo jiné řešení ovládacích prvků, řešení varovných, signálních a hmatných pásů pro osoby se zrakovým postižením, akustických prvků, sklony komunikací, řešení přechodů pro chodce, výtahů, nástupišť.

Dále v souladu s Rozhodnutím Komise č. 2007/6633/ES ze dne 21. prosince 2007 o technických specifikacích interoperability Osoby se sníženou schopností pohybu (PRM)

A.9 ČLENĚNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná část
- B.1 Souhrnná technická zpráva
- B.2 Provozní a dopravní technologie
- B.3 Vliv stavby na životní prostředí
- B.5 Energetické výpočty
- B.7 Graf dynamického průběhu rychlosti
- B.14 Geotechnický a stavebnětechnický průzkum pro projekt stavby
- C. Situace stavby
- C.1 Přehledná situace stavby 1:10 000
- C.2 Koordinační situace stavby 1:1 000, 1:500
- D. Technologická část
- D.1 Železniční zabezpečovací zařízení – pouze položky v soupisu prací
- E. Stavební část
- E.1 Inženýrské objekty
- E.1.1 Kolejový svršek a spodek
- E.1.2 Nástupiště
- E.1.4 Mosty, propustky, zdi
- E.1.10 Protihlukové objekty

E.2	Pozemní stavební objekty
E.2.2	Zastřešení nástupišť, přístřešky
E.3	Trakční a energetická zařízení
E.3.1	Trakční vedení
E.3.6	Rozvody vn, nn, osvětelní a dálkové ovládání odpojovačů
G.	Náklady
G.1	Celkové náklady stavby
H.	Doklady
H.1	Doklady z výrobních porad

A.10 SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ S PŘÍMOU VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY

Bude doplněno dle výsledků projednání jednotlivých SO/PS s notifikačním úřadem.

A.11 KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

- GSM-R Votice – České Budějovice

Tato stavba musí být realizována souběžně zejména z technologických důvodů

- Stavba kanalizace DN 600 do Černovického potoka

Aby bylo možno odvodnit železniční spodek stanice Soběslav, musí být vybudována návazná část kanalizace od současného přejezdu na táborském zhlaví žst. Soběslav do Černovického potoka. Stavbu připravuje město Soběslav.

ETCS a DOZZ v úseku Votice – České Budějovice

- Bez této stavby nelze zavést provoz se zvýšenou rychlostí nad 160 km/h

A.12 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

- zahájení stavby 09/2019
- dokončení stavby 05/2023
- délka stavby: 44 měsíců

V Praze 10/2020