






# AKTUALIZACE 8/2018



Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:  <b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b> Dlážďená 1003/7 110 00 Praha 1 <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Inženýrská činnost: <b>METROPROJEKT Praha a.s.</b> nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 ing. Aleš Smrček, tel: +420 296 154 348
---	---

<b>METROPROJEKT Praha a.s.</b> nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		Souprava číslo:
---	--	-----------------

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

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

Vypracoval: <b>Ing. Petr Zobal a kol.</b> Kontroloval: <b>Ing. Petr Vyskočil</b> Skart. znak: <b>V20/2038</b> Počet formátů: <b>31xA4</b>	Podpis:  Podpis:  Datum: <b>8/2018</b> Měřítka: - IČD:	Název přílohy: <b>PRŮVODNÍ ZPRÁVA</b> Složka: <b>A.</b> Číslo příl.: <b>001</b>
--	--	--

12	5600	01	00	00	00
----	------	----	----	----	----

## Obsah:

<b>A.1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE</b>	<b>2</b>
<b>A.1.1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY</b>	<b>2</b>
<b>A.1.2</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE INVESTORA</b>	<b>2</b>
<b>A.1.3</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZHOTOVITELE DOKUMENTACE</b>	<b>2</b>
<b>A.2</b>	<b>ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ</b>	<b>4</b>
<b>A.2.1</b>	<b>ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY</b>	<b>4</b>
<b>A.2.2</b>	<b>STRUČNÝ POPIS Z HLEDISKA ÚČELU A FUNKCE</b>	<b>4</b>
<b>A.2.3</b>	<b>PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY</b>	<b>5</b>
<b>A.2.4</b>	<b>CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ DOTČENÉHO STAVBOU</b>	<b>7</b>
<b>A.2.5</b>	<b>POŽADAVKY NA REALIZACI STAVBY</b>	<b>7</b>
<b>A.3</b>	<b>PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ</b>	<b>7</b>
<b>A.3.1</b>	<b>ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY</b>	<b>7</b>
<b>A.3.1.1</b>	<b>ČÍSLOVÁNÍ PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ</b>	<b>7</b>
<b>A.3.1.2</b>	<b>SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ</b>	<b>9</b>
<b>A.3.2</b>	<b>PROJEKTOVÉ PODKLADY</b>	<b>12</b>
<b>A.4</b>	<b>ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ</b>	<b>14</b>
<b>A.4.1</b>	<b>VÝVOJ PŘÍPRAVY STAVBY</b>	<b>15</b>
<b>A.5</b>	<b>PŘEDČASNÉ A PROZATÍMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB</b>	<b>16</b>
<b>A.6</b>	<b>PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE</b>	<b>16</b>
<b>A.7</b>	<b>PŘEHLED VLASTNÍKŮ/SPRÁVCŮ HMOTNÝCH INVESTIČNÍCH PROSTŘEDKŮ</b>	<b>16</b>
<b>A.8</b>	<b>DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU</b>	<b>16</b>
<b>A.9</b>	<b>ČLENĚNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE</b>	<b>16</b>
<b>A.10</b>	<b>SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ S PŘÍMOU VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY</b>	<b>18</b>
<b>A.11</b>	<b>KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI</b>	<b>18</b>
<b>A.12</b>	<b>PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY</b>	<b>18</b>



## 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

**Stupeň projektu:** Projekt (Dokumentace pro stavební povolení a realizaci stavby)  
(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** 7/2019

**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 železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.),  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ 70 99 42 34

**Kontaktní adresa:** Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.),  
Stavební správa západ, Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9

**Hlavní inženýr stavby** Ing. Jana Špačková

### 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	Smolař Zdeněk, RNDr. (GEO)
Stávající inženýrské sítě	Fulín Jiří, Ing. (SUD)
Přehledná situace stavby	Olga Autratová
Koordinační situace stavby	Olga Autratová
Výkresy architektonického řešení stavby	Jedlička Lukáš, Ing. Arch., Krotlová 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., Nosek Jan, Ing.
Železniční spodek	Bárta Milan, Ing., Kučera Robert, Ing., Nosek Jan, Ing.
Výstroj a značení trati	Bárta Milan, Ing.,
Nástupiště	Bonev Jan ing (SUD), Kraus Zdeněk, Korkisch Ivo, Ing (MCO)
Železniční přejezdy	Bárta Milan, Ing., Pleiner Jakub, Ing.
Železniční mosty	Bartoň Pavel, Bc., Pešata Jan, Ing., Kopečný Jaroslav, Ing., CSc.; Vachutka Petr, Ing., Sedláček Jaroslav, Ing., Švidrnoch Amis, Šedivý Pavel, Ing., Šembera Dušan, Ing. (MCO); Vlasák Martin, Ing., Kováč Ján, Ing. (SUD)
Železniční propustky	Bartoň Pavel, Bc., Malina Jiří, Ing., Švidrnoch Amis, Vrána Zdeněk, Ing., Michálek Pavel, Ing. (MCO); Szikora László, Ing., Adam Petr, Ing. (SUD)
Mostní objekty na komunikacích	Kobza Petr, Ing., Menšík Aleš, Ing.; Božík Peter, Ing., Michálek Pavel, Ing., Holý Marian, Ing. (MCO)
Zárubní zdi	Tausek Jan, Bc. Řeřucha Michal, Ing., Kopečný Jaroslav, Ing., CSc.
Krakerce, lávky	Musil Ondřej, Ing.
Přeložky sítí EON, přeložky nn	Kahuda Jan, Ing.
Úprava vodotečí	Škardová Monika, Ing. (SUD)
Náhradní výsadba	Radechovský Miroslav, Ing. (SUD)
Úpravy kanalizací	Burdová Lucie, Ing., Janoutová Lenka, Ing.; Škardová Monika, Ing. (SUD)
Úpravy vodovodů	Burdová Lucie, Ing., Janoutová Lenka, Ing., Janeček Milan; Škardová Monika, Ing. (SUD)
Úpravy plynovodů	Jiří Polák (SUD)
Železniční tunely	Pikhartová Lenka, Ing. (SUD)
Pozemní komunikace	Vala Jaroslav, Ing., Jiras Tomáš, Ing.
Dopravní značení	Malinovský Petr, Ing.
Protihlukové objekty	Řeřucha Michal, Ing.
Pozemní objekty	Šudová Jaroslava, Ing., (SUD); Funk Tomáš, Ing., Bohuslav Josef, Ing., Kureja Tomáš, Ing. (MCO)
Oplocení	Hansl Vítězslav, Ing
Zastřešení nástupišť	Jakubec Jakub, Ing.arch. (SUD); Krejčí Radek, Bohuslav Josef, Ing. (MCO)
Následná protihluková opatření	Funk Tomáš, Ing.(MCO)
Orientační systém	Kobližek Zdeněk (SUD)
Demolice	Funk Tomáš, Ing.(MCO)
Trakční vedení	Ludvík Miroslav, Peroutka Jaroslav, Ing., Siegl Vladimír, DiS, Radim Cíkl (SUD)
Spínací stanice - stavební část	Šudová Jaroslava, Ing. (SUD)
Ohřev výměn (EOV)	Kahuda Jan, Ing.
Rozvody vn, nn, osvětlení a DOÚO; ukolejnění kovových konstrukcí	Kahuda Jan, Ing., Šebek Jaroslav; Luis Pinto, Ing. (MCO); Dytrych Jaroslav, Ing. (SUD)

Kooperace: SUDOP PRAHA, a.s. (SUD), MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s. (MCO), PRAGOPROJEKT, a.s. (PGP), 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 nákresných jízdních řádů	704
Označení traťového úseku dle knižních jízdního řádu	220
Označení podle Prohlášení o dráze	280

### A.2.2 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 přesměrovat 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 násypu 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 násypu. 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

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	12 5600 01 01 00 00	4 / 18

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 vlemin 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, 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. 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.2.3 PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY

- Dvukolejná trať elektrizovaná v celém rozsahu proudovou soustavou 25 kV, 50 Hz.
- Traťová rychlost 160 km/hod v celém rozsahu stavby (po dokončení 2. etapy)

Rychlostní profily ETCS – po 2. etapě (v km/h)

	Veselí nad Lužnicí (km 56,016) – Doubí u Tábora (km 71,920)
V <sub>100</sub>	160
V <sub>130</sub>	160
V <sub>150</sub>	160
V <sub>k</sub>	160

- Traťové 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 úroňové přejezdy jsou zrušeny, resp. nahrazeny mimoúrovňovým křížením

- V oblasti pozemních komunikací
  - Dojde k odstranění všech úroňových 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 4 ks.
  - Výstavba nových silničních nadjezdů - celkem 3 ks
  - Výstavba tunelového mostu pro převedení interakčního prvku životního prostředí (biomost) o celkové šířce 71 m (ve vrcholu) převádějící zároveň polní cestu.
  - Yřízení 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 vtl 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.2.4 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 v pahorkatinu. Nachází se v Třeboňském bioregionu, který je tvořen pánví vyplněnou kyselými sedimenty, s rozsáhlými podmáčenými 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.2.5 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
<b>50</b>	Veselí nad Lužnicí (mimo) – Soběslav (mimo)	km 56,016 198 – 61,042 194
<b>51</b>	ŽST Soběslav	km 61,042 194 – 62,669 422*
<b>52</b>	Soběslav (mimo) – Doubí u Tábora, resp. km 71,88	km 63,463 921* – 71,880.000
<b>53</b>	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
-------	------------------	-------------------------------

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	12 5600 01 01 00 00	7 / 18



METROPROJEKT Praha a.s.		Průvodní zpráva
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	Krakovce, 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  
SO 52-10-01.11 Soběslav-Doubí, žel. svršek, snesení svršku staré tratě

##### **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      Návěsní krakorec v km 62,331  
SO 52-27-01      Návěsní 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
SO 52-71-01.1	Soběslav-Doubí, provizorní přeložka vody DN 400 v km 64,1-64,4
SO 52-71-04.1	Soběslav-Doubí, provizorní přeložka vody DN 400 v km 69,3

**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

**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 52-50-02	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, zvěrotický 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

Všeobecný objekt  
SO 98-98 Všeobecný objekt

### 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.
- Změna územního rozhodnutí, vydaná MěÚ Soběslav 19.5.2014, pod č. j. MS/10894/2014, která nabyla právní moci 30.1.2015

- 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, 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.
- Zadávací dokumentace Aktualizace PD pro stavební povolení ze dne 13.4.2018

## 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 Konstruktivní 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 (ČD) D 1 - Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy
- SŽDC (ČD) D 2 - Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy
- SŽDC S3, Železniční svršek
- SŽDC S4, Železniční spodek
- Předpis 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)

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 magistrálách
- 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 magistrály 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 naklápečími 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 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 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. 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.

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	12 5600 01 01 00 00	15 / 18



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

Předpokládá se postupné uvádění samostatně fungujících úseků nebo stavebních objektů v souladu s plánem organizace výstavby.

## 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:

- Dálnice, 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. (související investice)
- Přeložky sdělovacích vedení	CETIN (související investice)
- Úpravy plynovodů	E.ON., a.s., správa České Budějovice,
- 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.4	Odolnost a zabezpečení stavby
B.5	Energetické výpočty
B.6	Protikorozní ochrana
B.7	Graf dynamického průběhu rychlosti
B.8	Dopravní opatření
B.9	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL
B.10-13	Neobsazeno



- B.14 Geotechnický a stavebnětechnický průzkum pro projekt stavby  
B.15 Stávající inženýrské sítě  
B.16. Hydrotechnické výpočty
- C. Situace stavby  
C.1 Přehledná situace stavby 1:10 000  
C.2 Koordinační situace stavby 1:1 000, 1:500  
C.3 Architektonické řešení stavby
- D. Technologická část  
D.1 Železniční zabezpečovací zařízení  
D.2 Železniční sdělovací zařízení  
D.3 Silnoproudá technologie a DŘT  
D.4 neobsazeno
- E. Stavební část  
E.1 Inženýrské objekty  
E.1.1 Kolejový svršek a spodek  
E.1.2 Nástupiště  
E.1.3 Železniční přejezdy  
E.1.4 Mosty, propustky, zdi  
E.1.5 Ostatní inženýrské objekty  
E.1.6 Potrubní vedení  
E.1.7 Železniční tunely  
E.1.8 Pozemní komunikace  
E.1.9 neobsazeno  
E.1.10 Protihlukové objekty
- E.2 Pozemní stavební objekty  
E.2.1 Pozemní objekty  
E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky  
E.2.3 Následná protihluková opatření  
E.2.4 Orientační systém  
E.2.5 Demolice
- E.3 Trakční a energetická zařízení  
E.3.1 Trakční vedení  
E.3.3 Spínací stanice - stavební část  
E.3.4 Ohřev výměn (EOV)  
E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětelní a dálkové ovládání odpojovačů  
E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí
- F. Organizace výstavby
- G. Náklady  
G.1 Celkové náklady stavby
- H. Doklady  
H.1 Doklady z výrobních porad  
H.1.1. Doklady z výrobních porad  
H.1.2. Přehled vypořádání drážních připomínek k Projektu stavby  
H.1.3. Doklady z výrobních porad a konferenčního projednání připomínek k aktualizaci dokumentace
- H.2 Doklady z projednání s orgány a organizacemi státní správy  
H.2.1. Doklady z projednání s dotčenými orgány státní správy  
H.2.2. Doklady z projednání se správcem inženýrských sítí  
H.2.3. Doklady a stanoviska v oblasti životního prostředí

H.3 Doklady o notifikace autorizovanou osobou

- I. Geodetická dokumentace
- I.1 Průvodní zpráva
- I.2 Majetkoprávní část
- I.3 Koordinační vytyčovací výkres
- I.4 Obvod stavby
- I.5 Návrh vytyčovací sítě
- I.6 Geodetické zaměření

## 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

- Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor - II.část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora, 1. etapa Veselí n.L – Soběslav

Tato stavba musí předcházet nebo musí být realizována souběžně z důvodů návaznosti kolejového řešení, technologických důvodů, odvodnění trati apod.

- 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 tábořském zhlaví žst. Soběslav do Černovického potoka. Stavbu připravuje město Soběslav.

## A.12 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

- zahájení stavby 09/2019
- úplné zprovoznění nové tratě 11/2022
- dokončení stavby 04/2023
- délka stavby: 39/44 měsíců

V Praze 07/2019