





Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	Inženýrská činnost:
 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa Praha Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 Ing. Aleš Smrček, tel: +420 296 154 348

METROPROJEKT Praha a.s. 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:	Podpis:	Název a účel díla:
Ing. Petr Zobal		Modernizace trati Veselí n.L. – Tábor - II.část, úsek Veselí n.L. - Doubí u Tábora, Propojení MÚK Dráchov a silnice I/3
tel.: +420 296 154 247		
Stupeň: PROJEKT		

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

Vypracoval:	Podpis:	Název přílohy:	Složka:
Ing. Petr Zobal a kol.		PRŮVODNÍ ZPRÁVA	A.
Kontroloval:	Podpis:		Číslo příl.:
Ing. Petr Vyskočil			001
Skart. znak: V20/2037	Datum: 2/2016		
Počet formátů: 12xA4	Měřítko: -	IČD: 16 5886 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	3
A.2.1	ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY	3
A.2.2	STRUČNÝ POPIS Z HLEDISKA ÚČELU A FUNKCE	3
A.2.3	PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY	3
A.2.3.1	TECHNICKÉ ÚDAJE STAVBY	4
A.2.3.2	TECHNOLOGICKÉ ÚDAJE STAVBY	4
A.2.4	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ DOTČENÉHO STAVBOU	4
A.2.5	POŽADAVKY NA REALIZACI STAVBY	5
A.3	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	6
A.3.1	ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY	6
A.3.1.1	ČÍSLOVÁNÍ PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	6
A.3.1.2	SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	6
A.3.2	PROJEKTOVÉ PODKLADY	7
A.4	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ	9
A.5	PŘEDČASNÉ A PROZATÍMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB	10
A.6	PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE	10
A.6.1.1	SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	10
A.7	PŘEHLED VLASTNÍKŮ/SPRÁVCŮ HMOTNÝCH INVESTIČNÍCH PROSTŘEDKŮ	10
A.8	DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU	11
A.9	ČLENĚNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE	11
A.10	KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI	11
A.11	PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY	12

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, Propojení MÚK Dráčov a silnice I/3

Stupeň projektu: Projekt (Dokumentace pro stavební povolení a realizaci stavby)

Datum zpracování 2/2016

Místo stavby:

Kraj: Jihočeský

Obce s rozšířenou působností: Soběslav, Veselí nad Lužnicí

Katastrální území: Řípec

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.
Vliv stavby na životní prostředí	Gyömbérová Lucie, Ing. Kociánová Kristýna, Ing. (EKO)
Dopravní opatření	Coufal Jindřich, Ing.
Geotechnický a stavebnětechnický průzkum	Smolař Zdeněk, RNDr. (GEO)
Stávající inženýrské sítě	Fulín Jiří, Ing.(SUD)
Přehledná a koordinační situace stavby	Štroblová Hana
Zásady organizace výstavby	Pohořelý Lukáš, Ing. (SUD)
Náklady	Vodička Jan, Ing.
Doklady	Smrček Aleš, Ing.
Geodetická dokumentace	Mainclová Jana, Ing.
Železniční zabezpečovací zařízení	Duchoslav Jiří (SUD),
Železniční přejezdy	Bárta Milan, Ing.
Mostní objekty na komunikacích	Božík Peter, Ing., (MCO)
Náhradní výsadba	Radechovský Miroslav, Ing. (SUD)
Pozemní komunikace	Ehlich Vojtěch, Ing.
Dopravní značení	Coufal Jindřich, Ing.
Trakční vedení	Štolba Jiří, Ing.

Kooperace: SUDOP PRAHA, a.s. (SUD), MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s. (MCO), GeoTec-GS, a.s. (GEO), EKOLA group, spol. 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, Veselí nad Lužnicí
Katastrální území:	Řípec
Kategorie dráhy	celostátní
Traťový úsek	Veselí nad Lužnicí - Soběslav
Označení traťového úseku dle předpisu M12:	TÚ 1701
Označení traťového úseku dle nákrešných jízdních řádů	704
Označení traťového úseku dle knižních jízdního řádu	220

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 Veselí nad Lužnicí a Soběslav.

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 a vybavení vybraných železničních stanic peronizací. Předmětem této stavby je dílčí část na IV. tranzitním koridoru (stavba „Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora), v blízkosti zastávky Řípec-Dráčov, v úseku mezi stanicemi Soběslav a Veselí nad Lužnicí. Jedná se o stavbu silnice, která propojí mimoúrovňovou křižovatku Dráčov na dálnici D3 se stávající silnicí I/3 (po otevření dálnice přečíslovanou na II/603). Nová silnice je prodloužením stávající silnice I/23 vedené od Jindřichova Hradce, která končí v místě MÚK Dráčov. Silnice je od MÚK vedena na vysokém náspu a překonává modernizovanou železniční trať novým silničním nadjezdem v železničním km 58,56. Dále klesá ke stávající silnici II/603.

Zřízení mimoúrovňového křížení se železniční tratí umožní zrušit stávající úrovněvý přejezd, který je situován cca 200 m severněji od budoucího nadjezdu. V místě přejezdu vznikne zabezpečený úrovněvý přechod pro chodce, který umožní bezbariérový přístup bez ztracených spádů na obě vnější nástupiště zastávky Řípec-Dráčov. Významně se zvýší bezpečnost provozu jak silniční tak železniční dopravy a odpadne čekání automobilů v době uzavření přejezdu, další časové úspory cestujících silniční dopravy potom přinese příznivější trasování silnice oproti současnosti.

Délka nové silnice je cca 360 m, z toho na mostě je úsek dlouhý 54 m.

A.2.3 PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY

- V oblasti železničních staveb
 - Pro silniční dopravu bude zrušen přejezd v km 58,76, čímž budou odstaněny všechny úrovněvé přejezdy v úseku Soběslav – Veselí nad Lužnicí.
 - Na místě zrušeného přejezdu, který leží v bezprostřední blízkosti zastávky Řípec-Dráčov, bude zřízen přechod pro pěší primárně sloužící jako bezbariérový přístup na nástupiště bez ztraceného spádu. Přechod bude zabezpečen světelnou signalizací se závorami. Dojde k zúžení dnešního přejezdu na šířku cca 3,5 m.
- V oblasti pozemních komunikací

Název díla: Modernizace trati Veselí n. L. - Tábor - II. část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora, Propojení MUK Dráčov a silnice I/3	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: A Průvodní zpráva	16 5886 01 01 00 00	3 / 12

- Bude zřízeno propojení stávající silnice II/603 s MÚK Dráčov, v blízkosti železniční zastávky Řípec-Dráčov v délce cca 360 m. V převážné délce úseku vede dvoupruhová silnice na vysokém náspu. Silnice má kategorii S 9,5/60. Základní šířka jízdního pruhu je 3,5 m, max. podélný sklon 6,6 %.
- Dále bude drobně redukována blízká křižovatka v místě původního napojení silnice I/23 na stávající II/603
- V oblasti mostních objektů
 - Bude vybudován nový silniční nadjezd v délce 54 m. Nový silniční nadjezd je navržen o třech polích, nosná konstrukce je tvořena dodatečně předpjatým širokým deskovým trámem.
- V oblasti zabezpečovacího zařízení
 - Dojde ke zrušení silničního přejezdu, resp. k jeho nahrazení přechodem pro pěší. Jak z hlediska stavebních úprav, tak v oblasti technologické
- Po dobu výstavby bude nutno zřídit na trakčním vedení dočasné neutrální pole.

A.2.3.1 TECHNICKÉ ÚDAJE STAVBY

- Železniční přejezdy:
 - Rekonstrukce/zrušení 1/1 ks
- Mosty, propustky, zdi
 - Železniční mosty – celkem: 1 ks
 - z toho silniční mosty nové: 1 ks
- Pozemní komunikace
 - délka komunikací 361 m
 - nové plochy komunikací 4 265 m²
 - úprava stávajících ploch komunikací 5 882 m²
- Trakční vedení
 - provizorní neutrální pole 1 ks
 - trakční proudová soustava střídavá 25 kV/50 Hz

A.2.3.2 TECHNOLOGICKÉ ÚDAJE STAVBY

- Zabezpečovací zařízení
 - počet rekonstruovaných přejezdů 1 ks

A.2.4 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ DOTČENÉHO STAVBOU

Lokalita plánované stavby je součástí širší oblasti krajinného rázu Soběslavské pahorkatiny. V ploché krajině pravého břehu řeky Lužnice vytvářejí přítoky v zemědělské krajině s velkoplošnou strukturou hustou sítí drobných vodotečí. Stavba je umístěna do zemědělsky využívaného, pohledově otevřeného prostoru s některými znaky přírodní charakteristiky (morfologie terénu, ojedinělé lesní celky), která je narušena technickou stavbou neodpovídajícího měřítka (dálnice D3), a nenese tak znaky kulturně historické charakteristiky.

Přehlednost krajiny umožňuje dálkové pohledy především z těles stávajících pozemních komunikací. Pro všechny výhledy ze silnic a od sídel bude stavba silnice převážena dominancí trasy

dálnice D3. Nové zemní těleso navazuje na již existující náspy MÚK a nevytváří tak nový vizuální krajinný prvek. Lze konstatovat, že zásah do krajiny bude středně silný a tedy ještě únosný zásah do krajinného rázu.

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.

Číslování PS a SO navazuje na strukturu stavby danou Přípravnou dokumentací (2004-2008) a Projektem stavby (2011-2012)

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

Číslo	Vymezení stavebního oddílu	Rozsah stavebního oddílu
50	Veselí nad Lužnicí (mimo) – Soběslav (mimo)	km 56,016 198 – 61,042 194
53	Objekty přes celý rozsah stavby	

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
13	Železniční přejezdy	E.1.3. Železniční přejezdy
22	Mostní objekty na komunikacích	E.1.4. Mosty, propustky, zdi
30	Pozemní komunikace	E.1.8. Pozemní komunikace
32	Dopravní opatření	E.1.8. Pozemní komunikace
60	Trakční vedení	E.3.1. Trakční vedení
61	Ukolejnění kovových konstrukcí	E.3.7. Ukolejnění kovových konstrukcí
83	Náhradní výsadba	E.1.5. Ostatní inženýrské objekty

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

Některé PS a SO obsahují náplň, která vznikla rozčleněním PS/SO z předchozích stupňů dokumentace:

A.3.1.2 SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

D. Technologická část

D.1. Železniční zabezpečovací zařízení

PS 50-01-01.1 Řípec, úprava přejezdu na přechod

E Stavební část

E. 1. Inženýrské objekty

E.1.3. Železniční přejezdy

SO 50-13-02.2 Veselí n. L. – Soběslav, Rekonstrukce úrovnového přejezdu v km 58,760, 2.etapa

E.1.4. Mosty, propustky, zdi

Mostní objekty na komunikacích

SO 50-22-01.2 Most - nadjezd v km 58,560

E 1.5. Ostatní inženýrské objekty

Náhradní výsadba

Název díla: Modernizace trati Veselí n. L. - Tábor - II. část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora, Propojení MUK Dráčov a silnice I/3	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: A Průvodní zpráva	16 5886 01 01 00 00	6 / 12

SO 53-83-01.2 Soběslav – Doubí, náhradní výsadby, 2.etapa

E.1.8. Pozemní komunikace

Pozemní komunikace

SO 50-30-02 Veselí n. L. – Soběslav, Přeložka silnice I/23 - MÚK Dráčov, 2. etapa

SO 50-30-03 Veselí n. L. – Soběslav, Úprava stávající křižovatky I/3 a I/23

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1. Trakční vedení

SO 50-60-01.1 Veselí n. L. – Soběslav - Úpravy TV, neutrální pole Řípec

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 č.j.NM 700/2649/4577/OPVŽP/O2 e.o. Stanovisko bylo vydáno pro úsek Veselí nad Lužnicí – Tábor. (ze souhlasného stanoviska, viz výše, byla vyňata část Soběslav – Doubí, kde dochází k novému vedení trati v přeložce).

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
- 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 (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 2012/88/EU ze dne 25. ledna 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému (CCS)
- Rozhodnutí Komise 2008/163/ES ze dne 20.12.2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému "Bezpečnost v železničních tunelech" v trans-evropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému (SRT)
- 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. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Unii (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“ určeními 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.

Vývoj přípravy stavby

Po rozhodnutí o modernizaci prvních dvou tranzitních železničních koridorů v České republice se rozeběhla předprojektová příprava také pro III. a IV. koridor. Rozsah úprav na IV. koridoru vymezila „Předběžná studie proveditelnosti modernizace IV. tranzitního koridoru v úseku Praha – H. Dvořiště / Č. Velenice“, zpracovaná v letech 1996 a 1997. V roce 1999 rozhodly České dráhy o zahájení přípravy Modernizace trati IV. železničního tranzitního koridoru České Budějovice – Praha. IV. koridor byl rozdělen na čtyři dílčí úseky, pro něž byly zpracovány podrobnější územně-technické studie. Řešený úsek Veselí nad Lužnicí - Soběslav spadl do studie: „Optimalizace traťového úseku Veselí nad Lužnicí (mimo) - Tábor (včetně)“, která byla dokončena v roce 2000.

Následoval proces posouzení vlivu stavby na životní prostředí podle zákona č. 244/1992 Sb. V dokumentaci byly posuzovány trasy zpracované ve výše uvedené ÚTS. Na traťový úsek Veselí nad Lužnicí - Tábor bylo dne 14. 11. 2002 MŽP ČR 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. Toto stanovisko se však netýkalo traťového úseku Soběslav (včetně) – Doubí u Tábora (včetně), který byl z posuzovaného úseku vyňat.

V letech 2004-5 byla zpracována Přípravná dokumentace (dokumentace pro územní rozhodnutí). Po zapracování připomínek z projednání bylo 29.1.2008 na základě této dokumentace vydáno územní rozhodnutí, které nabylo právní moci. 19.3.2008.

Následovalo zpracování Projektu stavby, v letech 2011-2012. V závěru prací na Projektu bylo rozhodnuto o rozdělení řešeného úseku Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora na dvě dílčí části; Veselí nad Lužnicí – Soběslav (včetně) – 1. etapa a Soběslav (mimo) – Doubí u Tábora – 2. etapa. Ačkoli územně spadá silniční propojení MÚK Dráčov a silnice II/603 do rozsahu 1. etapy, z důvodu nedostatku vhodného materiálu do násypu silnice z bilance zemních prací v 1. etapě stavby, byl zařazeno do rozsahu 2., pozdější etapy. V roce 2015 byla stavba v úseku Veselí nad Lužnicí – Soběslav (včetně) dokončena. V místě budoucího nadjezdu byla zřízena deponie zeminy, která byla zakládána tak, aby byla využitelná jako budoucí násypové těleso silnice. V mezidobí došlo také k vyjasnění budoucího vlastnictví a správcovství komunikace a mostu, kdy byla uzavřena trojstranná dohoda mezi ŘSD (stávající vlastník překládané silnice I/23), Jihočeským krajem (budoucí vlastník silnice) a SŽDC (investor stavby).

Předkládaná dokumentace dále rozpracovává stavbu do podrobností dokumentace pro stavební povolení a realizaci stavby. Jde o novostavbu, vedenou volným terénem převážně v blízkosti dálnice D3.

A.5 PŘEDČASNÉ A PROZATÍMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB

Projekt stavby „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor-II.část, úsek Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora, Propojení MÚK Dráčov a silnice I/3“ je připraven tak, aby bylo možné vést samostatná stavební povolení dle působností a kompetencí jednotlivých správních (stavebních) úřadů.

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

A.6.1.1 SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

PS 50-01-01.1	Úprava přejezdu na přechod (část zabezpečovací zařízení)
SO 50-13-02.2	Rekonstrukce úrovněového přejezdu v km 58,760
SO 50-22-01	Most - nadjezd v km 58,560
SO 50-30-02.2	Přeložka silnice I/23 - MÚK Dráčov
SO 50-30-03	Úpravy stávající křižovatky I/3 a I/23
SO 50-60-01.1	Úpravy trakčního vedení, neutrální pole Řípec

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 a propustky na nich ŘSD Správa České Budějovice
- Komunikace II., III.třídy a mosty a propustky na nich JČ kraj (SÚS Tábor)
- Místní komunikace a mosty a propustky na nich obec Řípec

Název díla: Modernizace trati Veselí n. L. - Tábor - II. část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora, Propojení MUK Dráčov a silnice I/3	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: A Průvodní zpráva	16 5886 01 01 00 00	10 / 12

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 Nařízením 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

A.9 ČLENĚNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

A.	Průvodní zpráva
B.	Souhrnná část
B.1	Souhrnná technická zpráva
C.	Situace stavby
C.1	Přehledná situace stavby 1:10 000
C.2	Koordinační situace stavby 1:1 000
D.	Technologická část
D.1	Železniční zabezpečovací zařízení
E.	Stavební část
E.1	Inženýrské objekty
E.1.3	Železniční přejezdy
E.1.4	Mosty, propustky, zdi
E.1.5	Ostatní inženýrské objekty
E.1.8	Pozemní komunikace (včetně DIO)
E.3	Trakční a energetická zařízení
E.3.1	Trakční vedení
F.	Organizace výstavby (součástí B.1)
G.	Náklady
G.1	Celkové náklady stavby
H.	Doklady
I.2	Majetkoprávní část

A.10 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, ve zkušebním provozu od roku 2015

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

- Stavba dálnice D3 v úseku 0308 (Soběslav – Veselí nad Lužnicí), ve zkušebním provozu od roku 2013

**A.11 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY**

- zahájení stavby 8/2016
- dokončení stavby 7/2017
- délka stavby: 12 měsíců

V Praze, leden 2016