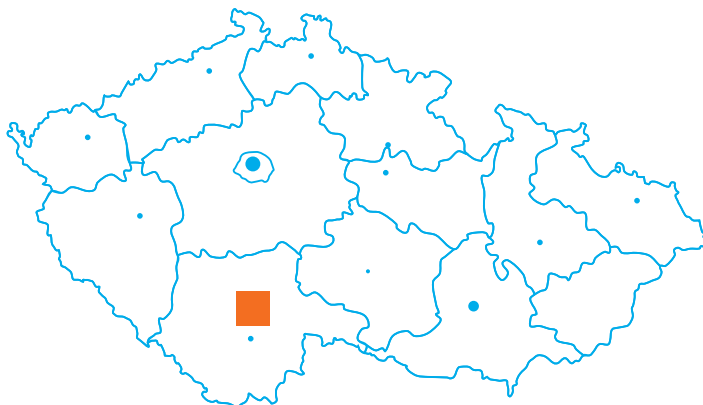


# Modernizace trati Veselí n.L. – Tábor – II. část, úsek Veselí n.L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav-Doubí

Realizace: 09/2019–04/2023



kód stavby: C-03  
aktualizace: 27. 7. 2021





Projekt počítá s rekonstrukcí železničního spodku a svršku na kolejovém rozvětvení stanice Soběslav ve směru na Planou nad Lužnicí a s výstavbou nové dvoukolejné přeložky mezi stanicí Soběslav a zastávkou Doubí u Tábora v délce 8,8 km. Zřízeny budou dvě nové zastávky Myslkovice a Doubí u Tábora (zastávka v nové poloze). Všechna nástupiště budou nová s výškou nástupištní hrany 550 mm nad úrovní temene kolejnice s bezbariérovým přístupem. Dojde k odstranění všech přejezdů, které budou nahrazeny mimoúrovňovým křížením (železničními mosty, respektive podchody nebo silničními nadjezdy). Rovněž se zrealizují přeložky silnic.

Ve stanici Soběslav bude zrušen současný železniční přejezd a nahrazen podchodem pro pěší. Těsně za stanicí ve směru na Doubí u Tábora bude následovat 370 metrů dlouhý Zvěrotický tunel. Na něj naváže přemostění Černovického potoka dlouhé 830 metrů, další estakáda o délce 263 metrů překoná Kamenný rybník. Nejvyššího místa trať dosáhne v oblasti nové zastávky Myslkovice v místě podjezdu pod silnicí do Janova.

Významným příspěvkem životnímu prostředí bude tunelový most převádějící nad železnici biokoridor v lokalitě Hluboká. U zastávky Doubí u Tábora se trať přiblíží ke staré stopě. Přibližně polovina délky přeložky povede v těsném sousedství dálnice D3.

Projekt bude spolufinancovaný EU v rámci Operačního programu Doprava.

## POPIS STAVBY

Řešený úsek začíná v severní části stanice Soběslav. Vlastní stanice prošla modernizací v letech 2014 a 2015 v rámci stavby Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor, I. část úsek Veselí n. L. – Soběslav. Trať se stáčí západně po severním okraji města Soběslav, za ním směřuje k Táboru a sleduje tok řeky Lužnice přes stanici Roudná a zastávku Doubí u Tábora. Úsek končí v místě provizorní odbočky Doubí, odkud již byla trať do Tábora zdvoukolejněna a modernizována v roce 2009. V současném stavu je jednokolejný, jediná mezilehlá stanice Roudná má dvě dopravní koleje. Úsek je elektrizovaný střídavou trakční napájecí soustavou, zabezpečovací zařízení je 3. kategorie, rychlost se

pohybuje v závislosti na směrových poměrech v rozmezí 80–100 km/h. Stav staveb a zařízení odpovídá jejich stáří od poslední obnovy, k níž došlo v 70. a 80. letech minulého století.

Úsek svými provozními parametry ani stavebně technickým stavem neodpovídá požadavkům na modernizovaný koridor podle schválené studie proveditelnosti. Cílem projektu je zejména zkrácení cestovních dob v osobní dopravě, které povede ke snížení času cestujících ve vlacích a tím ke zvýšení konkurenceschopnosti železnice na přepravním trhu. Dojde ke zvýšení traťové rychlosti na 160–185 km/h pro klasické, resp. 160–200 km/h pro



01



02



03

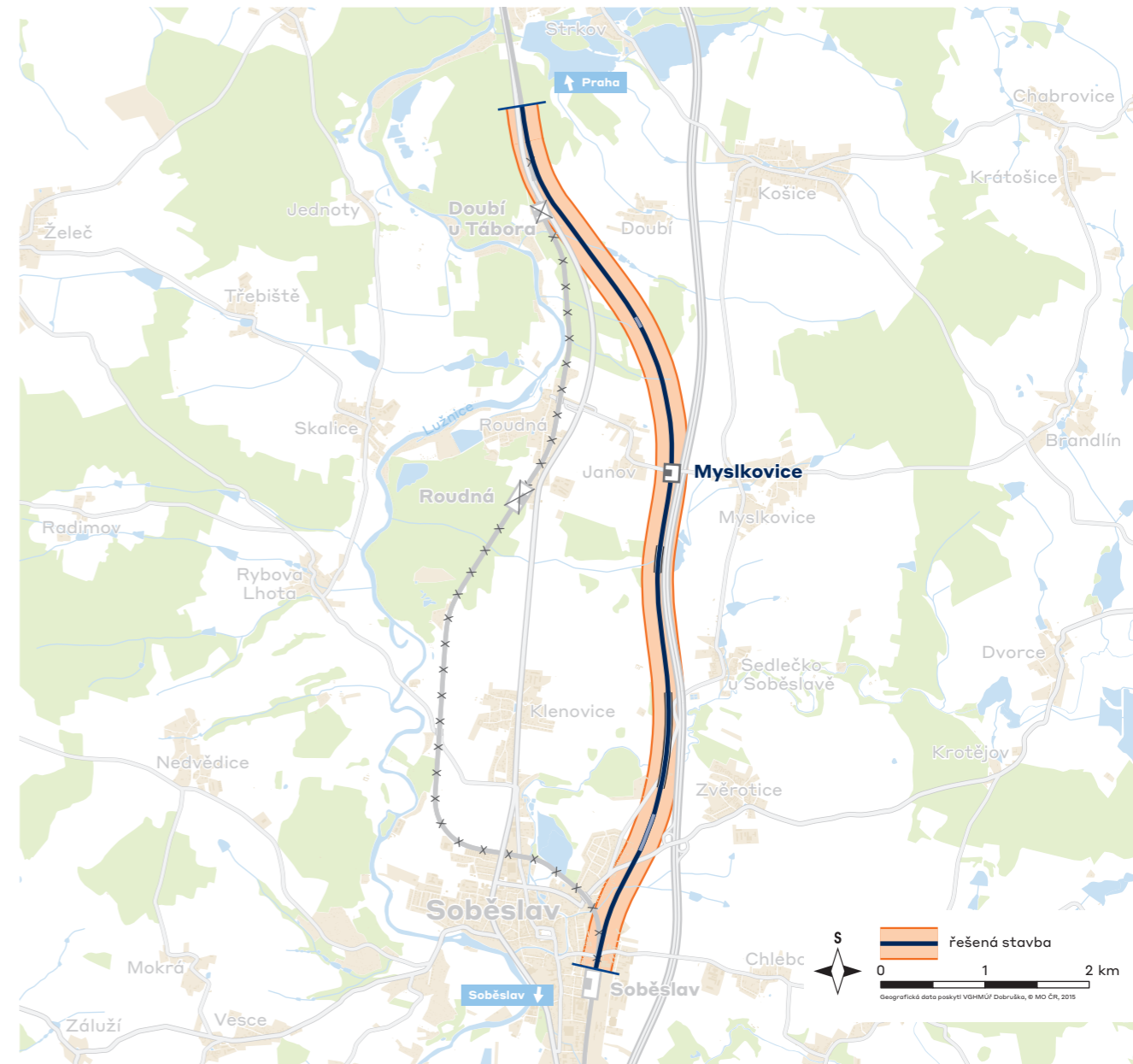


04



05

- 01 — Úsek naváže na modernizovanou trať z Tábora
- 02 — Vizualizace přeložky přes Kamenný rybník
- 03 — Vyražený Zvěrotický tunel
- 04 — Současná trať se po dostavbě přeložky opustí
- 05 — Zářez s nadjezdem u obce Sedlečko



naklápěcí soupravy, dále se odstraní ztrátové časy při křížování vlaků na jednokolejné trati, zvýší se bezpečnost díky zrušení železničních přejezdů a zajistí se bezbariérový přístup cestujících k vlakům.

Ve stanici Soběslav je nutno přesměrovat kolejové rozvětvení ve směru na Planou nad Lužnicí severovýchodně, aby se nová stopa železniční trati dostala do souběhu s dopravním koridorem dálnice D3. Stávající železniční přejezd v km 62,420 bude nahrazen podchodem pro pěší se schodišti a krytými šikmými chodníky. Prostoru nástupiště a podchodu se stavba nedotkne. Těleso přeložky na náspu opouští starou trať, pokračuje severovýchodním směrem a v ostrém úhlu kříží silnici

II/135 Soběslav–Zvěrotice. Přeložka komunikace je součástí stavby, navazuje na komunikační skelet projektovaný v souladu s územním plánem města Soběslav a zároveň tvoří náhradu za rušený přejezd v km 62,420. Zhruba 100 m za křížením s dnešní Tyršovou ulicí trasa pokračuje 370 m dlouhým Zvěrotickým tunelem. Za severním portálem pak nová trať vede zářezem a násypem až k začátku přemostění údolí Černovického potoka, které je dlouhé 832 m.

Zde začíná těsný souběh s dálnicí D3. Trasa přeložky sledující směrově, výškově i světlostí mostních objektů dálnici D3 vyplynula jako podmínka z původního hodnocení vlivu stavby na životní prostředí v letech 2001 až 2005. Na severním okraji lesa

západně od Sedlečka most končí a trať opět přechází do krátkého násypu a delšího zářezu podél obce Sedlečko. Trasa stále stoupá a před křížením s Kamenným rybníkem (km 65,7) je již vedena v náspu. Vlastní rybník přechází 263 m dlouhý mostem, vedeným paralelně s dálničním mostem.

Nejvyšší místo trasy je v oblasti za zastávkou Myslkovice v místě přeložky silnice III/13528 Myslkovice – Janov. Zastávka bude vybavena vnějšími nástupišti dlouhými 90 m a z výškového hlediska bude situována zhruba čtyři metry pod současným terénem. K překonání výškového rozdílu poslouží chodníky. Za zastávkou bude nad hranou zářezu situována nová trakční spínací stanice.





06



07

## POPIS STAVBY

Trať ještě zhruba 0,5 km stoupá, a to až do vrcholového bodu trasy v nadmořské výšce 446,5 m n. m. Následuje 2 km dlouhý úsek v zářezu, kde se nachází klesání do místa napojení na stávající trať. V místě mezi lesními porosty v lokalitě Hluboká je navržen více než 70 metrů široký nadjezd zajišťující možnost překonání trati jak pro migraci zvíře, tak polní cestou. Trasa se v zářezu stáčí k severozápadu, ke staré trati. Přechází na násep a dvoupolovým rámovým mostem 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 zastávka Myslkovice. Křížení s místní komunikací bude ve formě silničního nadjezdu. Od zastávky Doubí u Tábora se trasa přibližuje ke staré stopě a následně navazuje na sousední stavbu Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor - I. část, úsek Doubí u Tábora – Tábor. Součástí prací je odstranění železničního svršku, tří mostních

objektů a ostatního drážního zařízení v celém rozsahu opuštěné trati, tedy od kolejového rozvětvení v Soběslavi přes stanici Roudná po současnou zastávku Doubí včetně odtěžení, respektive zavezení části násypů a zářezů.

Podle studie proveditelnosti bude výhledový provoz po nové přeložce zahrnovat vlaky dálkové dopravy v relaci Linz – České Budějovice – Praha v intervalu 60/120 min., v relaci České Budějovice – Praha



08



09

v intervalu 60 min., osobní vlaky v intervalu 60/120 min. a nákladní vlaky. Výhledový rozsah dopravy je zhruba 118 vlaků/24 hod. Z dopravního hlediska má klíčový význam pro řešený traťový úsek stanice Soběslav, neboť sousední stanice Roudná při zdvoukolejnění trati v souladu s předchozími studii zanikne a místo ní bude zřízena nová zastávka na úseku vedeném mimo stávající stopu. Nově tak bude doprava mezi Veselím nad Lužnicí a Táborem vedena jen přes stanice Soběslav a Planá nad

Lužnicí, a to při získání užitečných délek předjízdňných kolejí v minimálních délkách 650 metrů. Rozhodující je i zkrácení pravidelných jízdních dob o 1 až 5,5 minuty u vlaků osobní dopravy (podle druhu a směru jízdy) a zvýšení propustnosti trati o více než 200 procent. Traťové zabezpečovací zařízení bude připraveno pro nasazení systému ERTMS/ETCS, jeho samotná instalace je ale součástí samostatné stavby.

06 – Realizace estakády přes Kamenný rybník  
 07 – Výstavba Zvěrotického tunelu  
 08 – Vizualizace budoucí zastávky Myslkovice  
 09 – Během modernizace trati zmizí všechna úrovnňová křížení silnice a železnice



Stav přípravy / realizace:	EIA	ZP	UR	SP	VZ	ZS	UP
	10/2017	02/2018	01/2015	07/2019	12/2018	09/2019	04/2023

Význam zkratk: EIA: stanovisko EIA; ZP: schválení záměru projektu; UR: vydání územního rozhodnutí; SP: vydání stavebního povolení; VZ: vyhlášení výběrového řízení; ZS: zahájení výstavby; UP: uvedení do provozu

Stavba se nachází ve vysokém stupni realizace. Předpokládané uvedení stavby do provozu bude již v 08/2022 (jednokolejně), resp. v 11/2022 (kompletně). Termín 04/2023 představuje dokončení celé stavby.

## ÚDAJE O STAVBĚ

### Název stavby:

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

### Druh stavby:

novostavba železniční trati

### Místo stavby:

železniční trať Soběslav – Doubí u Tábora, Jihočeský kraj

### Rozsah stavby:

- délka železniční trati: 8,8 km
- délka nových kolejí: 17,56 km
- počet nových výhybek: 6
- počet nových nástupišť: 4
- délka nových nástupišť: 4 x 90 m
- počet zrušených železničních přejezdů: 5
- počet nových mostů: 5
- nejvyšší rychlost 185 km/h (klasické soupravy), 200 km/h (naklápací soupravy); do doby zahájení provozu s ETCS omezeno na 160 km/h

### Stav projektu:

v realizaci

### Zhotovitel dokumentace:

METROPROJEKT Praha a.s.

### Zhotovitel stavby:

Společnost Soběslav – Doubí

### Objednavatel stavby:

Správa železnic, státní organizace

### Celkové investiční náklady stavby:

Projekt Modernizace trati Veselí n.L. – Tábor – II. část, úsek Veselí n.L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav-Doubí bude spolufinancovaný EU v rámci Operačního programu Doprava. Maximální výše podpory EU tvoří 82,84 % z celkových uznatelných nákladů. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

Tento leták byl aktualizován v červenci 2021.

Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.