

Modernizace úseku Soběslav - Doubí u Tábora

Most přes Kamenný rybník.
Na pozadí stojí most
dálnice D3.

Modernizace IV. koridoru v úseku Soběslav - Doubí u Tábora je druhou etapou modernizace úseku Veselí nad Lužnicí - Tábor. Jedná se o dvoukolejnou přeložku v délce 8,8 km, vedenou ve zcela nové stopě, částečně v souběhu s dálnicí D3. Na přeložce se nachází dvě zastávky, jeden hloubený tunel, dva velké mostní objekty a další inženýrská díla.

Cílem modernizace tratě je její zdvoukolejnění, zvýšení traťové rychlosti až na 200 km/h (respektive do zprovoznění ETCS jen 160 km/h, po aktivaci ETCS až 185 km/h pro běžná vozidla a až 200 km/h pro naklápěcí vozidla), přičemž úpravy projektu pro zvýšení rychlosti nad 160 km/h byly, stejně jako u modernizace IV. koridoru mezi Sudoměřicemi a Voticemi (viz ŽM 4/22, str. 16 - 19), prováděny již v průběhu stavby. Modernizace dále umožní dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC a zvýšení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC, instalaci moderního zabezpečovacího zařízení a odstranění všech pěti úrovněvých křížení. Jízdní doby pro vlaky vyšších kategorií se po zprovoznění díla mají zkrátit o 6 minut.

Stavbu realizuje sdružení firem ve složení STRABAG RAIL, EUROVIA CS a Metrostav se subdodávkami společnosti HOCHTIEF CZ a Swietelsky Rail CZ. Projektantem je METROPROJEKT Praha. Investice ve výši 4,3 mld. Kč je z 82,84 % spolufinancována EU (v rámci Operačního programu Doprava).

Soběslav

Stanice Soběslav prošla modernizací v letech 2014 - 15 v rámci modernizace úseku Veselí nad Lužnicí - Soběslav. Popisovaná nová přeložka, jejíž stavba začíná v km 62,3, nicméně zasahuje do severního zhlaví stanice, jež bude upraveno pro zaústění dvoukolejné tratě a nové směrování tratě k severovýchodu. Železniční přejezd na tábořském zhlaví již byl zrušen a bude nahrazen podchodem. Původní trať se za stanici ostře stáčí k západu, čímž obchází město Soběslav. Poté se u Lužnice napřimuje k severu a v údolí řeky pokračuje na Tábor.

Naopak nová trať se za stanici Soběslav mírně stáčí k východu, a to obloukem o poloměru 1 504 m. Za kolejovými spojkami se v km 62,669 nachází skok staničení na km 63,463, což naznačuje, že přeložka zkrátí trasu o asi 800 m. Trať od žst. Soběslav také začíná stoupat, aby překročila nevýrazné vrchy ve své trase, v první části, ještě na území Soběslavi, sklonem 3,5 - 4,2 ‰. V km 63,5 podle nového staničení přeložka překračuje



Zaústění původní tratě ve směru od Tábora do zhlaví žst. Soběslav. Oblouk zde původní trať stáčí doleva téměř o 90° západním směrem a u Lužnice se protisměrným obloukem vrací do původního, severního směru, načež sleduje údolí řeky a pozvolna spolu s ní mírně klesá. V pravé části snímku je vidět nová přeložka, jež se mírněji stáčí opačným, východním směrem, přičemž trať stoupá ke Zvěrotickému tunelu.



Pohled z nástupiště žst. Soběslav na sudou kolejovou skupinu a směrem k severnímu zhlaví. Za návštěvníkem u 2. SK je patrný vstup do budoucího podchodu. Od 1. 4. 2022 probíhá zapojení sudé skupiny do nové tratě.



Pohled na začátek nové přeložky ze zrušeného přejezdu na tábořském zhlaví žst. Soběslav. Spatřit lze úplně první položené kolejové konstrukce, jimiž jsou výhybky kolejových spojek. Osazeny už jsou i protihlukové stěny, za nimiž „vykukují“ střechy severní části Soběslavi. Letos v dubnu se po napojení na kolejiště Soběslavi naplno rozeběhly pokládky kolejí.



Při severním okraji města Soběslav se nachází jižní portál Zvěrotického tunelu, jehož délka činí 370 m. Zde již vidíme provedený zásep tunelu, nad portálem je též budována přeložka místní komunikace.

přetrasovanou silnici II/135. Most je železobetonový monolitický rám o rozpětí 11,2 m se světlou výškou 5 m, zapuštěný do náspu tratě. V rámci stavby je zhotovována i přeložka zmíněné silnice.

Zvěrotický tunel

Severovýchodně od Soběslavi se trať začíná mírným obloukem stáčet zpět do severního směru, načež v km 64,3 vstupuje jižním portálem do Zvěrotického tunelu. Ten měří **370 m**, je situován v levém oblouku o poloměru 2 802 m a většinu délky má sklon 8 ‰. Jedná se o tunel hloubený, zhotovený v otevřené jámě o maximální hloubce výkopu 14 m. Řešen je jako dvoukolejný s ostěním zakruženého tvaru tloušťky min. 600 mm. Spodní část byla volena podle aktuálních geologických podmínek v dané sekci, a to buď na základových pásech, nebo doplněna o spodní klenbu rovněž tloušťky 600 mm (u ní se jedná o 200 m z celkové délky).

Sekce tunelu byly betonovány posuvným bedněním postupně směrem od Soběslavi v blocích o jednotné délce 10 m a tunel sestává z 37 pásů. Při betonáži byly zhotoveny záchranné výklenky v rozestupu 20 m. Po dokončení betonáže byl skelet tunelu opatřen fóliovou hydroizolací. Betonáž tunelu probíhala od 5. 6. 2020 do 6. 10. 2021, následně byl zahájen zásep tubusu a prováděny práce uvnitř tunelu, jako je montáž upevňovacích prvků pro trakční ve-

dení, požárního vodovodu atp. Výjezdový (severní) portál se nachází v km 64,7.

Přemostění Černovického potoka

Za severním portálem Zvěrotického tunelu trať pokračuje 300 m nejprve v zářezu a následně na náspu, až v km 65 vstoupí na **832 m** dlouhý most, který již v souběhu s dálnicí D3 překračuje údolí a mokřiny Černovického potoka. Most se nachází v oblouku o poloměru 3 400 m a stoupání tratě zde dosahuje 11,8 ‰. Konstrukčně se jedná o spráženou ocelobetonovou trámovou konstrukci se železobetonovou mostovkou a štěrkovým ložem.

Most má celkem 27 polí, uložena jsou na dvoudřevkových železobetonových opěrách. Výška pod mostem činí zhruba 4 až 9 m nad terénem. U jižní paty mostu prochází silnice III/13527, jež zde byla mimě přeložena (v její původní stopě stojí pilíř mostu). Na jaře 2022 byl most již stavebně dokončen a osazen sloupy trakčního vedení.

Most přes Kamenný rybník

Z výše popsaného nejdelšího mostu stavby trať pokračuje nejprve levým obloukem na náspu, v km 66,1 poblíž obce Sedlečko u Soběslavě pak přechází do přímého úseku v zářezu v km 66,5. V místě, kde má zářez hloubku 8,6 m, je překlenut mostem pro polní cestu. Nad-



Snímek: Správa železnic

Pohled od severu na výstavbu Zvěrotického tunelu v dubnu 2021, na pozadí je město Soběslav. Tunel je hloubený, jeho ostění bylo zhotoveno v otevřené jámě.



Snímek: Správa železnic

Pohled do vnitřku tunelového ostění na vnitřní část posuvného bednění od firmy PERI. Tento dvoukolejný tunel má světlý průměr 5 700 mm, jeho spodní část byla zhotovena buď na patkách (jako na snímku), nebo s vybetonovanou spodní klenbou v geologicky složitějších částech. Během betonáže byly do ostění umístěny chráničky pro kabeláž nouzového osvětlení atp.



Snímek: Správa železnic

Zhruba 300 m za výjezdovým severním portálem Zvěrotického tunelu trať vjíždí na 832 m dlouhý most přes Černovický potok, jak dokládá snímek pořízený z tohoto mostu, pohledem mířící směrem k Soběslavi.

Přemostění Černovického potoka má 27 polí; potok protéká v místě stromu nalevo. Trať se zde přiblížila novému úseku dálnice D3, se kterou je následně vedena v souběhu a jejíž most přes Černovický potok lze tušit vpravo mezi pilíři. Pod mostem prochází i silnice III/13527, též patrná v průhledu.



Krátce za dlouhým mostem přes Černovický potok trať prochází zářezem poblíž obce Sedlečko u Soběslavě, která se nachází vpravo za dálnici D3, obojí mimo dohled fotoaparátu. Zářez je překlenut mostem pro polní cestu vedoucí mezi Sedlečkem na východě a Klenovicemi na západě. Pravý snímek nabízí pohled zhruba od mostu dále severním směrem; patrný je most přes Kamenný rybník a v dále silniční nadjezd u zastávky Myslkovice.

jezd je konstruován jako zasypaná oboustranná konstrukce ze železobetonu a s parapetními zdmi z pohledového betonu. Délka mostu je 31 m, šířka 6 m.

Za mostem trať asi po 150 m opouští zářez a přechází do pravého oblouku, stále stoupáním, jež se zmiňuje z 11,8 na 4 ‰, a přibližuje se k mostu přes Kamenný rybník na Myslkovickém potoce, jehož jižní opěra se nachází v km 67. Most, situovaný v oblouku o poloměru 2 604 m, má délku **263 m**. Nosnou konstrukci tvoří ocelobetonová trámová konstrukce se železobetonovou mostovkou. Most o sedmi polích uložených na železobetonových dvoudírkových opěrách vede souběžně s mostem dálnice D3, jenž se nachází asi 70 m východně.

Na mostě přes Kamenný rybník bude zřízeno klasické **štěrkové lože**. Na jaře 2022 byl již stavebně dokončen a osazen sloupy trakčního vedení. Krátce za mostem končí pravý oblouk a přeložka krátkým přímým úsekem směřuje k zastávce Myslkovice, před níž se trať začíná stáčet levým obloukem k západu.

Zastávka Myslkovice

Jmenovaná zastávka se nachází mezi obcemi Myslkovice (na východě za dálnicí) a Janov (na západ od zastávky). Zajímavostí je, že „paralelní“ zastávka Roudná na stávající trati se nachází 2,2 km západním směrem (měřeno po cestách). Nová zastávka je vybavena dvěma **nástupišti** o délce 90 m s výškou 550 mm nad TK. Přístupové cesty k zastávce, situované v mírném zářezu zhruba 4 m pod úrovní terénu, jsou napojeny na přeložku silnice III/13528, která severně od zastávky trať překonává po novém mostě v km 68. Jedná se o silniční železobetonový trámový most šířky 7,5 m, s jedním polem o délce 16 m.

Za mostem trať pokračuje v zářezu levým obloukem o poloměru 2 600 m.

Zhruba 100 m za přemostěním se vlevo nad zářezem bude nacházet nová trakční spinací stanice. Trať pak ještě krátce sklonem 4 ‰ stoupá, načež v km 68,54 dosahuje **nejvyššího místa** přeložky, s hodnotou 446 m n. m. Poté přechází do klesání 11,8 ‰, v němž vytrvá až do napojení na původní trať. V těchto místech též končí souběh s dálnicí D3.

Pro zajímavost můžeme uvést, že žst. Soběslav se nachází v nadmořské výšce 411 m, napojení na původní trať u Doubí má nadmořskou výšku 407 m, vlaky tedy na zbylých 3,5 km k Doubí budou překonávat **převýšení 39 m**. Původní trať byla bez převýšení, s mírným klesáním směrem k Planě nad Lužnicí.

Tunelový most a Habří potok

Trať stále v levém oblouku a v zářezu pokračuje do km 69,5, kde se nachází tunelový most. Jeho účelem je převést přes přeložku polní cestu a vzhledem k lokalitě u výběžků lesa také umožnit migraci zvěře. Tunelový most je železobetonový monolitický oblouk uložený na základových lavicích ve svahu zářezu. Jeho šířka mezi základy činí 14,2 m, délka **84 m** v patě a 60 m u vrcholu oblouku (portály jsou zesílené). Výška záspy je 1,5 m u vrcholu klenby. Stavebně je tunelový most rozdělen na čtyři dilatační části, po jeho obou stranách bude na povrchu zřízeno lanové zábradlí.

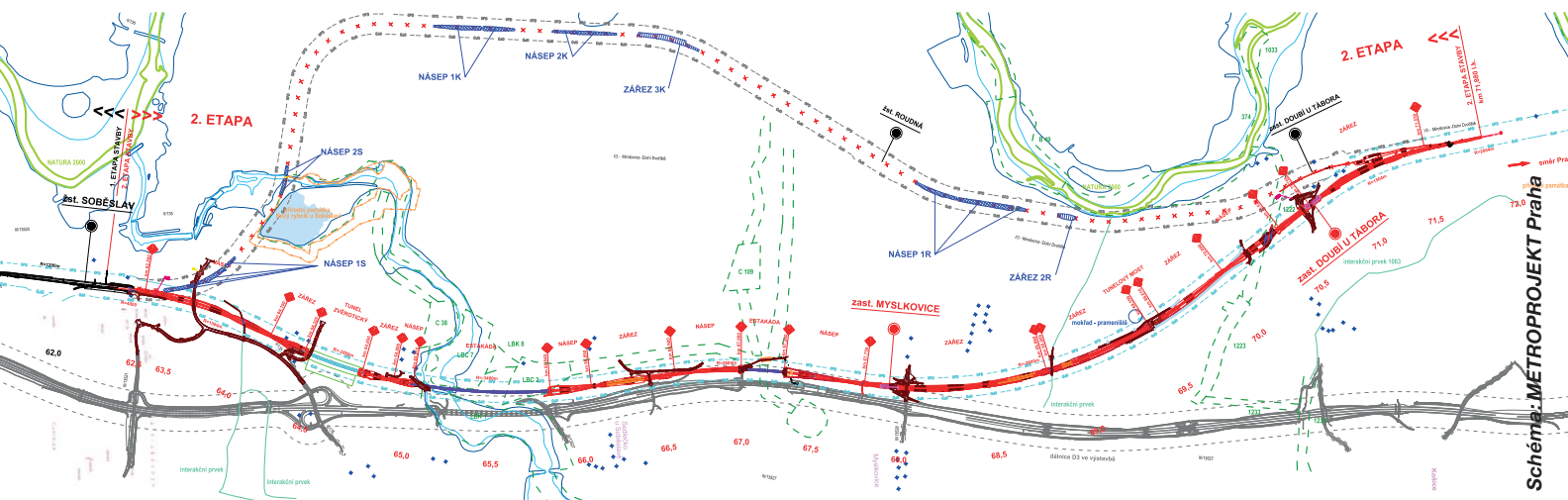
Trať dále pokračuje ještě asi 300 m levým obloukem, načež v km 69,9 vstupuje do přímého úseku směrem k Doubí. V km 70,3 se nachází most přes polní cestu, což je jednoduchý uzavřený monolitický rám o světlé šířce 4,7 m a výšce 4,3 m. Po zhruba 150 m trať překonává v km 70,4 Habří potok. Vzhledem k tomu, že lokalita potoka je biokoridor, musel být most vybudován v délce **30 m**, přičemž jej tvoří dvě šikmé železobetonové klenby, nad nimiž je násep tratě o výšce 5,3 m.



Pohled jižním směrem z nového silničního nadjezdu na zastávku Myslkovice, budovanou v zářezu. Náves stejnojmenné obce leží asi 800 m nalevo, naopak náves obce Janovice je vzdálena cca 400 m napravo.



Pohled ze stejného silničního nadjezdu severním směrem. Vlevo nad hranou zářezu stojí nová trakční spinací stanice. V místech, kde zářez mizí z dohledu, se nachází nejvyšší bod přeložky s kótou 446 m n. m. Poté trať, která do tohoto bodu od Soběslavi vytrvale stoupala, začíná opět klesat k Doubí, jež leží o 39 m níže. U lesa na pozadí se nachází tunelový most z dalšího snímku.





Trať vedoucí dlouhým zářezem je zhruba po 1,5 km od místa na předchozím snímku překlenuta tunelovým mostem, jenž má u vrcholu klenby délku 60 m. Ten přes trať převádí jednak polní cestu a jednak biokoridor, vedený mezi výběžky lesa, patrnými na snímku.

Doubí u Tábora

Přeložka poté pokračuje přímoou kolejí k zastávce Doubí u Tábora. Těsně před ní se v km 70,7 nachází silniční nadjezd pro přeloženou místní komunikaci. Most, který zároveň zajišťuje přístup k oběma nástupišťům zastávky, je zřízen jako předepjatá betonová rámová konstrukce se dvěma pilíři a opěrami v náspu, na který byla silnice vyzvednuta.

V km 70,8 pak leží vlastní **zastávka** Doubí o obdobných parametrech jako zastávka Myslkovice. Následuje pravý oblouk o poloměru 1 500 m situovaný v zářezu, jímž se přeložka přibližuje k původní trati. Té směrově dosáhne v km 71,6, ale ještě do km 71,9 klesá do nivelety současné tratě, aby se napojila na úsek dokončený v roce 2009 v rámci stavby Modernizace úseku Veselí nad Lužnicí - Tábor, 1. část, úsek Doubí u Tábora - Tábor.

Od 1. 4. 2022 je návazný úsek do Plané nad Lužnicí provozován jako jednokolejný, neboť v onen den byla zrušena odb. Doubí, vyjmuta výhybka napojující 2. traťovou kolej do staré tratě a byly zahájeny práce na jejím zapojení do nové přeložky.

Dokončení

Částečné zprovoznění přeložky Soběslav - Doubí u Tábora, jejíž stavba byla zahájena dne 17. 9. 2019 pokynem správce stavby, je naplánováno na 11. 9. 2022 po nepřetržité výluce, kdy bude opuštěna stávající trať a provoz převeden na novou 2. TK (správný směr na Tábor a Prahu) nové přeložky. Od 1. 4. 2022 probíhá v Soběslavi výlučka 2. a 4. staniční koleje a práce na jejich zapojení do nové tratě.

Dle aktuálního harmonogramu Správy železnic má být ke dni 1. 11. 2022 zprovozněna 1. traťová kolej přeložky (vyjma tábořského zhlaví ve stanici Soběslav) a do 12. 12. 2022 se plánuje dokončit i lichou skupinu zst. Soběslav, čímž zde dojde ke konečnému **dvukolejnému napojení** přeložky. Včetně dokončovacích prací pak má být popisovaná stavba Soběslav - Doubí u Tábora zcela dokončena v květnu 2023.

Bohuslav Kotál

Neoznačené snímky:
autor, 14. 3. 2022



Pohled zpět jižním směrem na most přes Habří potok, který má délku 30 m a jehož dvě klenutá pole šikmo podchází trať. Prostorové dimenzování bylo dáno potřebou průchodu zvěře pod trať v biokoridoru potoka. V dále na horizontu je tunelový most popsán na sousedním snímku.



Pohled severním směrem na budované těleso nové tratě. Na pozadí je patrný silniční nadjezd u zastávky Doubí u Tábora. Světlejší část traťového tělesa signalizuje navážení štěrku traťového svršku.



Pohled na silniční nadjezd pro místní komunikaci u nové zastávky Doubí u Tábora. Silnice původně procházející prostorem zastávky byla vyzvednuta na násep, takže nové přemostění současně propojuje obě nástupiště zastávky, jejíž výstavba je zachycena na snímku dole. Trať se pak pravým obloukem napojuje do původní stopy směrem k Plané nad Lužnicí.



Vlak R 713 „Vltava“ Praha-Holešovice - České Budějovice s lokomotivou 362.053 poblíž již zrušené odb. Doubí, kde se přeložka připojuje k již dříve modernizované trati. Patrný je i výškový rozdíl obou tratí, přičemž přeložka klesá ve sklonu 11,8 ‰.



Ohlédnutí za přípravou stavby Soběslav - Doubí

Po rozhodnutí o modernizaci tranzitních železničních koridorů v České republice v roce 1993 se rozběhla nejprve projektová příprava I. a II. koridoru, s mírným časovým postupem ji následovala nejdříve předprojektová příprava i pro III. a IV. koridor.

Rozsah úprav na **IV. koridoru** prověřila „Předběžná studie proveditelnosti modernizace IV. tranzitního koridoru v úseku Praha-Horní Dvořiště/České Velenice“, zpracovaná v letech 1996 a 1997.

IV. koridor byl rozdělen na čtyři dílčí úseky, pro něž byly zpracovány podrobnější územně-technické studie (**ÚTS**). Úsek Soběslav - Doubí u Tábora spadl do studie „Optimalizace traťového úseku Veselí nad Lužnicí (mimo)-Tábor (včetně)“, která byla dokončena v roce 2000. Studie v řešeném úseku pracovala s variantami:

- A - optimalizace stávající tratě přes stanici Roudná,
- B - návrh novostavby vedoucí ve volném souběhu s připravovanou dálnicí D3.

Základním rozdílem byla návrhová **rychlost**, kdy v případě optimalizace nebylo možno dosáhnout vyšší rychlosti než 140 km/h, zatímco u novostavby vyhovovala trasa pro rychlost 160 km/h. Tato ÚTS se spolu se studii dalších úseků stala podkladem pro „Studii proveditelnosti modernizace IV. tranzitního železničního koridoru Horní Dvořiště státní hranice - Praha“, která porovnávala variantu 1, zachovávající trať České Budějovice - Praha částečně jednokolejnou, s variantou 2, která navrhovala zdvoukolejnění dosud jednokolejných úseků a zvyšování rychlosti pomocí přeložek do rychlosti 160 km/h, a s variantou 3, zahrnující i novou trať Benešov u Prahy - Praha.

Výsledkem ekonomického hodnocení byla neobhajitelnost varianty 3, načež z ekonomicky efektivních variant 1 a 2 byla pro další přípravu zvolena varianta 2, jejíž výsledky se byly poněkud horší, ale navržené řešení bylo výrazně perspektivnější. Vláda tehdejšího premiéra Zemana modernizaci IV. TŽK schválila usnesením č. 1317 z prosince 2001.

Okénko do historie úseku Soběslav - Doubí u Tábora

Varianta A - optimalizace uvažovala s využitím stopy železniční tratě z Prahy do Českých Velenic, respektive původ-

niho Gmündu, která byla součástí sítě budované společností Dráha císaře Františka Josefa (Kaiser Franz Josefs-Bahn, **KFJB**). Jednalo se o odbočku kmenové tratě Wien - Gmünd - České Budějovice - Plzeň - Cheb. V dubnu 1869 bylo pro úsek Praha - zemská hranice Čechy/Dolní Rakousy (hranice tehdy procházela okolo Suchdola nad Lužnicí) uděleno stavební povolení a již 3. 9. 1871 byla trať zprovozněna, prozatím z Gmündu (dnešních Českých Velenic) do Čerčan a 14. 12. 1871 pak až do Prahy.

Původní zastávka Roudná (vznikla až v roce 1885) byla v roce 1942 nahrazena výhybnou, resp. stanicí. V roce 1984 byl v úseku Soběslav - Planá nad Lužnicí zaveden elektrický provoz a zřízeno nové reléové zabezpečovací zařízení.

První komplikace - opakovaný proces EIA

Nazákladě výše zmiňované ÚTS byla zpracována dokumentace vlivu stavby na životní prostředí (podle zákona č. 244/1992 Sb.), která hodnotila obě varianty. Na traťový úsek Veselí nad Lužnicí - Tábor bylo v listopadu 2002 Ministerstvem životního prostředí vydáno souhlasné stanovisko, ale nikoli pro mezilehlý úsek Soběslav (včetně) - Doubí u Tábora (včetně), jenž byl ze souhlasného stanoviska vyňat.

Pro úsek Soběslav - Doubí u Tábora bylo ministerstvem uloženo dopracovat variantní řešení těsného **souběhu dálnice D3 a železnice** a varianty znovu podrobit procesu EIA. Důvodem bylo zejména negativní hodnocení varianty B, takže hrozil výběr optimalizační varianty. Vliv mělo i respektování požadavku Města Soběslav vyhodnotit upravenou variantu B, ve které by železniční těleso procházelo v úseku Soběslav - Doubí u Tábora v těsném souběhu s dálnicí D3. Město Soběslav totiž usilovalo o vymístění tratě z okraje své městské zastavby a z rekreační zóny u Nového rybníka.

Naopak ve prospěch varianty A se angažovala obec Zvěrotice, k jejíž zastavbě (mezi dnešní D3 a původní jednokolejnou tratí) se přeložková varianta př-



Snímek z konce prosince 2021 přibližuje stavbu mostu přes údolí Černoického potoka pohledem od severního portálu Zvěrotického tunelu.

bližovala. V letech 2002 - 03 tak byla zpracována další technická studie s názvem „**Upravení trasy** souběhu IV. tranzitního železničního koridoru a dálnice D3 v úseku Soběslav - Roudná - Doubí u Tábora“. Nově byla navržena **varianta S** těsnějšího souběhu železničního a dálničního tělesa.

Všechny doposud zpracované varianty, tj. A, BaS, byly náplní dalšího procesu EIA. Dokumentace měla název „IV. železniční koridor, část: Soběslav (včetně) - Doubí u Tábora (včetně)“ a vzhledem k návaznosti na předchozí proces EIA nebyla zpracována podle čerstvého nového zákona EIA č. 100/2001 Sb., ale opět podle zákona č. 244/1992 Sb.

V průběhu procesu byla ze strany **ŘSD** jakožto investora dálnice D3 prakticky odmítnuta varianta blízkého souběhu železnice a dálnice (například využití společného tělesa nebo sdružených mostních objektů). Varianta S tak byla upravena ve smyslu mírného oddálení od dálnice. Proces posouzení byl ukončen souhlasným stanoviskem o hodnocení vlivů, které bylo vydáno MŽP ČR v září 2004.

Závěrem procesu byly zamítnuty varianty B (trasa dle původní ÚTS z roku 2000) a podpora upravené varianty S a přípustnost varianty A (optimalizace). K další přípravě byla vybrána právě varianta S, to jest „výstavba nové trati pro rychlost 160 km/h v souběhu s dálnicí D3 se současnou demontáží stávající trati“.

Dokumentace pro územní rozhodnutí

Pro variantu S byly v letech 2004 - 05 společnosti METROPROJEKT Praha zpracovány přípravná dokumentace (dokumentace pro územní rozhodnutí - **DUR**) a investiční záměr. Trasa musela respektovat podmínky uložené v procesu EIA, zejména požadavky na maximálně možnou souběžnou niveletu s dálnicí a zkopírování dlouhých dálničních estakád i pro železniční trať.

Snaha o udržení malých sklonů odpovídajících navazujícímu úseku do Dynína a ochrana zastavby Zvěrotic snížením nivelety tratě v úseku po jejich východním okraji vedla k návrhu dokonce tří ražných tunelových úseků, což by umožnilo vyhnout se u pozemků nad nimi složitěmu majetkovému vypořádání. To se však odrazilo na **vyšší investičních nákladů**, jež mírně přesáhly 7 mld. Kč. Po relativně složitěm veřejnoprávním projednání a zpracování připomínek bylo územní rozhodnutí vydáno v lednu 2008. Tehdy již probíhala sousední stavba mezi Tábořem a provizorní odbočkou Doubí u Tábora, dokončená v roce 2009.

Dokumentace pro stavební povolení v čase úspor

V době, kdy bylo připravováno zadání dalšího stupně dokumentace, tehdejší



Vlak R 720 České Budějovice - Praha-Holešovice v čele s lokomotivou 362.062 projíždí dne 14. 3. 2022 po stávající jednokolejné trati zastávkou Doubí u Tábora; obojí se koncem léta stane minulostí.



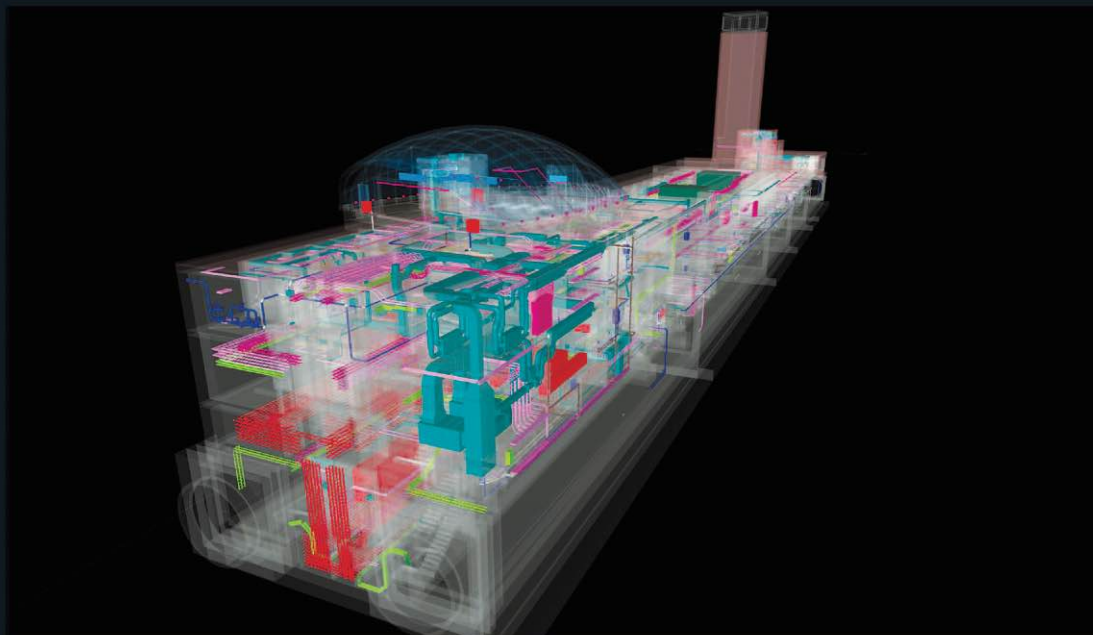
terminál VRT
Praha východ - Nehvizdy
(vizualizace)



železniční spojení
Praha - letiště - Kladno,
žst. Kladno (vizualizace)



Váš partner v konzultační a projektové činnosti



METROPROJEKT Praha a. s.
Argentinská 1621/36,
170 00 Praha 7

metroprojekt@metroprojekt.cz
www.metroprojekt.cz

Tel.: +420 296 154 105
+420 296 154 121

trasa D pražského metra,
stanice Nemocnice Krč,
koordináční 3D model
(Autodesk Navisworks)

ministr dopravy Vít Bárta svým tažením za „zlevňování“ dopravních staveb téměř zastavil jejich výstavbu i přípravu. Zpracování dokumentace pro stavební povolení bylo sice v roce 2010 zadáno (zpracovatelem byl opět METROPROJEKT Praha), zadání ale důrazně motivovalo projektanta navrhnout úsporná technická řešení.

V souvislosti s úsporami se na „mušku“ ihned dostaly **tunely**. Zadáním bylo povoleno navrhnout podélný sklon až 12 ‰ (varianta 12p) shodný s mezipříčným vyprojektovaným úsekem Tábor - Benešov u Prahy, ale zároveň bylo nutno zachovat směrové vedení. Posun vrcholového bodu trasy v lokalitě Janov (u zastávky Myslkovice) výše k původnímu terénu umožnil nahradit dříve sledované tunely Sedlečský a Janovský za skalní zářezy s přijatelnou hloubkou. Podrobný průzkum navíc ukázal, že původně sledovaná ražba tunelových úseků nebyla kvůli proměnné nepříznivé geologii možná.

Zároveň došlo k vypuštění objektu akvaduktu, jenž měl před Doubím převádět nad trať vodoteč, protože zvednutá trať vodoteče nově překonávala propustkem. Snížila se rovněž hloubka zářezu v Doubí ve složitých inženýrsko-geologických poměrech.

Projekt stavby (**DSP**) byl zpracován v letech 2011 - 12. Ještě v průběhu prací na projektu byla stavba z důvodu roz-

dílného stavu přípravy úseků rozdělena na dvě etapy: 1. etapa Veselí - Soběslav a 2. etapa Soběslav - Doubí. Pro 1. etapu bylo v závěru roku 2013 obstaráno stavební povolení a úsek byl v letech 2014 - 2015 zmodernizován.

Pro úsek Soběslav - Doubí v té době probíhalo zdlouhavé veřejnoprávní pojednání změny územního rozhodnutí. Po veřejném projednání byla změna územního rozhodnutí z roku 2008 vydána v květnu 2014, byla však napadena některými obcemi (zejména obci Košice, respektive místní částí Doubí), z jejichž katastrof „vypadl“ téměř kilometrový Janovský tunel, byť dosti vzdálený od obytné zástavby. Odvolání však bylo postaveno spíše na dojmech a pocitech, a tak byla odvolání zamítnuta a Změna územního rozhodnutí nabyla právní moci v lednu 2015.

Další zdržení - třetí proces EIA

Stavba se zařadila mezi tři největší „potížisty“ IV. koridoru; zatímco ostatní stavby byly již dokončeny nebo probíhala jejich výstavba, úsek Soběslav - Doubí, spolu s modernizací úseků Sudoměřice u Tábora - Votice a Nemanice - Ševětín, neměl ještě v roce 2016 ani platné stavební povolení. Bylo to však dáno zejména složitostí návrhů ruku v ruce s vysokými investičními náklady.



Stanice Gmünd na dráze Kaiser Franz Josefs-Bahn někdy okolo roku 1910 na dobové pohlednici neznámého autora. Před budovou jsou patrné sloupky pro trakční vedení trolejbusu, který přepravoval cestující do značně vzdáleného centra města. Od zestátnění KFJB v květnu 1884 patřilo nádraží společnosti c. k. rakouské státní dráhy (k. k. österreichische Staatsbahnen, kkStB), jak je i uvedeno na štítu nad vstupem. Po vzniku samostatného Československa v roce 1918, kdy bylo rozhodnuto o vytvoření státní hranice podle řeky Lužnice, přebraly toto nádraží ČSD. Od té doby se trať KFJB na velké části své délky změnila: v Rakousku byla zjednotěná (v úseku Gmünd - Absdorf-Hippersdorf, poblíž Vídně, v letech 1959 - 67), neboť po válce ztratila tranzitní význam, poté byla postupně zelektrifikována (v říjnu 1978 v úseku Wien FJB - Tulln an der Donau, pak do roku 1995 až do Gmündu), na našem území začíná největší přerod při současných modernizacích IV. koridoru.

Ačkoli tento proces není vůbec jednoduchý, jak popisuje hlavní text v tomto článku (a jak tomu, bohužel, je též u jiných infrastrukturních staveb), bude pro nás asi překvapením, že modernizace IV. koridoru je vzorem pro Rakousko. Vypovídají o tom různá prohlášení tamní iniciativy „**Pro FJB**“ (nadstraničké sdružení obcí, starostů, soukromých osob, podnikatelů a dalších organizací podél KFJB, jehož hlavním cílem je modernizace této tratě), například toto: „*Česká republika o desítky let napřed. V ČR probíhá systematická modernizace železnice, na rakouské straně ale FJB nadále spí jako Šípková Růženka a vede ve stejné trase jako za císaře.*“

Jedním z příkladů kroků, jež by výrazně zrychlily provoz na rakouské části, je přeložka u obce Allentsteig, jihovýchodně od Gmündu. Současná obloukovitá trasa v úseku Schwarzenau - Göpfritz (tzv. Allentsteiger Knie, „koleno“) měří 16,9 km a cestovní doba činí 13 min. Navrhovaná přeložka má délku jen 6,9 km a cestovní dobu zhruba 4 min, její realizace je ale nyní plánována někdy po roce 2040... Navrhována je i přeložka v úseku Göpfritz - Eggenburg, která by trať o délce 42,7 km s maximální rychlostí 70 km/h a cestovní dobou 31 minut zkrátila podle jedné ze dvou variant buď na 33 km a 16 min, nebo na 39 km a 20 min při maximální rychlosti 160, příp. až 200 km/h. Kromě toho je požadováno opětovné zdvoukolejnění tratě a nejjednodušším krokem, jenž může přinést dalších 10 minut úspor cestovních dob, je nasazení jednotek Desiro ML s vysokým zrychlením na všechny regionální vlaky.



Dne 12. 3. 2022 se konala akce k výročí 150. let Dráhy císaře Františka Josefa. Při té příležitosti byl z Prahy hlavního nádraží vypraven speciál, jenž měl připomenout jeden z neznámějších spojů KFJB, vlak „Vindobona“ (jemuž se shodou okolností podrobně věnujeme v modelové části tohoto ŽM). Souprava napodobující Ex 374/375 byla inspirována GVD 1988/89 v letním období, tedy byla tvořena jen vozy ČSD (z dispozičních důvodů nebyl řazen vůz č. 52). Použita byla souprava retro „Ostravanu“, v čele stanula lokomotiva 754.044 ČD. Na snímku je Ex 11897 (Ex 375 „Vindobona“) z Prahy do Českých Velenic zachycen u Třeboně. Během cesty bylo cestujícím k dispozici mnoho dobových materiálů a nechyběli komparzisté evokující příslušnou atmosféru.

Dne 18. 5. 2022 oznámily ČD, že ve spolupráci s ÖBB obnoví přímé spojení mezi Prahou a Vídní po historické trati císaře Františka Josefa přes Tábor, které propojí turistické regiony Čech a Dolních Rakous, a to od počátku platnosti nového JŘ dne 11. 12. 2022. Vlaky budou pojmenovány „**Silva Nortica**“, což je historické označení oblasti na rakousko-české hranici a znamená Severní les. Jiří Jeřeta, náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu, upřesňuje: „*Jeden pár rychlíků v pracovní dny bude dopoledne odjíždět z Vídně do Prahy a odpoledne bude jezdit v opačném směru. K němu přibude o sobotách a nedělích druhý pár, jedoucí ráno z Prahy, jenž se bude z Vídně vracet odpoledne. Na vlaky nasadíme naše moderní klimatizované soupravy.*“

Cesta bude trvat něco málo přes 5 hodin. Vlaky zastaví v mnoha regionálních centrech v ČR a v Dolních Rakousích, např. v Benešově u Prahy, Olbramovicích, Táboře, Soběslavi, Veselí nad Lužnicí, Třeboní, Suchdole nad Lužnicí, Majdaleně, Třeboní a v Českých Velenicích. V Rakousku budou pokračovat do Gmündu (NÖ), Schwarzenau, Sigmundsherbergu a dalších míst a svou jízdu ukončí na nádraží Františka Josefa ve Vídni. Kvůli neelektrifikovanému úseku mezi Veselím nad Lužnicí a Českými Velenicemi jsou na trase plánovány dvě výměny lokomotiv. Předpokládá se, že v další fázi dojde k rozšíření provozu na dva páry vlaků denně, to ale bude záviset především na zájmu veřejnosti o tyto spoje a na dalším rozvoji infrastruktury.

Z důvodu novely zákona číslo 100/2001 Sb., platné od 1. 4. 2015, bylo navíc nutno u stanovisek EIA vydaných dle předchozího zákona č. 244/1992 Sb. provést **opětovné posouzení** vlivu záměru na životní prostředí. Na rozdíl od severnějšího úseku mezi Sudoměřicemi u Tábora a Voticemi nebyl úsek Soběslav - Doubí zařazen mezi tzv. prioritní záměry podle § 23a, u nichž bylo možno provést zrychlený proces tzv. zezávací EIA.

V pořadí již třetí dokumentace EIA byla dokončena v březnu **2017**, a to pro jedinou variantu dokumentace pro stavební povolení (vycházející z původní varianty S). Poměrně překvapivě nebyly v procesu uplatněny ze strany veřejnosti ani státní správy a samosprávy závažnější připomínky a kladné závazné stanovisko k posouzení vlivu provedení záměru na životní prostředí bylo Ministerstvem životního prostředí vydáno v říjnu téhož roku.

V roce **2018** následovala mimo dokončení výkupu pozemků aktualizace dokumentace pro stavební povolení a současně na zhotovitele stavby. Následně byla vydána série stavebních povolení, včetně hlavního povolení Drážního úřadu ČR, územního odboru Plzeň, z června 2019. Stavba byla zahájena předáním staveniště v srpnu **2019** a pokynem správce stavby započaly v září 2019 zemní práce.

Poslední krok - úpravy tělesa opouštěné tratě

V roce 2022 jsou stavby železničního spodku prakticky dokončeny, v dubnu

2022 byla po 15 letech zrušena provozní Odbočka Doubí u Tábora a v září 2022, téměř na den po 151 letech, by měl skončit provoz na celém úseku přes stanici Roudná.

Součástí stavebního povolení však nebyly stavební objekty, jež souvisí s úpravami tělesa opouštěné původní tratě. Odštěpení části **vysokých náspů** v Soběslavi a obcích Klenovice a Roudná bylo dlouho předmětem diskusí a sporů a rozsáhlé práce se vyjasnil až po zpracování studie cyklostezky, jež by měla podstatnou část původní stopy využít. Po vydání Rozhodnutí o odstranění stavby by mělo dojít ke stavebním úpravám v termínu do dubna 2023, čímž by měla být stavba definitivně ukončena.

Na příkladu relativně krátkého úseku novostavy (přibližně 9 km) lze ilustrovat **zdlouhavost a složitost** současné přípravy infrastrukturních staveb. Zatímco za „zkostnatělé“ rakousko-uherské monarchie trvala příprava a výstavba tratě několik málo let, její modernizace není hotova ani po čtvrtstoletí od zpracování úvodní studie. Na druhou stranu ne všechny projekty dojdou až do stádia realizace a nový úsek by měl být důstojným příspěvkem k modernizaci železniční sítě v České republice a zkracování vzdálenosti centrální a jižní části Čech.

Ing. Petr Zobal,
hlavní inženýr projektu
METROPROJEKT Praha, a. s.

Snímek nahoře:
Martina Zderadičková