

Podpis: Datum:




**projekt
architekti**
 4,5 mm

S-kód:										Stupeň dokumentace:				Část:				Objekt:										Podobjekt:			Příloha:									
S	6	3	1	7	0	0	3	0	9	_	P	D	P	S	_	B	8	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	1	_	0	0	2	_	0	0	0

Prostor pro další informace

Provozní a dopravní technologie

Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Klatovy

OBSAH

1	Úvod	4
1.1	Identifikační údaje	4
1.2	Zadání a účel	5
1.3	Použité podklady	5
2	Zhodnocení výchozího stavu	7
2.1	Klatovy	7
2.2	Dopravně technologický popis výchozího stavu	8
2.2.1	Frekvence cestujících	10
2.2.2	Výkony v nákladní dopravě	10
2.2.3	Provozní charakteristika ŽST Klatovy	10
2.2.3.1	Nástupiště	11
2.2.3.2	Vlečky a účelová kolejiště	11
2.2.3.3	Zastávky, nákladiště, jiné dopravní body	12
2.2.3.4	Koleje	13
2.2.3.5	Staniční zabezpečovací zařízení	15
2.2.3.6	Traťové zabezpečovací zařízení	15
2.2.3.7	Sdělovací a jiná zařízení	16
2.2.3.8	Stávající popis dopravní technologie	16
2.3	Rozsah pravidelné dopravy	17
3	navrhovaný stav	19
3.1	Dopravní technologie	19
4	Stanovení dopravních opatření při jednotlivých stavebních postupech	20
4.1	Hlavní zásady pro tvorbu dopravních opatření	20
4.2	Rozsah dopravy v době konání výluk	20
4.3	Výpočet výlukové propustnosti	21
4.4	Trasy náhradní autobusové dopravy	21
4.5	Pracovní postupy a omezení v drážní dopravě	21
4.5.1	Fáze 0: Zařízení staveniště a přeložky sítí	21
4.5.2	Fáze 1: ŽST Klatovy, rekonstrukce výpravní budovy, druhého a třetího ostrovního nástupiště	21
4.5.3	Fáze 2: Rekonstrukce bytového křídla	24
4.5.4	Fáze 3 : Rekonstrukce administrativního křídla, vymístění DK	24
4.5.5	Fáze 4: Rekonstrukce 1. nástupiště směr Železná Ruda	25
4.5.6	Fáze 5: Odstranění stávajících a položení nových sítí	25
4.5.7	Fáze 6: Finální povrchy	25
5	Závěr	26
	Seznam příloh	27

Význam zkratek

AČR	Armáda České republiky
AH	automatické hradlo
ČD	České dráhy, a.s.
DKV	depo kolejových vozidel
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
GSM	Global System for Mobile Communications – Railway
GTN	graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení
GVD	grafikon vlakové dopravy
HV	hnací vozidlo
JŘ	jízdní řád
JŽM	jednotná železniční mapa
Mn	manipulační nákladní vlak
MRS	místní rádiová síť
NAD	náhradní autobusová doprava
OŘ	oblastní ředitelství
Os	osobní vlak
PJ	provozní jednotka
PMD	posun mezi dopravami
PO	provozní obvod
PP	provozní pracoviště
R	rychlík
SPS	Správa pozemních staveb
SRD	síť radiodispečerská
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TRS	traťový radiový systém
TTP	tabulky traťových poměrů
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
VOS	všeobecná operativní síť
z.	zastávka
ŽST	železniční stanice

1 ÚVOD

1.1 Identifikační údaje

Název stavby:	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Klatovy
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro společné povolení
Označení stavby:	Stavba dráhy, veřejná dopravní (dražní)
Investor:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 – Nové Město
Zástupce investora:	Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9
Kraj:	Plzeňský
Okres:	Klatovy
Tratě dle č. JŘ:	170 (Praha –) Beroun – Plzeň – Klatovy 183 Klatovy – Železná Ruda–Alžbětín 185 Horažďovice předměstí – Domažlice
Generální projektant:	AFRY CZ

1.2 Zadání a účel

Předložená provozní a dopravní technologie dokumentace pro stavební povolení „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Klatovy“ byla zpracována v jedné variantě a:

- obsahuje popis a zhodnocení současného stavu,
- vyhodnocuje vliv navrženého řešení na širší přepravní vztahy,
- navrhuje dopravní opatření k zajištění zachování provozu po dobu vlastní realizace rekonstrukce železničního mostu.

Předmětem stavby je rekonstrukce výpravní budovy a souvisejících technologií v železniční stanici Klatovy. Současný technický stav trati i její stavebně-technické parametry již nevyhovují současným a budoucím nárokům, zejména pak nesplňují požadavky vyhlášky č.398/2009 Sb.

V části rámci stavby dojde k rekonstrukci 1. nástupiště a k vybudování výtahů na 2. a 3. nástupišti.

1.3 Použité podklady

V průběhu zpracování dokumentace pro stavební povolení byly použity následující podklady:

Závazné:

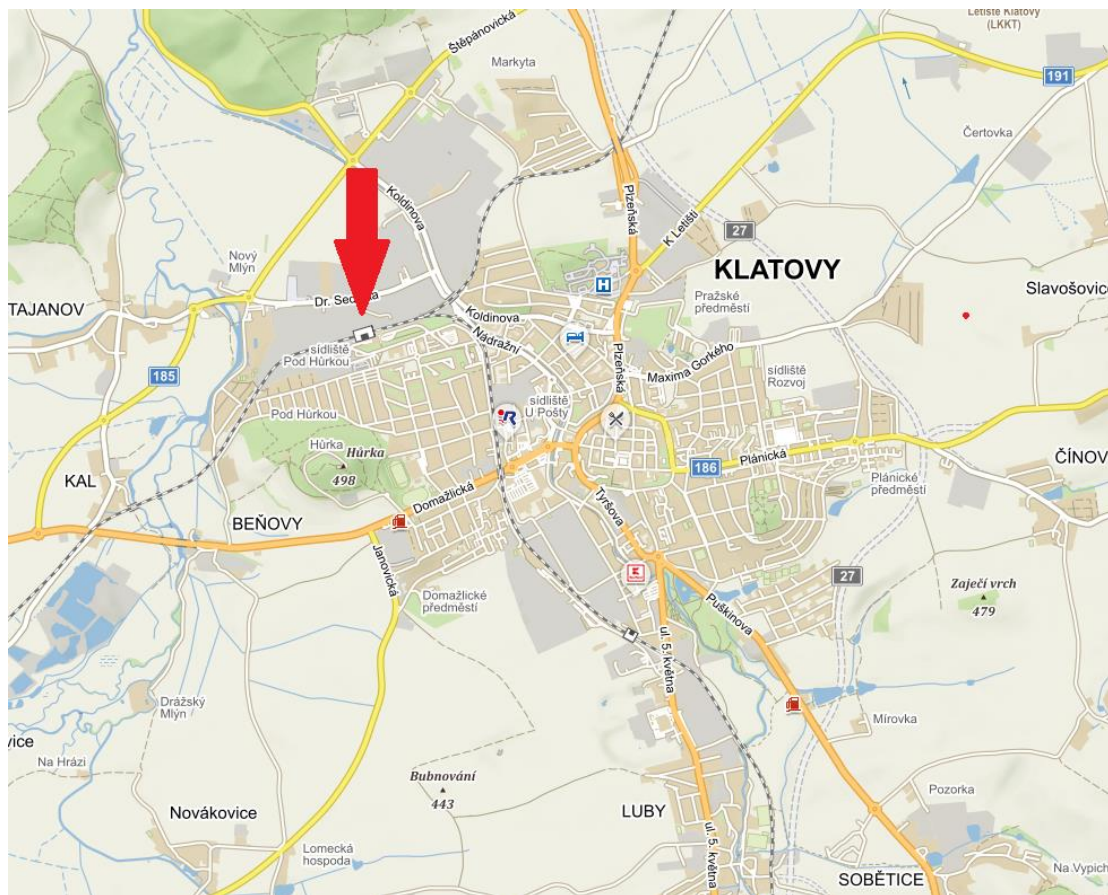
- Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, část: Projekt (P), Příloha č. 2 ke směrnici generálního ředitele č.11/2006, změna č. 1 ze dne 1. 4. 2012,

Orientační:

- Dostupné geodetické a mapové podklady ve vlastnictví SŽG České Budějovice,
- JŽM zájmové oblasti.

Služební:

- Sbírka služebních pomůcek pro GVD 2021,
- Tabulky traťových poměrů (TTP 710A, 711),
- Základní dopravní dokumentace ŽST Klatovy.



Obrázek 1 - Umístění místa stavby v síti, zdroj: www.mapy.cz

2 ZHODNOCENÍ VÝCHOZÍHO STAVU

2.1 Klatovy

Klatovy jsou město v okrese Klatovy v Plzeňském kraji, 40 km jižně od Plzně. Protéká jím Drnový potok, který se vlévá za městem do Úhlavy. Žije zde přibližně 22 tisíc obyvatel, a je tak druhým největším městem v kraji. Město je někdy také nazývané „brána Šumavy“.

Dnes je nejvýznamnějším průmyslovým odvětvím v Klatovech potravinářství – působí zde mlékárna, pekárny a cukrárny, drůbežářské závody, rybářství nebo pivovar. Zastoupen je průmysl dřevozpracující a optika. Je zde i několik stavebních firem.

Ve městě se setkávají dvě jednokolejné železniční tratě. Trať 183 (Plzeň – Klatovy – Železná Ruda) má velký význam pro dopravu na Šumavu a jsou po ní vedeny také rychlíky a spěšné vlaky. V roce 1996 na ní byla v úseku Plzeň–Klatovy provedena modernizace a elektrifikace. Trať 185 je regionálního významu. Vede v trase Domažlice – Kdyně – Janovice nad Úhlavou – Klatovy – Sušice – Horažďovice. Na nádraží v Klatovech zastavují všechny dálkové a regionální vlaky. V katastrálním území města se dále nachází zastávky Klatovy město, Dehtín a zastávka (nákladiště) Točník.

Městem taktéž prochází mezinárodní silnice E53, vedoucí v trase silnice první třídy č. 7, spojující Most, Plzeň a hraniční přechod Železná Ruda. Město je obsluhováno regionální a dálkovou autobusovou dopravou. Dále je zajištěna městská hromadná doprava (3 linky), zajištěná společností Klatovská dopravní společnost s.r.o. Regionální a dálkovou autobusová doprava.

2.2 Dopravně technologický popis výchozího stavu

trať Horažďovice předměstí - Klatovy

Železniční trať Horažďovice předměstí – Klatovy vede z Horažďovic, přes Sušici do Klatov. Klatovy, Janovice nad Úhlavou do Domažlic. Trať je jednokolejná, neelektrifikovaná.

Začátek trati: Horažďovice předměstí – 289, 610	Konec trati: Klatovy – 49, 181
Začátek dráhy: Horažďovice předměstí – 0, 292	Konec dráhy: Klatovy – 58, 071
Označení dle JŘ/ TTP/ Úředního povolení	185/ 710A/ 222 00
Zábrzdna vzdálenost:	700 m
Největší povolená délka vlaku:	550 metrů
Největší délka vlaku dálkové osobní dopravy:	90 metrů
Největší délka vlaku regionální osobní dopravy:	90 metrů
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	473 metrů
Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brždění vlaků (v ‰):	
Od začátku ke konci trati	14 ‰
Od konce k začátku trati	14 ‰
Provoz: obousměrný	Rozchod kolejí: 1435 mm
Trakční soustava: nezávislá	Třída zatížení: C3 (20t/ 7,5t – náprava/ metr)
Organizování a provozování drážní dopravy podle: SŽ D1 část první	
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	
Horažďovice předměstí - Klatovy 65 km/h	

Trať je vybavena traťovým rádiovým systémem, základní rádiové spojení je GSM-R (Horažďovice předm.); SRD - 67 (Horažďovice - Luby u Klatov z); SRD - 62 (Klatovy město z - Klatovy). Jako náhradní lze v ŽST Horažďovice předměstí využít SRD – 67, v ostatní části trati není zřízeno. Jako nouzové je použito VOS - S12, případně GSM-R.

Provozovatelem dráhy je SŽ s.o. (dále jen „SŽ“), místním správcem pak OŘ Plzeň. Organizačně spadá pod Provozní obvod Plzeň.

trať Plzeň hl.n. – Železná Ruda-Alžbětín

Železniční trať veze z Plzně hl. n. přes Přeštice, Klatovy, Špičák až na státní hranici – Železná Ruda-Alžbětín/ Bayerisch Eisenstein. Trať je jednokolejná, v úseku Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín neelektrifikovaná.

Začátek trati: Plzeň hl.n. – 103, 527	Konec trati: Železná Ruda-Alžbětín – 0, 070
Začátek dráhy: Plzeň hl.n. – 97, 060	Konec dráhy: Železná Ruda st.hr. – 0, 000
Označení dle JŘ/ TTP/ Úředního povolení	170 (Plzeň – Klatovy) / dále pak 183 711 205 00 (Klatovy – Železná Ruda 204 00)

Zábrzdna vzdálenost:	700 m
Největší povolená délka vlaku (Plzeň hl.n. - Klatovy):	619 metrů
Největší povolená délka vlaku (Klatovy - Železná Ruda st. hr.):	237 metrů
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy) (Plzeň hl.n. - Klatovy):	548 metrů
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy) (Klatovy - Železná Ruda st. hr.):	237 metrů
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy) (Plzeň hl.n.os.n. - Klatovy):	150 metrů
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy) (Klatovy - Železná Ruda st. hr.):	140 metrů
Normativ délky O (vlaky zastávkové) (Plzeň hl.n.os.n. - Klatovy):	150 metrů
Normativ délky O (vlaky zastávkové) (Klatovy - Železná Ruda st. hr.):	140 metrů
Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brždění vlaků (v ‰):	
Od začátku ke konci trati	20 ‰
Od konce k začátku trati	18 ‰
Provoz: obousměrný	Rozchod kolejí: 1435 mm
Trakční soustava:	Úsek tratě: Plzeň hl.n. – Klatovy 25 kV/50 Hz AC Klatovy – Železná Ruda st.hr. nezávislá
Třída zatížení:	Úsek tratě: - Plzeň hl.n – Plzeň-Valcha D3/80, sk. přechodnosti 3 - Plzeň-Valcha - Přeštice C3/90, sk. přechodnosti 3 - Přeštice – Klatovy C3/90, sk. přechodnosti 3 (nejsou přechodná HV řad 795,770,771,781) - Klatovy – Janovice nad Úhlavou C3/90, sk. přechodnosti 2 (nejsou přechodná HV řad 795,770,771,781) - Janovice nad Úhlavou – Hamry-Hojsova Stráž C3/80, sk. přechodnosti 2 (nejsou přechodná HV řad 795,770,771,781) - Hamry-Hojsova Stráž – železná Ruda st.hr. C3/80, sk. přechodnosti 2 (nejsou přechodná HV řad 795,770,771,781)
Organizování a provozování drážní dopravy podle: SŽ D1 ČÁST PRVNÍ	
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	
<ul style="list-style-type: none"> Plzeň hl.n.– Plzeň-Valcha 80 km/h Plzeň-Valcha – Janovice nad Úhlavou 90 km/h Janovice nad Úhlavou – Železná Ruda st.hr. 80 km/h 	

Trať je vybavena traťovým rádiovým systémem, základní rádiové spojení je pro úsek Plzeň hl.n.os.n. - Plzeň-Valcha GSM.R; v úseku Plzeň-Doudlevec z – Klatovy SRD – 62, na úseku AHR Bezděkov u Kl. z - Železná Ruda st. hr. SRD – 78. Náhradní rádiové spojení není

Provozovatelem dráhy je SŽ s.o. (dále jen „SŽ“), místním správcem pak OŘ Plzeň. Organizačně spadá pod Provozní obvod Plzeň.

2.2.1 Frekvence cestujících

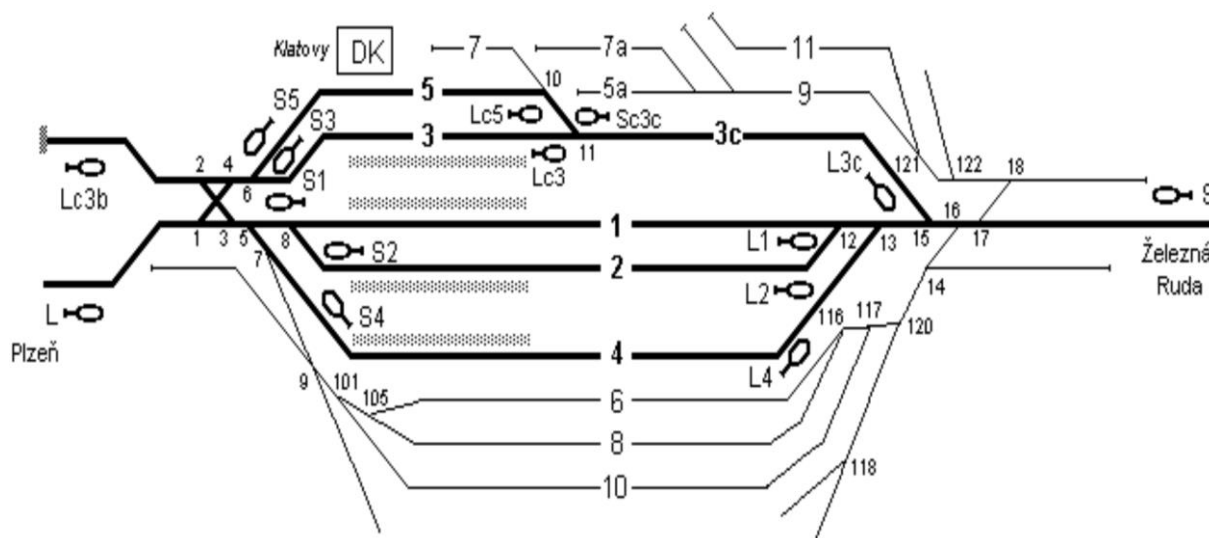
Dle směrnice SŽ SM 122 Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180 spadá ŽST Klatovy do kategorie C, s celkovým počtem 600 – 3999 cestujících za den využívajících vlak a s celkovou hodnotou C rovno 2,30, což jí řadí 62. pozici mezi všemi železničními stanicemi a zastávkami ve správě SŽ.

2.2.2 Výkony v nákladní dopravě

V nákladní dopravě má stanice výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek přepravců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem. Organizačně spadá pod PJ České Budějovice, PP Plzeň hl.n.. Stanice disponuje boční a čelní rampou.

Stanice má 4 smluvní místa a to Agrowest a.s., Karel Rožeň, Coalex, s.r.o. Klatovy, smluvní místo Klatovy, Vlečka DKV Plzeň, PP Klatovy.

2.2.3 Provozní charakteristika ŽST Klatovy



Železniční stanice Klatovy leží 49,181 jednokolejné trati Plzeň hl.n. – Železná Ruda-Alžbětín. V úseku trati Plzeň hl. n. – Klatovy dráhou celostátní a v úseku Klatovy (od km 48,334 – konec výhybky č. 17) – Železná Ruda-Alžbětín dráhou regionální.

Je stanicí odbočnou pro jednokolejnou trať regionální dráhy Horažďovice předměstí – Klatovy.

Stanice je obsazena výpravčím, který řídí ŽST Klatovy a výpravčím DOZ pro řízený úsek trati Plzeň hl.n. (mimo) – Klatovy (mimo).

Organizačně spadá pod OŘ Plzeň, PO Plzeň. Tato stanice je zároveň sídlem přednosty PO.

Stanice je dle předpisu SŽDC D33 zájmovou stanicí AČR.

2.2.3.1 Nástupiště

Železniční stanice je vybavena třemi nástupišti, nástupiště č. 1 nesplňuje požadavky pro přístup osob s omezenou schopností. Pro přístup na nástupiště č. 2 a č. 3 slouží bezbariérový přístup je úroňovým přechodem v km 49,320 a to výhradně se souhlasem výpravčího a s doprovodem zaměstnance dopravce.

Číslo	Délka (metry)	Umístění	Poznámka
1	211	u koleje č. 5	550mm nad TK, částečně zastřešené, přístup od výpravní budovy
2	237	mezi k. č. 3 - 1	550mm nad TK, částečně zastřešené, přístup podchodem
3	225	mezi k. č. 2 - 4	550mm nad TK, částečně zastřešené, přístup podchodem

2.2.3.2 Vlečky a účelová kolejiště

Vlečka „Proagro a.s. Klatovy“ - vlečka je zaústěna ve stanici výhybkou č. Z1. Vlečka není provozována – zákaz jízdy drážních vozidel.

Vlečka číslo 2016 „Agrowest, OTP Klatovy“ - vlečka je zaústěna do dráhy celostátní v ŽST Klatovy do koleje č. 92 výhybkou č. 115 v km 48,602 tratě Plzeň hl.n. – Klatovy.

Vlečka číslo 2226 „3KBH“ je zaústěna do spojovací koleje č. 90 výhybkou K1 v km 49,350 tratě Plzeň hl. n. - Klatovy. Vlečka není provozována – zákaz jízdy drážních vozidel.

Vlečka číslo 2014 „Primagra a.s. – vlečka Točnick“ je zaústěna v nákladišti, zastávce Točnick do koleje č. 3 výhybkou č. 2 v km 53,203 tratě Plzeň hl. n. – Klatovy.

Vlečka číslo 2272 „ČD, a.s. – Klatovy“ je zaústěna do dráhy celostátní Plzeň hl. n. – Klatovy v ŽST Klatovy koncovým stykem výhybky číslo 112 v km 48,683 (km 0,000 začátku vlečky) a koncovým stykem výhybky číslo 201 v km 49,113.

Vlečka číslo 2289 „ČD, a.s. – Klatovy (1)“ - je zaústěna do dráhy celostátní Plzeň hl. n. - Klatovy v ŽST Klatovy takto:

Část 1 – koncovým stykem výhybky číslo 111 v km 48,726 - kusá manipulační kolej č. 7.

Část 2 - koncovým stykem výhybky číslo 10 v km 48,996 - kusá manipulační kolej č. 7a.

Ve stanici se dále nachází manipulační koleje celostátní dráhy č. 30, 90 ve vlastnictví ČD a.s. (provozované provozovatelem ČD). Koleje nejsou provozovány – zákaz jízdy drážních vozidel.

Účelové kolejiště OSPD tvoří koleje č. 12a (zaústěna výhybkou č. E1 do koleje č. 12), koleje 30a a 30c nejsou provozovány.

2.2.3.3 Zastávky, nákladiště, jiné dopravní body

úsek Švihov u Klatov - Klatovy

Zastávka Dehtín leží v km 56,874. Je vybavena plechovým přístřeškem pro cestující veřejnost. Správcem přístřešku je SPS OŘ Plzeň. Nástupiště vnější, délka 190 m, výška nad temenem kolejnice 380 mm, přístup úrovnový, nesplňuje požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. Osvětlení pomocí JŽ stožárů s výbojkovými svítidly. Osvětlení ovládané automaticky.

Automatické hradlo Točnick typu AH 88 A leží mezi stanicemi Švihov u Klatov - Klatovy. Oddílové návěstidlo So je umístěno v km 54,180. Předvěst PŘSo je umístěna v km 53,100. Oddílové návěstidlo Lo je umístěno v km 53,819. Předvěst PŘLo je umístěna v km 54,540.

Zastávka, nákladiště Točnick leží v km 53,465. Je vybavena zděným přístřeškem pro cestující. Správcem budovy zastávky, včetně přístřešku pro cestující je SPS OŘ Plzeň. Nástupiště jednostranné mezi kolejemi 3 a 1, délka 150 m, výška nad temenem kolejnice do 350 mm, přístup úrovnový, nesplňuje požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. Boční rampa u koleje č. 3 vpravo. Osvětlení pomocí JŽ stožárů s výbojkovými svítidly.

úsek Klatovy – Janovice nad Úhlavou

Automatické hradlo Bezděkov leží mezi stanicemi Klatovy a Janovice nad Úhlavou. Oddílové návěstidlo So je umístěno v km 45,300. Předvěst PŘSo je umístěna v km 44,590. Oddílové návěstidlo Lo je umístěno v km 45,360. Předvěst PŘLo je umístěna v km 46,062.

Zastávka Bezděkov u Klatov leží v km 45,523. Je vybavena ocelovým přístřeškem pro cestující veřejnost. Správcem přístřešku je SPS OŘ Plzeň. Nástupiště vnější, délka 136 m, výška nad temenem kolejnice do 350 mm, přístup úrovnový, nesplňuje požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. Osvětlení pomocí peronních stožárů s výbojkovými svítidly. Osvětlení ovládané automaticky. Zastávka je vybavena rozhlasem s automatickým ovládáním ze ŽST Železná Ruda - Alžbětín (INISS).

úsek Běšiny – Klatovy

Zastávka Neznašovy leží v km 48,113. Je vybavena zděnou čekárnou pro cestující veřejnost. Správcem budovy zastávky, včetně zděné čekárny je SPS OŘ Plzeň. Nástupiště vnější, délka 60 m, výška nad temenem kolejnice 380 mm, přístup úrovnový, nesplňuje požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. Osvětlení pomocí peronních stožárů s výbojkovými svítidly. Osvětlení ovládané automaticky.

Zastávka Vrhavěč leží v km 51,025. Je vybavena zděnou čekárnou pro cestující veřejnost. Správcem budovy zastávky, včetně zděné čekárny je SPS OŘ Plzeň. Nástupiště vnější, délka 60 m, výška nad temenem kolejnice do 350 mm, přístup úrovnový, nesplňuje požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. Osvětlení pomocí peronních stožárů s výbojkovými svítidly. Osvětlení ovládané automaticky.

Zastávka Luby u Klatov leží v km 52,826. Je vybavena přístřeškem před budovou pro cestující veřejnost. Správcem budovy zastávky, včetně přístřešku před budovou je SPS OŘ Plzeň. Nástupiště jednostranné u koleje č. 1 o délce 60 m, výška nad temenem kolejnice je do 350 mm přístup úrovnový, nesplňuje požadavky Vyhlášky č. 398/2009 Sb. Osvětlení pomocí sklopných stožárů s výbojkovými svítidly. Osvětlení ovládané automaticky.

Zastávka Klatovy město leží v km 55,739. Je vybavena plechovým přístřeškem pro cestující veřejnost. Správcem přístřešku je SPS OŘ Plzeň. Nástupiště vnější, délka 70 m, výška nad temenem kolejnice do 350 mm, přístup úrovnový, nesplňuje požadavky vyhlášky č.

398/2009 Sb. Osvětlení pomocí peronních stožárků s výbojkovými svítidly. Osvětlení ovládané automaticky.

2.2.3.4 Koleje

Ve stanici se nachází 8 dopravních, 27 manipulačních a 2 spojovací koleje.

Kolej číslo	Celkové vymezení koleje	Vymezení užitečné délky koleje	Užitečná délka koleje [m]	Popis koleje pro jízdu vlaku				Poznámka ***)
				Bez ETCS	Pod ETCS			
				Využitelná délka [m]	Vymezení směru jízdy vlaku k návěstidlu	Minimální využitelná délka [m]¹)	Uvolňovací rychlost²) [km/h]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Dopravní koleje								
1	NV8 – NV12	IS S1 – IS L1	693	676	X	X	X	Hlavní kolej, vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce.
2	NV8 – NV12	IS S2 – IS L2	676	659	X	X	X	Vjezdová a odjezdová kolej, pro všechny vlaky, TV v celé délce.
3	NV6 – NV11	IS S3 – IS Lc3	317	303	X	X	X	Hlavní kolej, vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky od/do Běšín. Vjezdová a odjezdová kolej, pro všechny vlaky ostatního směru. TV v celé délce.
3a	IS BL – IS Lc3a	IS BL – IS Lc3a	744	726	X	X	X	Záhlaví ze směru Běšiny a jeho pokračování ke koleji 3b, vjezdová a odjezdová kolej pro vlaky od/do Běšín
3b	IS Lc3a – IS Lc3b	IS Lc3a – IS Lc3b	1066	1045	X	X	X	Pokračování koleje 3a, vjezdová a odjezdová kolej pro vlaky od/do Běšín
3c	HV11 – NV15	IS Sc3c – IS L3c	415	400	X	X	X	Vjezdová a odjezdová kolej, pro všechny vlaky, pokračování koleje č. 3 TV v celé délce.
4	NV7 – NV13	IS S4 – IS L4	687	670	X	X	X	Vjezdová a odjezdová kolej, pro všechny vlaky, TV v celé délce.
5	NV6 – NV10	IS S5 – IS Lc5	314	300	X	X	X	Vjezdová a odjezdová kolej, pro všechny vlaky, TV v celé délce.

Manipulační koleje								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
5a	KKK – NV111	KKK – NV111	77	x	X	X	X	Kusá kolej, TV v celé délce.
6	NV105 – NV116	IS Se105 – NV116	630	X	X	X	X	TV v celé délce
8	NV105 – NV116	IS Se106 – NV116	631	X	X	X	X	TV v celé délce
9	KKK – NV113	KKK – NV113	67	X	X	X	X	Kusá kolej
10	NV101 – NV117	IS Se102 – NV117	700	X	X	X	X	TV v celé délce, rychlost 20 km/h.
11	KKK – NV121	KKK – NV121	245	X	X	X	X	Kusá kolej
12	NV106 – NVE1	IS Se107 – NVE1	495	X	X	X	X	TV v celé délce – od km 49,000 do km 48,600 TV nesjízdné!
12a	vrata garáže – NVE1	vrata garáže – NVE1	73	X	X	X	X	Kusá, účelová kolej Správy železnic.
13	KKK – NV119	KKK – NV119	487	X	X	X	X	Kusá kolej
15	KKK – NV114	KKK – NV114	367	X	X	X	X	Kusá kolej
16	NV106 – KKK	IS Se108 – KKK	159	X	X	X	X	Kusá kolej
16a	KKK – NV9	KKK – IS Se101	159	X	X	X	X	Kusá, odvrtná kolej TV v celé délce.
17	KKK – NV114	KKK – NV114	372	X	X	X	X	Kusá kolej
18	NV107 – KKK	IS Se109 – KKK	165	X	X	X	X	Kusá kolej
20	NV107 – KKK	IS Se110 – KKK	146	X	X	X	X	Kusá kolej
22	NV104 – HV201	IS Se103 – HV 201	28		X	X	X	pro jízdy na/z vlečky ČD, a.s. – Klatovy
30	NV302 – NV112	IS Se 104 – NV112	615	X	X	X	X	objíždna kolej v majetku a provozovaná ČD, a.s., všechny výhybky v koleji v majetku Správy železnic, zákaz jízdy drážních vozidel
30a	NV301 – KKK	NV301 – KKK	28	X	X	X	X	Kusá kolej
30b	X	X	X	X	X	X	X	zákaz jízdy drážních vozidel, jiný provozovatel
30c	KKK – NV304	KKK – NV304	138	X	X	X	X	Kusá kolej
30d	X	X	X	X	X	X	X	zákaz jízdy drážních vozidel, jiný provozovatel
32	X	X	X	X	X	X	X	
32a	X	X	X	X	X	X	X	
32b	X	X	X	X	X	X	X	
32c	X	X	X		X	X	X	
6v	NV14 – KKK	IS Se5 – KKK	86		X	X	X	pravá výtažná kolej pro posun
9v	HV18 – KKK	IS Se8 – KKK	245	X	X	X	X	levá výtažná kolej pro posun
90	NV302 – HVK1	NV302 – HVK1	149	X	X	X	X	Spojovací kolej na vlečku 3 KBH, kolej v majetku a provozovaná ČD, a.s., výhybka č. 301 v majetku Správy železnic, zákaz jízdy drážních vozidel
92	HV112– HV14	Se111 – IS Se4	214	X	X	X	X	spojovací kolej mezi výtažnou kolejí 6v a vlečkami ČD a AGROWEST

1	2	3	4	5	6	7	8	9
93	X	X	X	X	X	X	X	zákaz jízdy dražních vozidel, jiný provozovatel

HV = Hrot jazyků výhybky

IS = Izolované styky kolejnic (SŽDC S3 díl XIV Kapitola III)

KKK = Konec koleje zakončené zarážedlem

NV = Námezník výhybky

TV = Trakční vedení

*) Minimální hodnota využitelné délky koleje při jízdě vlaku pod ETCS, při dodržení brzdné křivky. Pokud je uvolňovací rychlost menší než 10 km/h, může být využitelná délka prodloužena v závislosti na skutečných brzdících vlastnostech vlaku.

**) Uvedená uvolňovací rychlost za lomítkem je při VCP.

***) Seznam kolejí zařazených do zařízení služeb a seznam kolejí se zvláštním režimem je zveřejněn na Portále provozování dráhy, kde je uveden jeho popis a provozní doba.

2.2.3.5 Staniční zabezpečovací zařízení

V ŽST Klatovy je reléové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie AŽD 71 s rychlostní návěstní soustavou doplněné zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – jednotným obslužným pracovištěm (JOP) pro obsluhu PZS v mezistaničním úseku Klatovy – Běšiny. SZZ obsluhováno místně z dopravní kanceláře. Do staničního zabezpečovacího zařízení je napojeno zabezpečovací zařízení nákladiště Točnick a dále odbočení na neprovozovanou vlečku výhybkou Z1 z koleje 3a obsluhované z PSt.Z. V obvodu staničního zabezpečovacího zařízení jsou pro kontrolu volnosti a obsazení kolejových úseků použity kolejové obvody. Ve stanici jsou celkem tři pomocná stavědla.

Obslužné pracoviště DOZ v Klatovech je obsazeno výpravním DOZ, vybaveno jednotným obslužným pracovištěm (JOP) dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení 3. kategorie pro úsek Plzeň hlavní nádraží (mimo) – Klatovy (mimo). Při zjišťování volnosti vlakové cesty nelze zjišťovat volnost kolejových úseků pohledem na monitor s reliéfem JOP.

2.2.3.6 Traťové zabezpečovací zařízení

Mezistaniční úsek Klatovy - Běšiny

Traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu AHP - 03D bez oddílových návěstidel. Volnost mezistaničního úseku je sledována počítači náprav.

Mezistaniční úsek Klatovy – Janovice nad Úhlavou

Traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu AHP - 03D s oddílovými návěstidly Lo, So, předvěstmi PŘLo a PŘSo. Volnost mezistaničního úseku je sledována počítači náprav.

Mezistaniční úsek Klatovy – Švihov u Klatov

Traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie - automatické hradlo AH 88A s oddílovými návěstidly Lo a So s předvěstmi PŘLo a PŘSo. Pro kontrolu volnosti a obsazení kolejových úseků jsou použity počítače náprav.

Nákladiště Točnick, kde je současně i automatické hradlo AH, je zapojeno do TZZ a zabezpečovacího zařízení stanice Klatovy s možností jednostranné obsluhy (od Klatov)

a uzamčením obsluhy v nákladišti s uvolněním traťové koleje nebo jízdou PMD bez uvolnění tratě.

2.2.3.7 Sdělovací a jiná zařízení

Telefonní okruhy výpravčího ŽST Klatovy

Traťový, přivolávací, místní, účastnický, mobilní telefon.

Radiové spojení: SRD MRS

Telefonní okruhy výpravčího DOZ

Traťový, přivolávací, místní, účastnický, mobilní telefon.

Radiové spojení: SRD MRS

Staniční dozorce ŽST Klatovy

Mobilní telefon.

PC

Na pracovišti operátora ŽD aplikace Centrální rozkazy – desktopový klient s lokální databází (pro potřeby výpravčího) a manipulační kancelář, na pracovišti výpravčího ŽST Klatovy aplikace Dopravní deník (EDD), na pracovišti výpravčího DOZ aplikace GTN.

Pro informování cestujících je instalován v ŽST Klatovy staniční rozhlas, který je v základním stavu ovládán hlasovým informačním systémem pro cestující INISS a je obsluhován manuálně z pracoviště operátora ŽD. Staniční rozhlas je dále instalován v ŽST Švihov u Klatov, Přeštice, Chlumčany u Dobřan, Dobřany a Plzeň-Valcha. V základním stavu je rozhlas ovládán v celé řízené oblasti hlasovým informačním systémem pro cestující INISS, který je automaticky řízen z pracoviště výpravčího DOZ.

2.2.3.8 Stávající popis dopravní technologie

Stávající technologie spočívá především v osobní dopravě. Do stanice se sjedou vlaky osobní dopravy, proběhne přestup a vlaky následně odjíždějí. K této situaci dochází každou hodinu, v sedle (120°) je rozsah osobních vlaků na jednotlivých ramenech nižší.

Vlaky ze směru od Sušice přijíždí zpravidla na 5. staniční kolej. Vozba zajištěna motorovými vozy řady 842, 810, respektive motorové jednotky řady 814. Jako odjezdová pro tyto vlaky slouží kolej č. 3.

Kolej č. 1 je využívána především vlaky dálkové dopravy (R) z Plzně, případně vlaky spěšnými.. Jízdu zde končí, případně pokračuje dále směr Železná Ruda. Vozba zajištěna hnacím vozidlem řady 362 a 5 vozů klasické stavby. V ŽST Klatovy probíhá přepřah hnacího vozidla na nezávislou trakci – vozidlo řady 754.

Nejvíce využívanou kolejí je kolej č. 1. Tuto kolej využívají vlaky dálkové dopravy směr Plzeň, případně osobní vlaky směru Janovice nad Úhlavou. Na osobních vlacích jsou nasazeny motorové vozy řady 842, 810, případně motorové jednotky řady 814.

V nákladní dopravě je stanice obsluhována manipulačními vlaky. Jako vedoucí hnací vozidlo je použito HV řady 742. Odbavení vlaku probíhá zpravidla na 4. staniční koleji.

K datu 1. 12. 2022 je stanice nepřetržitě obsazena výpravním ŽST Klatovy, výpravním DOZ a dle rozvrhu směn pak dozorcem výhybek, staničním dozorcem a operátorkou železniční dopravy.

2.3 Rozsah pravidelné dopravy

Pravidelná železniční doprava na trati 170 je zastoupena pravidelnou dálkovou, regionální a místní nákladní dopravou.

Dálková doprava je reprezentována vlaky kategorie R, přesněji linkou R16. Vlaky jsou vedeny v relaci Praha – Železná Ruda-Alžbětín. Vybrané vlaky mají jinou výchozí, resp. konečnou stanici, např. Rokycany, Plzeň hl.n., či samotné Klatovy. Takt 60 minut ve špičce.

Regionální doprava je reprezentována vlaky kategorie Sp a Os. Vlaky jsou dotovány z finančních prostředků příslušných krajů, tedy z prostředků Plzeňského kraje. Vlaky Sp jsou doplňkovou vzbou pro zajištění intervalu 60 minut v sedle v úseku Klatovy – Rokycany.

Osobní vlaky na úseku Plzeň hl.n. – Klatovy jsou vedeny velice omezeně, a to v počtu dvou párů. O víkendu a ve dnech pracovního volna je rozsah dopravy ještě o jeden pár nižší.

Na úseku Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín jsou vlaky v počtu 9 párů. Některé vlaky jsou ukončeny/ výchozí v ŽST Nýrsko.

Úsek Horažďovice předměstí – Klatovy je zatížen 11 páry osobních vlaků, úsek Klatovy – Domažlice pak 10 páry osobních vlaků.

O víkendu a ve dnech pracovního volna je rozsah dopravy na všech tratích nižší.

Pravidelná nákladní doprava je zajištěna manipulačními nákladními vlaky, jenž uvádí následující tabulka:

Vlak	Komodita	HV	Délka – normativ	Poznámka
Mn 87830	Jednotlivé zásilky	742	650 t – 200 m	jede \cong B
Mn 87831	Jednotlivé zásilky	742	700 t – 300 m	jede \cong B
Mn 87832	Jednotlivé zásilky	742	800 t – 300 m	jede AXE
Mn 87833	Jednotlivé zásilky	742	700 t – 300 m	jede AXE
Mn 89406	Jednotlivé zásilky	742	550 t – 300 m	jede A
Mn 89407	Jednotlivé zásilky	742	550 t – 300 m	jede Δ

Tabulka 1 - Rozsah pravidelné nákladní dopravy, GVD 2022

Počet vlaků jednotlivých kategorií vychází z GVD 2022 ze dne 12. prosince 2021. Uvedený počet vlaků platí pro běžný všední den. Ve dnech pracovního klidu je rozsah dopravy nižší.

Traťový úsek Klatovy - Švihov u Klatov					
směr Klatovy - Švihov u Klatov					
R	Sp	Os	Sv	Mn	Σ
14	3	2	0	1	20
směr Švihov u Klatov - Klatovy					
13	3	2	0	1	19

Traťový úsek Klatovy - Janovice nad Úhlavou					
směr Klatovy - Janovice nad Úhlavou					
R	Sp	Os	Sv	Mn	Σ
2	1	17	0	1	21
směr Janovice nad Úhlavou - Klatovy					
2	1	18	0	1	22

Traťový úsek Klatovy - Běšiny					
směr Klatovy - Běšiny					
R	Sp	Os	Sv	Mn	Σ
0	0	11	0	0	11
směr Běšiny - Klatovy					
0	0	11	0	0	11

Tabulka 2 - Tabulka 4 - Rozsah vlaků pravidelné dopravy v přilehlých úsecích, GVD 2022, SŽ s.o.

3 NAVRHOVANÝ STAV

3.1 Dopravní technologie

Cílová dopravní technologie železniční stanice nedozná změn. Přilehlé mezistaniční úseky zůstávají jednokolejné, s obousměrným provozem.

V cílovém stavu stavby se nepředpokládají žádné úspory systematizace dopravních zaměstnanců.

4 STANOVENÍ DOPRAVNÍCH OPATŘENÍ PŘI JEDNOTLIVÝCH STAVEBNÍCH POSTUPECH

4.1 Hlavní zásady pro tvorbu dopravních opatření

Při stanovení dopravních opatření po dobu výluk vyvolaných jednotlivými stavebními postupy je nutné dodržovat následující zásady:

- Všechna dopravní opatření byla počítána a stanovována dle GVD 2021/ 2022. V době rekonstrukce se nepředpokládá významný rozdíl v rozsahu dopravy. Před započítáním stavby však bude nutno dopravní opatření aktualizovat a přizpůsobit platnému GVD v době výluky.
- Dotčení dopravci budou informováni o konání výluk a budou s nimi opětovně projednány podmínky.
- Při rekonstrukci nástupišť v ŽST Klatovy dojde k omezení drážní dopravy v obvodu nástupišť. Z tohoto důvodu není možné v období rekonstrukce využívat pro výstup a nástup cestujících současně všechny nástupní hrany v ŽST Klatovy.
- Vlaky linky R16 jsou nejčastěji tvořeny lokomotivou, řady 362 a 6 vozy klasické stavby. V určitých fázích rekonstrukce bude vypnuté trolejové vedení, a vlaky budou do stanice přijíždět samospádem, následný přepřah lokomotivy bude taky v určitých fázích rekonstrukce omezen, a určité úseky budou lokomotivy přecházet samospádem.

4.2 Rozsah dopravy v době konání výluk

Kompletní rozsah dopravy odpovídá údajům z kapitoly č. 2.3 této části dokumentace.

V tabulce níže je barevně znázorněn obrat souprav v ŽST Klatovy, v čase ranní špičky (5:00-9:00), v době platnosti GVD 2021/2022.

Z přehledu je zřejmé, že některé soupravy mají odjezd ze stanice 5-15 minut po příjezdu končícího vlaku. Graf obsazení nástupišť je součástí příloh 1-4, dle jednotlivých fází rekonstrukce.

Přehled obratu souprav v ranní špičce v ŽST Klatovy

Trat' číslo	Vlak	Příjezd	Odjezd	Trasa	Vlak	Příjezd	Odjezd	Trasa
trať č. 185	Os 17542	-	5:18	Klatovy - Domažlice	Os 17541	5:13	-	Domažlice - Klatovy
	Os 17500	5:22	-	Sušice - Klatovy	Os 17503	-	5:30	Klatovy - Horažďovice předměstí
	Os 17502	6:22	-	Horažďovice předměstí - Klatovy	Os 17545	6:26	-	Domažlice - Klatovy
	Os 17544	-	6:32	Klatovy - Domažlice	Os 17505	-	6:33	Klatovy - Strakonice
	Os 17504	7:22	-	Horažďovice předměstí - Klatovy	Os 17547	7:10	-	Domažlice - Klatovy
	Os 17506	8:00	-	Horažďovice předměstí - Klatovy	Os 17507	-	7:33	Klatovy - Horažďovice předměstí
trať č. 170	Sp 1700	6:29	-	Plzeň - Klatovy	R 775	-	5:28	Klatovy - Praha hl.n.
	R 778	7:29	-	Praha hl.n. - Klatovy	R 757	-	6:30	Klatovy - Praha hl.n.
	Sp 1702	7:49	8:03	Plzeň - Železná Ruda - Alžbetín	Os 7807	-	6:39	Klatovy - Hořovice
	R 776	8:27	8:40	Praha hl.n. - Železná Ruda - Alžbetín	R 759	-	7:30	Klatovy - Praha hl.n.
					Sp 1701	-	8:28	Klatovy - Rokycany
trať č. 183	Os 7540	-	6:40	Klatovy - Železná Ruda Alžbetín	Os 7541	5:17	-	Železná Ruda Alžbetín - Klatovy
					Os 7561	6:16	-	Nýsko - Klatovy
					Os 7543	7:16	-	Železná Ruda Alžbetín - Klatovy

4.3 Výpočet výlukové propustnosti

S ohledem na navržené stavební postupy se výluková propustnost nestanovuje.

4.4 Trasy náhradní autobusové dopravy

Stavební postupy a dopravní obslužnost jsou navrženy tak, že nevznikla potřeba zavedení NAD.

4.5 Pracovní postupy a omezení v drážní dopravě

4.5.1 Fáze 0: Zařízení staveniště a přeložky sítí

Jedná se o přípravní fázi před samotným zahájením stavebních prací. V této etapě nedojde k omezení provozu drážní dopravy.

Po dobu provádění Fáze 0 bude zřízen koordinovaný provizorní přístup do bytového domu a do výpravní budovy. Na konci této fáze budou zpevněné plochy uvedeny do provizoria, ale umožňující pohyb veřejnosti.

Cestující musí být o plánovaném omezení včas informováni, a to elektronicky a vývěskami v ŽST Klatovy.

Délka trvání stavebního postupu a předpokládaný termín zahájení prací je uveden v harmonogramu stavby, který tvoří přílohu č. 3 k Souhrnné technické zprávě - zásady organizace výstavby. (B.8, příloha 3) a tvoří 20 dní.

4.5.2 Fáze 1: ŽST Klatovy, rekonstrukce výpravní budovy, druhého a třetího ostrovního nástupiště.

Fáze 1) ŽST Klatovy, rekonstrukce výpravní budovy, 2. a 3. ostrovního nástupiště

V první části prací dojde pracím v hlavní budově ŽST Klatovy. Fáze je rozdělaná na dvě delší podetapy. Cestující veřejnost může v omezené formě využívat halu VB, toalety atp. Začátek stavebních prací a následná délka trvání stavebního postupů je uvedena v harmonogramu stavby, který tvoří přílohu č. 3 k Souhrnné technické zprávě - zásady organizace výstavby. (B.8, příloha 3). Z přílohy je zřejmé, že omezení drážní dopravy stavebního postupu činí 14 týdnů, s plánovaným zahájením omezení provozu na dráze na konci března 2024.

Fáze 1a-1: Rekonstrukce části VB, průchodu na 1. nástupiště, části výstupu 2. ostrovního nástupiště

V této fázi se bude rekonstruovat severovýchodní část VB v místě stávajícího bufetu a průchodu na 1.nástupiště a do podchodu. Bude provedena vestavba výtahu na 2. ostrovní nástupiště, úprava stávajícího 2. nástupiště v okolí vestavby výtahu včetně zastřešení, rekonstrukce 1/2 podchodu pro výstup na 2.ostrovní nástupiště včetně, ve směru na Plzeň.

Cestující budou moci využít pouze výstup a část 2. nástupiště, ve směru od Železné Rudy, v délce přibližně 100 m. Druhou část nástupiště č.2, směr Plzeň nebude možné využívat. Nástupiště č. 1 a 3. bude v provozu bez omezení. Vstup do podchodu pro cestující bude možný z přednádraží. V podchodě bude omezen pohyb cestujících v 1/2 a část podchodu se bude rekonstruovat. Dopravci budou o vjezdu vlaků na obsazenu nebo kusou kolej předem informováni. Pracovní místo bude kryto přenosnou návěstí Stůj.

V době vestavby výtahu a rekonstrukce zastřešení u 2. ostrovního nástupiště v ŽST Klatovy dojde k omezení provozu u kolejí č. 1 a 3, v délce přibližně 120 m u druhého nástupiště ve směru od Plzně. Délka trvání stavebních postupů, ve kterých dojde k omezení provozu na se předpokládá na období 11 týdnů, viz harmonogram stavby, který tvoří přílohu č. 3 k Souhrnné technické zprávě - zásady organizace výstavby. (B.8, příloha 3). Po dobu vestavby výtahu u 2. nástupiště dojde k odstranění části 3. koleje v délce přibližně 50 m mezi km 49,234 – 49,184. V tuto dobu nebude možné použít 3. kolej pro případný přejezd vlaků. Kolej bude způsobilá pro zastavování vlaků ve směru od Železné Rudy, v délce přibližně 100 m. Dopravci budou o vjezdu vlaků na obsazenu nebo kusou kolej předem informováni. Pracovní místo bude kryto přenosnou návěstí Stůj. Graf obsazení nástupišť, ve kterém je zpřehledněna možnost příjezdu vlaků v čase ranní špičky je uveden v příloze č. 1. V době výluky, včetně odstranění části 3. koleje je možné využít 2. ostrovní nástupiště a koleje č. 1 a 3 v části od Železné Rudy, pro vlaky neelektrické trakce, v délce přibližně 100 m.

V rámci stavebního postupu dojde v určitých fázích k výluce 1. nebo 3. staniční koleje. Podrobnou dobu výluky najdete v Harmonogramu stavebních prací. Jedná se o krátkodobé výluky v rozmezí 2-13 dní, kdy vždy je vyloučena pouze jedna ze dvou kolejí.

Na dobu přibližně 2-13 dní (celková doba činí 43 dní) dojde v rámci stavebního postupu u rekonstrukce zastřešení k odpojení trakčního vedení u kolejí č. 1 a 3, včetně obou zhlaví. Přesné načasování prací a napěťové výluky jednotlivých kolejí předloží zhotovitel stavby v HMG stavby a předloží v dostatečném předstihu řízení provozu. Předpokládané termíny výluk jsou uvedeny v Harmonogramu stavebních prací.

V době napěťové výluky u první a třetí koleje, bude odpojené i trolejové vedení 5. a 2. koleje. Pro vlaky elektrické trakce bude k dispozici kolej č. 4, s nástupní hranou. S ohledem na technologii provozu nelze provozovat stávající organizaci vlaků R v elektrické trakci na jedné koleji. Z toho důvodu po domluvě s dopravcem navrhuji vjezd vlaků kategorie R do stanice samotíží. Posléze zde bude přítomna lokomotiva nezávislé trakce, která bude ve stanici vykonávat posun elektrické lokomotivy a vlaky odjíždějící z ŽST Klatovy vytlačí jako nezavěšený postrk do záhlaví. Graf rychlosti pro vlaky příjíždějící do ŽST Klatovy samotíží, jsou součástí přílohy č. 6

Možnost příjezdu vlaků na jednotlivé nástupiště v čase ranní špičky je znázorněn v příloze č. 1, spolu se zobrazením prací ve stanici. Doba výluky provozu drážní dopravy u stavebního postupu je stanovena na 11 týdnů, s předpokládaným začátkem stavebních prací uvedením v harmonogramu stavby.

Fáze 1a-2: Rekonstrukce částí 2. ostrovního nástupiště

V této fázi dojde k výškové úpravě stupňů stávajícího schodiště včetně úpravy zábradlí a zastřešení, úprava stávajícího 2. nástupiště v okolí stávajícího schodiště, rekonstrukce podchodu v místě schodiště.

Cestující se na 2. a 3. ostrovní nástupiště dostanou podchodem, který již prošel rekonstrukcí fáze 1a-1.

V době rekonstrukce 2. ostrovního nástupiště v ŽST Klatovy dojde k omezení provozu u kolejí č. 1 a 3, v délce přibližně 50 m ve směru od východu z podchodu směr Železná Ruda. Délka trvání stavebních postupů, ve kterých dojde k omezení provozu se předpokládá na období 3 týdnů, s termínem stanoveným v harmonogramu stavby na . Cestující i vlaky budou v tuto dobu rekonstrukce využívat část nástupiště ve směru od Plzně, v délce přibližně 80 m (tedy v km 49,310-49,225)

V závěru stavebního postupu dojde ke GPK koleje č. 1 a 3 podél nástupní hrany. Po dobu úpravy GPK, se vlakům s plánovaným příjezdem na vyloučenou kolej (vždy kolej č. 1 nebo 3) povolní vjezd na druhou nevyloučenou kolej (vždy kolej č. 1 nebo 3).

GPK pro kolej č. 3 je stanovena v délce přibližně 170 m, od km 49,2 ve směru na Železnou Rudu. GPK pro kolej č. 1 je stanovena v délce přibližně 250 m, od km 49,3 ve směru na Železnou Rudu.

Přehled stavebních prací je uveden v příloze č. 1, spolu s grafem obsazení nástupišť u tohoto stavebního postupu.

Fáze 1b) Rekonstrukce 3. ostrovního nástupiště

V této fázi se bude rekonstruovat zbytek VB včetně provedení vestavby výtahu z VB do podchodu, Bude provedena vestavba výtahu na 3. ostrovní nástupiště a výšková úprava stávajícího schodiště, úprava stávajícího 3. nástupiště v okolí vestavby výtahu a stávajícího schodiště včetně zastřešení a rekonstrukce zbývajících částí podchodu.

Na začátku stavebního postupu dojde k přesunu prodeje jízdních dokladů, toalet pro veřejnost a čekárny a sítí do provizorních prostor přenosných kontejnerů umístěných podél prvního nástupiště, vpravo.

V téhle fázi se neuvažuje o možnosti využívání třetího nástupiště. Vyloučené budou koleje č. 2 a 4 v délce celého nástupiště, tedy v km 49,046 - 49,271 po dobu 8 týdnů, předpokládaný termín je stanoven v harmonogramu stavby na konec srpna 2024, kteří tvoří přílohu č. 3, k Souhrnné technické zprávě - zásady organizace výstavby. (B.8, příloha 3). Koleje a nástupiště nebude možné využívat pro výstup a nástup cestujících. V závěru stavebního postupu dojde k úpravě GPK kolejí č. 2 a 4 podél nástupní hrany. Výluková opatření nutné k provedení GPK není nutné stanovit, jelikož koleje budou mimo provoz po celou dobu rekonstrukčních prací u 3 ostrovního nástupiště.

Vlaky osobní dopravy budou po dobu rekonstrukce třetího nástupiště využívat zbylé dva nástupiště. Některé vlaky nebudou moci čekat na příjezdové koleji v rámci obratu na následující odjezd, ale budou muset být přestaveny na odstavnou kolej bez nástupiště. Přehled využití nástupišť v čase ranní špičky je znázorněn spolu s místem rekonstrukce v příloze č. 2.

Cestujícím bude umožněn přechod na druhé nástupiště podchodem z přednádraží. Prostory a úroňový přechod pro výpravního v téhle fázi rekonstrukce nebude omezen. Část podchodu bude uzavřena, pro transport materiálu. Cestující budou moci využívat druhou část podchodu.

V určitých fázích bude možné využít 3. ostrovní nástupiště a koleje č. 2 a 4 v části od Železné Rudy, pro vlaky neelektrické trakce, v délce přibližně 100 m. Koleje budou ukončení přenosnou návěstí stůj a dopravci budou o této skutečnosti předem informováni. Koleje č 2 a 4 budou v tuto dobu kusé, nepřejížděné.

Na dobu přibližně 2-6 dní (celkově 31 dní) dojde v rámci stavebního postupu u rekonstrukce zastřešení k odpojení trakčního vedení kolejí č. 2 nebo 4 mezi výhybkami. Vlaky elektrické trakce, ve směru od Prahy, Plzně a Hořovic, včetně přepřahu lokomotiv budou využívat zbylé koleje 1,3,5. Není nutné zavádět výluková opatření, jelikož koleje č. 2 a 4 nejsou v době rekonstrukce plánované pro provoz vlaků.

V této fázi dále dojde taky k stavebním pracím na hlavní budově ŽST, které neomezí provoz na dráze.

4.5.3 Fáze 2: Rekonstrukce bytového křídla

V této fázi rekonstrukce budou prováděny práce na bytovém křídle budovy, které neomezí provoz drážní dopravy. Délka trvání stavebního postupu je uvedena v harmonogramu stavby, který tvoří přílohu č. 3 k Souhrnné technické zprávě - zásady organizace výstavby.

Stavební práce neovlivní provoz na dráze, proto není nutné stanovovat výluková opatření.

4.5.4 Fáze 3 : Rekonstrukce administrativního křídla, vymístění DK

Tahle etapa je rozdělaná na dvě dílčí části. Délka trvání stavebního postupu je uvedena v harmonogramu stavby, který tvoří přílohu č. 3 k Souhrnné technické zprávě - zásady organizace výstavby.

Fáze 3a) Rekonstrukce administrativního křídla a vymístění DK

Osobní pokladny, toalety i zázemí pro cestující veřejnost budou přestěhované zpátky do zrekonstruované části výpravní budovy. Cestujícím bude umožněn přechod na druhé a třetí nástupiště podchodem z výpravní budovy. Přístup na první nástupiště bude z výpravní budovy.

V této fázi dojde k rekonstrukci v části administrativního křídla budovy, rekonstrukci místnosti dopravní kanceláře a k ní přilehlým objektům. Stávající DK bude přesunuta do provizorních prostor. Přesun zabere max. 1 týden. Provoz na dráze nebude po dobu přesunu DK omezen. V době přesunu DK bude nutné zvýšit počet zaměstnanců dohlížejších na provoz drážní dopravy. Reléová místnost zůstává beze změny.

Dále v této etapě dojde k přesunu ordinace a administrativy do již zrekonstruované části budovy.

V téhle fázi vybudovaný provizorní přechod pro výpravčího, nalevo od stávajícího přechodu. Výpravčí taky nebude využívat stávající východ z dopravní kanceláře, ale na první nástupiště projde přes chodbu v budově. Poloha přechodu je znázorněná na obrázku přílohy č. 3.

Po dokončení fáze 3a a přemístění DK začnou práce na fázi 3b. Fáze 3a nemá zásadní vliv na provoz drážní dopravy.

Fáze 3b) Rekonstrukce administrativního křídla

V této části prací dojde k rekonstrukci administrativního křídla a 1. nástupiště – jeho zastřešení. Na konci etapy dojde k přesunu DK do zrekonstruovaných prostor VB.

Na začátku této fáze dojde k GPK úpravě 5. koleje, s dočasným vyloučením provozu, v délce přibližně 250 metrů podél nástupiště, od km 49,3 Posléze nebude provoz na dráze omezen. Výluková opatření pro výluky z důvodu GPK jsou stejné jako pro výluky 5. koleje.

Vyloučená bude kolej č. 5 v délce celého nástupiště a dál ve směru na Plzeň, v celkové délce přibližně 250 m, od km 49,3. Kolej a nástupiště nebude možné použít pro výstup a nástup cestujících. Vlaky osobní dopravy budou využívat zbylé dvě nástupiště. Grafické znázornění obsazení nástupišť při vyloučení 5. koleje je spolu se nákresem zrekonstruovaných prostor součástí přílohy 4. Cestující se k druhému a třetímu nástupišti dostanou přes podchod z centrální části výpravní budovy. Prostor pro cestující veřejnost v centrální části nebude omezen.

Celková délka omezení provozu na dráze u stavebního postupu 3b, kdy dojde k vyloučení 5. koleje, se předpokládá na 20 týdnů, přesný termín stavebních prací je stanoven

v Harmonogramu stavby, který tvoří přílohu č. 3 k Souhrnné technické zprávě - zásady organizace výstavby.

Je uvažováno s výlukou trakčního vedení po dobu celé fáze 3b (práce na fasádě a rekonstrukci zastřešení). Proto jsou všechny vlaky elektrické trakce, v navrhovaném řešení obsazení kolejí směřované na 1., 2. a 4. kolej. S vypnutou trakcí na koleji číslo 5 není možné využívat kolej č. 3 pro vlaky elektrické trakce.

V téhle fázi rekonstrukce nebude výpravčí moci využívat stávající úrovňový přechod k 2. a 3. nástupišti. Bude vybudovaný provizorní přechod pro výpravčího, nalevo od stávajícího přechodu.

4.5.5 Fáze 4: Rekonstrukce 1. nástupiště směr Železná Ruda

Vyloučená bude část koleje č. 5 v místě prací, tedy v délce přibližně 50 m, od km 49,1 ve směru na Železnou Rudu. Předpokládaná délka výluky je dle harmonogramu stavby stanovena na 8 týdnů. Přesný termín ne uveden v Harmonogramu stavby, který tvoří přílohu č. 3 k Souhrnné technické zprávě - zásady organizace výstavby. Nevyloučenou část koleje a nástupiště bude možné využívat. Dopravci budou o vjezdu vlaků na obsazenou nebo kusou kolej předem informováni. Pracovní místo bude kryto přenosnou návěstí Stůj.

Cestující se k druhému a třetímu nástupišti dostanou přes podchod z centrální části výpravní budovy. Prostor pro cestující veřejnost v centrální části nebude omezen. Část koleje č. 5 a 1. nástupiště ve směru na Plzeň, od km 49,1 bude možné využívat tak pro vlaky elektrické jako i dieselové trakce, čím dojde k uvolnění provozu na druhém a třetím nástupišti, i když to není v grafu obsazení nástupišť znázorněno.

Výpravčí bude v nově zrekonstruované kanceláři, a bude využívat stávající podchod pro přístup na 2. a 3. nástupiště.

4.5.6 Fáze 5: Odstranění stávajících a položení nových sítí

Fáze nemá vliv na provoz drážní dopravy a pohyb cestující veřejnosti a výpravčího.

4.5.7 Fáze 6: Finální povrchy

Fáze nemá vliv na provoz drážní dopravy a pohyb cestující veřejnosti a výpravčího.

5 ZÁVĚR

Po ukončení rekonstrukce dochází ke zvýšení pocitu bezpečnosti cestující veřejnosti (kamerový systém, vhodnější osvětlení) a díky úpravám v odbavovací hale, úpravě zázemí prodejny jízdenek, rekonstrukce sociálních zařízení, vestavbě výtahů, ke zlepšení kultury cestování. V rekonstruované budově bude doplněn instalovaný orientační a informační systém pro cestující v souladu se směrnicí SŽ SM118. Přehled dopravních opatření v jednotlivých fázích pracovních postupů je zpřehledněn a doplněn grafy, které jsou součástí přílohy.

Cestující i dopravci musí být o rekonstrukci a omezení v jednotlivých fázích rekonstrukce informováni s dostatečným předstihem.

Po dobu odpojení trolejového vedení u stavebního postupu – rekonstrukce zastřešení u 2. ostrovního nástupiště, u kolejí č. 1a 3, kdy bude odpojené i trolejové vedení kolejí č. 2 5 je nutné změnit technologii provozování vlaků kategorie R. Vlaky budou do stanice v této době přijíždět samotíží, posléze zde bude přítomna lokomotiva nezávislé trakce, která bude vykonávat posun elektrických lokomotiv. Odchozí vlaky dieselová lokomotiva z ŽST Klatovy vytlačí jako nezavěšený postrk do záhlaví.

Vypracoval: Ing. Radek Kubec, prosinec 2021, kapitolu 4 a 5 zpracovala Ing. Brtáňová Zuzana červen 2023

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Fáze 1a-1 a 1a-2 Rekonstrukce části VB, průchodu na 1. nástupiště, 2. ostrovního nástupiště

Příloha č. 2: Fáze 1b) Rekonstrukce 3. ostrovního nástupiště

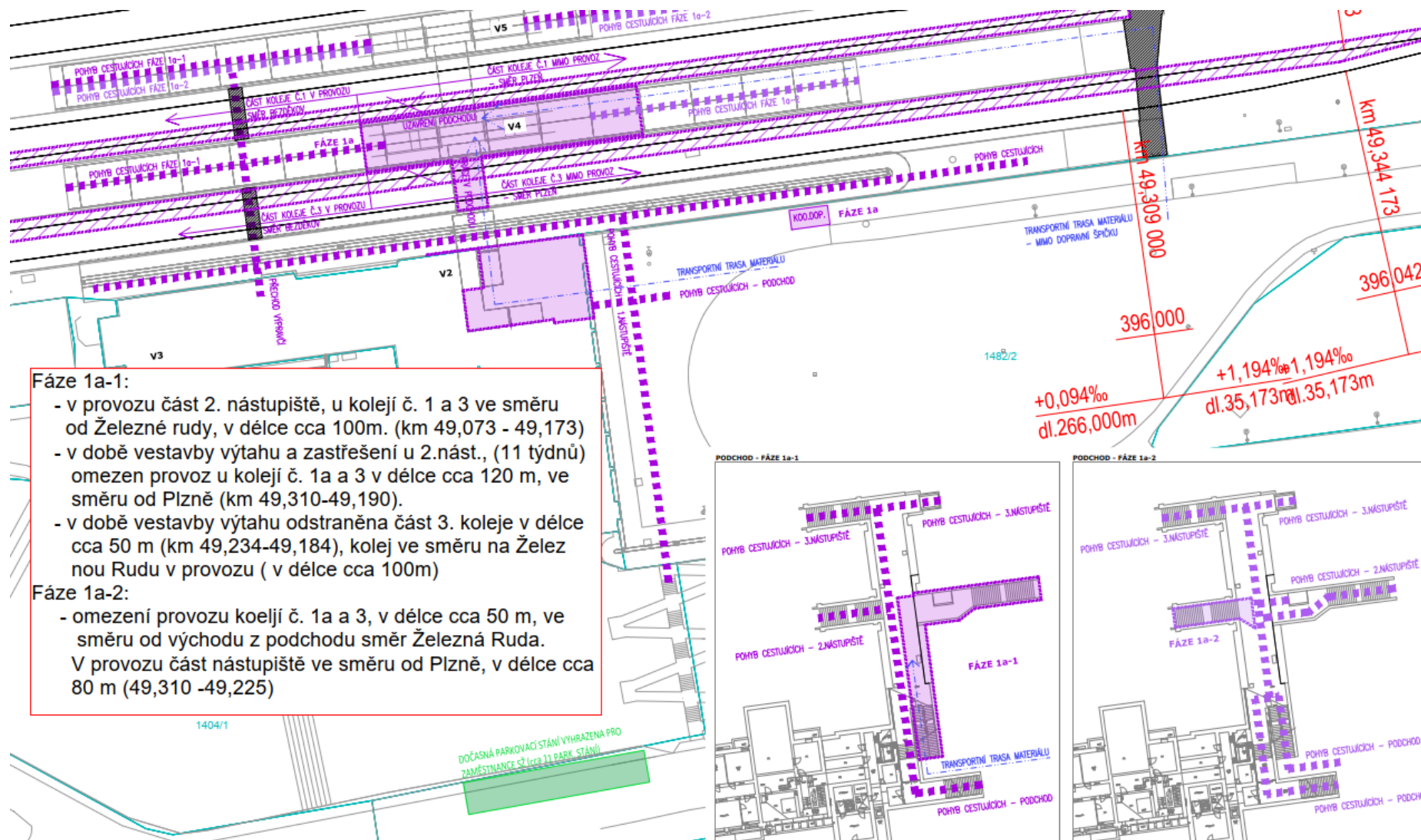
Příloha č. 3: Fáze 3a) Rekonstrukce administrativního křídla a vymístění DK

Příloha č. 4: Fáze 3b) Rekonstrukce administrativního křídla a 1. nástupiště

Příloha č. 5: Fáze 4) Rekonstrukce 1. nástupiště směr Železná Ruda

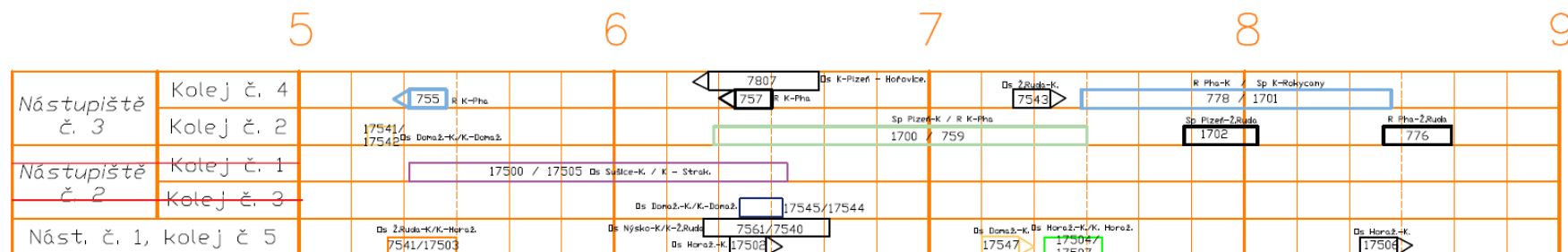
Příloha č. 6: Graf Rychlosti pro vlak kategorie R ve směru Plzeň - Klatovy

Příloha č. 1: Fáze 1a-1 a 1a-2) Rekonstrukce části VB, průchodu na 1. nástupiště, 2. ostrovního nástupiště

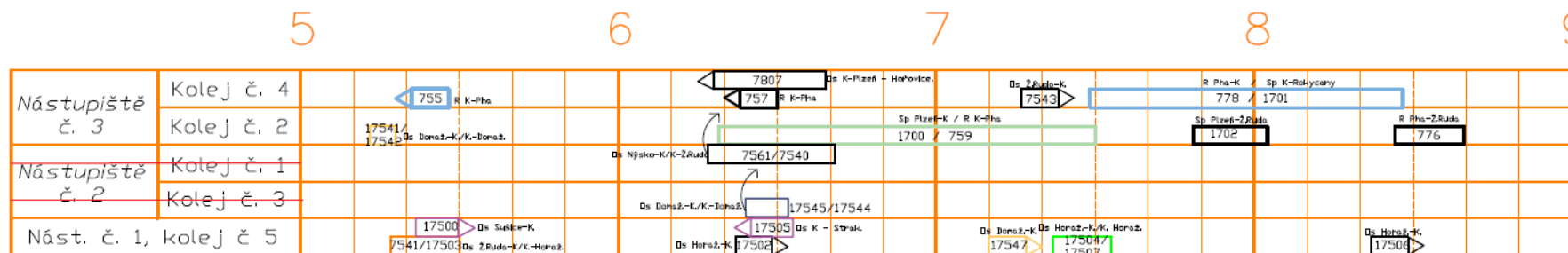


Příloha č. 1: Fáze 1a-1 a 1a-2) Rekonstrukce části VB, průchodu na 1. nástupiště, 2. ostrovního nástupiště

ŽST Klatovy – vyloučené 2. nástupiště



ŽST Klatovy – vyloučené 2. nástupiště



Legenda: Ex, R, Sp

Ds, Sv



Končící vlak a čas na odstavení soupravy



Vychází vlak a čas na přísun soupravy

Fáze 1b:

- rekonstrukce 3. ostrovní nástupiště - nástupiště nebude v provozu
- vyloučené koleje č. 2 a 4, v délce celého nástupiště (km 49,046-49,271) - 8. týdnů
- v závěru st. postupu úprava GPK kolejí č. 2 a 4, v délce celého nástupiště (km 49,046-49,271)
- 6 dní odpojeno trakční vedení kolejí č. 2 a 4 mezi zhlavím

KOLEJ Č. 1
KOLEJ Č. 2
KOLEJ Č. 3
KOLEJ Č. 4
KOLEJ Č. 5
KOLEJ Č. 6

V1
V2
V3
V4
V5

POMĚR CESTUJÍCÍCH - NÁSTUPIŠTĚ
POMĚR CESTUJÍCÍCH - PODLAŽÍ
TRANSPORTNÍ TRASA MATERIÁLŮ

+0,094‰
dl. 266,000m

km 49,046-49,271

396,000

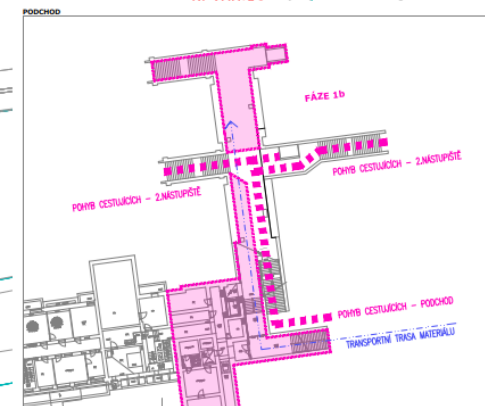
+1,194‰
dl. 35,173m

+1,194‰
dl. 35,173m

DOČASNÁ PARKOVACÍ STÁNÍ VYHRAZENÁ PRO ZAMĚSTNANCE STANICE (1 BOK. STÁNÍ)

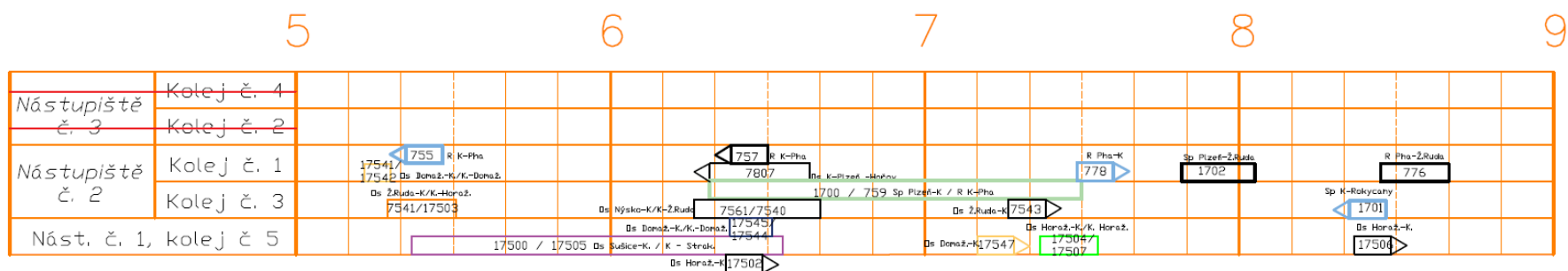
FÁZE 1b

POMĚR CESTUJÍCÍCH - NÁSTUPIŠTĚ
POMĚR CESTUJÍCÍCH - PODLAŽÍ
TRANSPORTNÍ TRASA MATERIÁLŮ



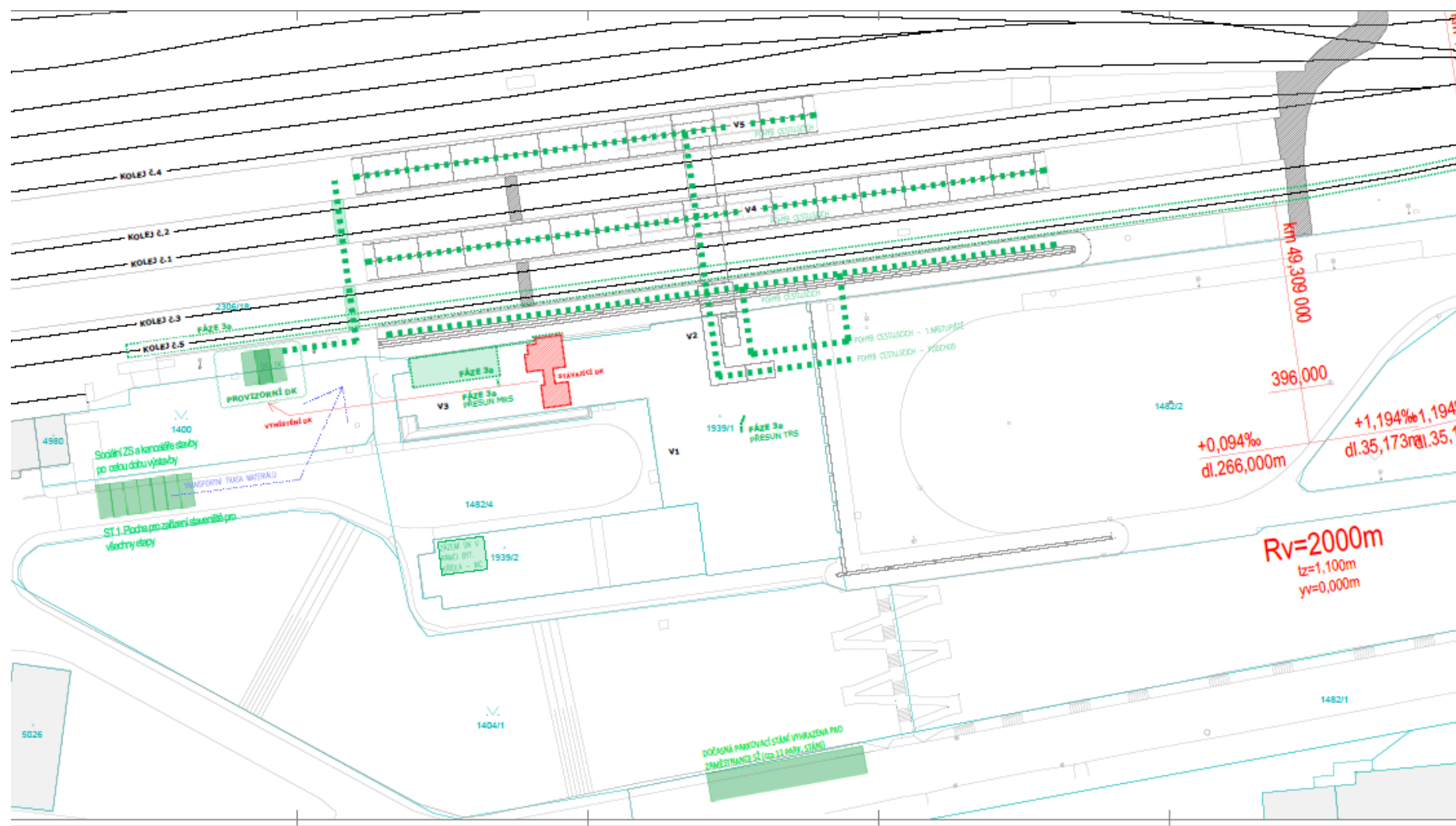
Příloha č. 2: Fáze 1b) Rekonstrukce 3. ostrovního nástupiště

ŽST Klatovy – vyloučené 3. nástupiště

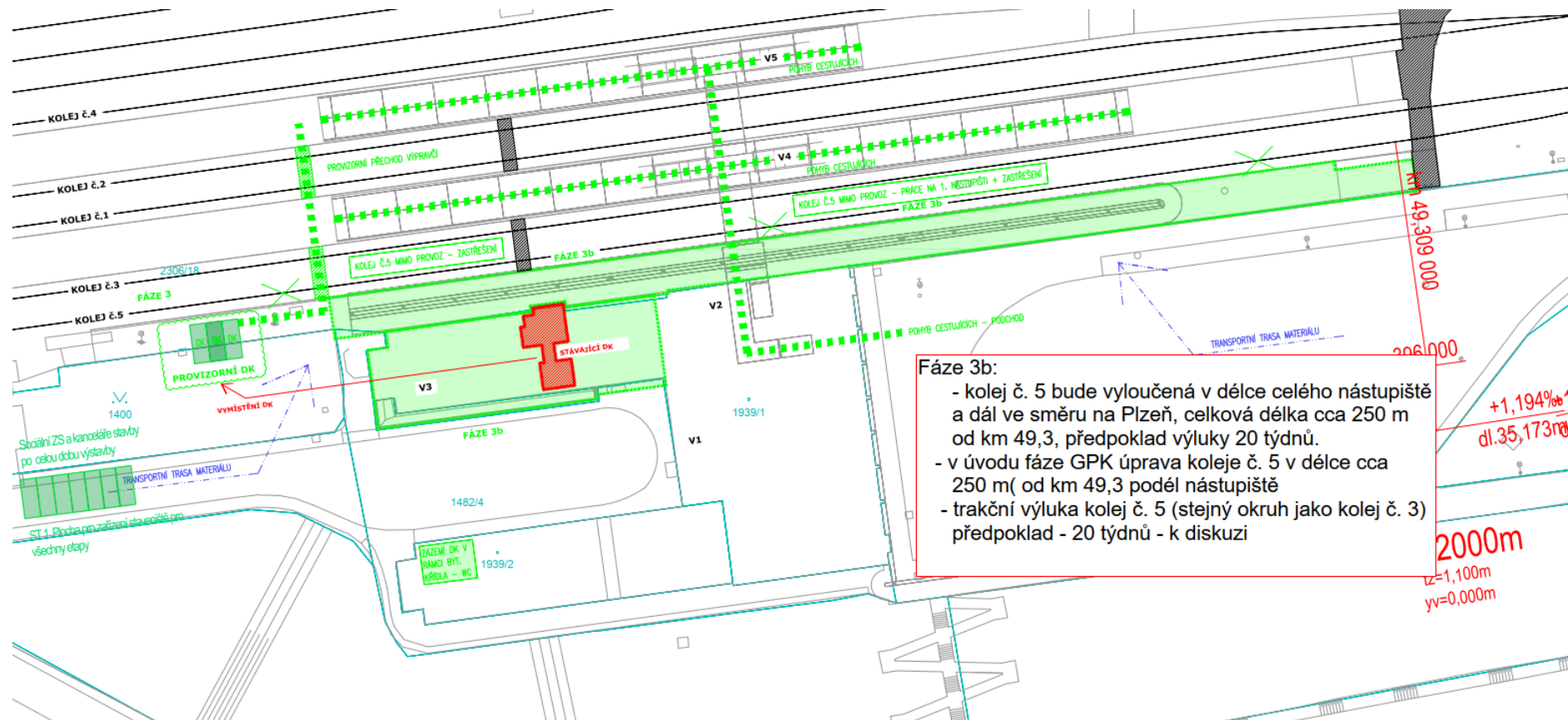


Legenda:  Ex, R, Sp  Končící vlak a čas na odstavení soupravy
 Os, Sv  Vychozí vlak a čas na přísun soupravy

Příloha č. 3: Fáze 3a) Rekonstrukce administrativního křídla a vymístění DK

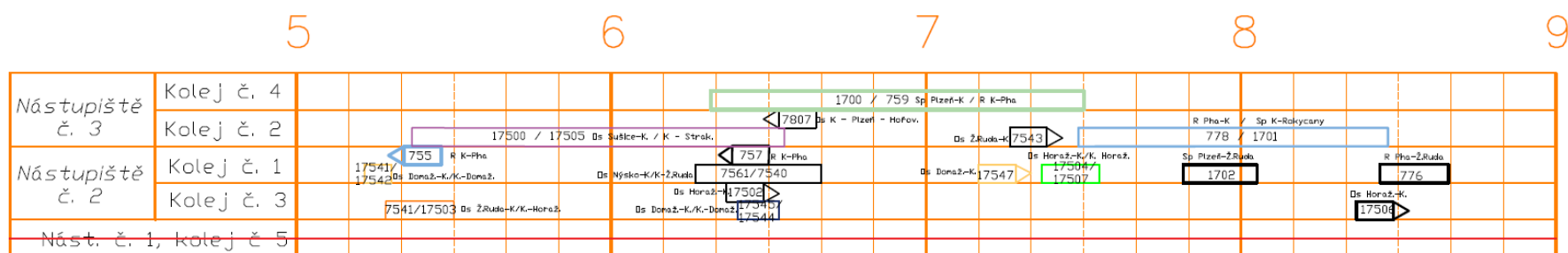


Příloha č. 4: Fáze 3b) Rekonstrukce administrativního křídla a 1. nástupiště



Příloha č. 4: Fáze 3b) Rekonstrukce administrativního křídla a 1. nástupiště

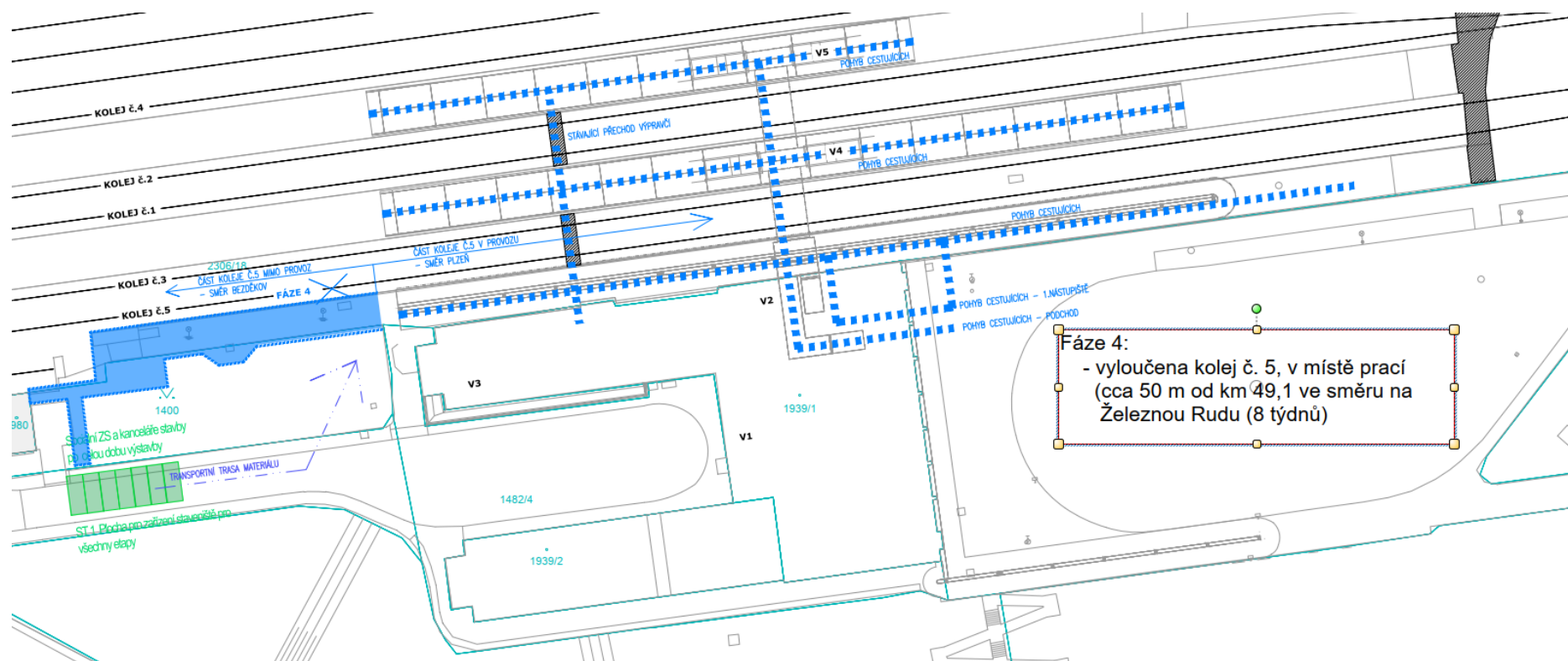
ŽST Klatovy – vyloučené 1. nástupiště



Legenda:

- Ex, R, Sp Ex, R, Sp
- Os, Sv Os, Sv
- ▶ Končící vlak a čas na odstavení soupravy
- ◀ Vychozí vlak a čas na přisun soupravy

Příloha č. 5: Fáze 4) Rekonstrukce 1. nástupiště směr Železná Ruda



Příloha č. 6: Graf Rychlosti pro vlak kategorie R ve směru Plzeň - Klatovy

