



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



ČISTOPIS 05/2018

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:
Investor, objednatel:  Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 <small>Správa železniční dopravní cesty</small>		Korespondenční adresa: Správa železniční dopravní cesty, s. o. Stavební správa západ Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9		
METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 gen. ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		 METROPROJEKT		Souprava číslo:
HIP: Ing. Václav KŘIVÁNEK tel.: +420 296 154 330 Specialista profese: Ing. David PÖSCHL Stupeň: DSP	Podpis:  	Název a účel díla: Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009		
Zpracovatelské středisko: S-60 tel.: +420 296 154 247 Vedoucí střediska: Ing. Petr ZOBAL Odpovědný projektant: Ing. David PÖSCHL	Podpis:  	Název části díla: Provozní a dopravní technologie	B.2	
Vypracoval: Ing. Tomáš HOŘENÍ Kontroloval: Ing. Václav KŘIVÁNEK Skart. znak: V20/2039 Počet formátů: 23 x A4	Podpis:   Datum: 05/2018	Název přílohy: TEXTOVÁ ČÁST		Změna: - Číslo příl.: 001
	Měřítko: -	IČD:	17	7163
			02	02
			00	00

OBSAH:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	2
2. DOPRAVNĚTECHNOLOGICKÉ VYHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU	3
2.1 Základní traťové parametry	3
2.2 Dopravny a zastávky	4
2.2.1 ŽST Pačejov	4
2.2.2 Zastávky	6
3. ROZSAH DOPRAVY	7
3.1 Současný stav	7
3.2 Výhledový stav	8
4. NÁVRHOVÝ STAV	9
4.1 Základní traťové parametry	9
4.2 Dopravny a zastávky	9
4.2.1 ŽST Pačejov	9
4.2.2 ŽST Nepomuk	11
4.2.3 Zastávky	12
4.3 Jízdní doby	12
4.4 Provozní intervaly a následná mezidobí	13
5. DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE V PRŮBĚHU VÝSTAVBY	14
5.1 Hlavní zásady	14
5.1.1 Předpokládaný rozsah dopravy v průběhu výstavby	14
5.1.2 Náhradní doprava	14
5.1.3 Výlukové GVD	15
5.2 Dopravní opatření v jednotlivých stavebních postupech	15
5.2.1 Stavební postup č. 0	15
5.2.2 Stavební postup č. 1	15
5.2.3 Stavební postup č. 2	16
5.2.4 Stavební postup č. 3a	16
5.2.5 Stavební postup č. 3b	17
5.2.6 Stavební postup č. 4a	17
5.2.7 Stavební postup č. 4b	18
5.2.8 Stavební postup č. 5	19
5.2.9 Stavební postup č. 6	19
6. SEZNAM PŘÍLOH	20

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby:	Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 - 304,009
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení a realizaci stavby (ve smyslu Vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, příloha č. 5, pro stavby drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení)
Datum zpracování:	05/2018
Charakter:	Rekonstrukce – liniová stavba
Druh stavby :	Stavba dráhy
Místo stavby:	
Kraj:	Plzeňský (trať České Budějovice – Plzeň)
Okres:	Klatovy, Plzeň - jih
Katastrální území:	Horažďovice [641855], Babín u Horažďovic [641871], Velký Bor u Horažďovic [779539], Horažďovická Lhota [770213], Jetenovice [779521], Pačejov [717304], Olšany u Kvášňovic [678236], Milčice [671550], Kovčín [671541], Nekvasovy [702757], Třebčice [697991], Dvorec [703460]
Objednatel dokumentace:	Správa železniční dopravní cesty, s. o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Korespondenční adresa:	Správa železniční dopravní cesty, s. o. Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Hlavní inženýr stavby:	Pavel Vojáček Správa železniční dopravní cesty, s. o. Sušická 25, 326 00 Plzeň
Zhotovitel dokumentace:	METROPROJEKT Praha, a. s. I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2 IČ: 452 71 895, DIČ: CZ45271895
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Václav Křivánek
Zpracovávané objekty:	Provozní a dopravní technologie
Vypracoval:	Ing. Tomáš Hoření Ing. David Pöschl

2. DOPRAVNĚTECHNOLOGICKÉ VYHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU

2.1 Základní traťové parametry

ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA

Železniční trať České Budějovice – Plzeň hl. n., dle tabulek traťových poměrů označená číslem 709B, je jednokolejná trať, která je v úsecích České Budějovice – Výh. Nemanice II, Zliv – Číčenice, Horažďovice předměstí – Nepomuk a Plzeň-Koterov – Plzeň hl. n. dvoukolejná. Trať je elektrifikovaná střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz. Je zařazená do kategorie celostátní dráhy a je součástí transevropského železničního systému TEN-T. Délka celé tratě činí 135,706 km a délka traťového úseku Horažďovice předměstí (km 289,610) – Nepomuk (km 313,859) činí 24,249 km.

Nejvyšší traťová rychlost dosahuje hodnoty 120 km/h v úseku České Budějovice – Výh. Nemanice II, 100 km/h v úseku Výh. Nemanice II – Pačejov, 90 km/h v úseku Pačejov – Nepomuk a 100 km/h v úseku Nepomuk – Plzeň. Zábrzdna vzdálenost na trati je 1000 m v úseku České Budějovice – Výh. Nemanice II a 700 m ve zbylém úseku Výh. Nemanice II – Plzeň.

Traťová třída zatížení dosahuje hodnoty D4 (22,5 t / 8 t) v úseku České Budějovice – Výh. Nemanice II a D3 (22,5 t / 7,2 t) ve zbylém úseku Výh. Nemanice II – Plzeň. Normativ délky vlaků nákladní dopravy je 549 m, normativ délky vlaků osobní dopravy je 220 metrů pro vlaky dálkové dopravy a 130 metrů pro vlaky zastávkové.

Organizování a řízení drážní dopravy na trati se uskutečňuje podle předpisu SŽDC D1. Provoz je v mezistaničním úseku Horažďovice předměstí – Pačejov zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – automatickým hradlem bez oddílových návěstidel a v mezistaničním úseku Pačejov – Nepomuk traťovým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – jednosměrným reléovým poloautomatickým blokem.

Traťový úsek Horažďovice předměstí – Nepomuk, traťové parametry			
Zařazení v síti SŽDC / Kategorie TSI INF O/N	celostátní dráha / P5/F2		
Zařazení v síti evropského žel. systému	TEN-T		
Označení trati dle TTP	709B		
Označení trati dle KJŘ	190		
Označení trati dle Prohlášení o dráze	220		
Označení TÚ	0401		
Délka traťového úseku	24,249 km		
Počet traťových kolejí	2		
Provoz	pravostranný		
Trakce	25kV 50Hz		
Traťové zabezpečovací zařízení	3. kategorie – automatické hradlo bez oddílových návěstidel (Horažďovice předměstí – Pačejov) 2. kategorie – jednosměrný reléový poloautomatický blok (Pačejov – Nepomuk)		
Vlakové zabezpečovací zařízení	není		
Základní traťové rádiové spojení	TRS		
Největší traťová rychlost	100 km/h (Horažďovice předměstí – Pačejov) 90 km/h (Pačejov – Nepomuk)		
Zábrzdna vzdálenost	700 m		
Rozhodný spád / třída sklonu	10 / VI-VII	Horažďovice předměstí – Pačejov	10 / I
	11 / II	Pačejov – Nepomuk	12 / VII
Třída zatížení	D3 (22,5 t/nápr. / 7,2 t/bm)		
Kód tratě pro kombinovanou dopravu	78/402		

ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY A PŘECHODY

Číslo	Staničení	Komunikace	Zabezpečení	Omezení rychlosti v sudém/lichém směru
<i>traťový úsek Horažďovice předměstí – Pačejov</i>				
P1178	293,204	II/188	PZS 3 ZBI	není / není
<i>traťový úsek Pačejov – Nepomuk</i>				
P1179	304,090	ÚK	PZS 3 SBI	není / není
P1180	304,770	III/18614	PZS 3 SBI	není / není
P1181	306,247	ÚK	PZS 3 SBI	není / není
P1182	313,375	III/19115	PZS 3 ZNI	není / není

PROPUSTNÁ VÝKONNOST TRATI

V následující tabulce je uveden ukazatel propustnosti traťového úseku Horažďovice předměstí – Plzeň hl. n. dle údajů převzatých z dokumentace Studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň. Omezujícím mezistaničním úsekem je úsek Blovice – Nezvěstice v koleji č. 1.

Z uvedených údajů vyplývá, že v období přepravní špičky je zmiňovaný úsek plně využit a nenabízí žádné další volné trasy.

Ukazatele propustnosti úseku Blovice – Nezvěstice		
Ukazatel	Kolej č. 1	
	1440 min	120 min
N – počet vlaků	76	10
n – praktická propustnost	124	9
K – využití praktické propustnosti	61 %	111 %
S _o – stupeň obsazení	0,37	0,65
počet volných tras	48	0

2.2 Dopravny a zastávky

2.2.1 ŽST Pačejov

Železniční stanice Pačejov leží v km 301,350 tratě České Budějovice – Plzeň hl. n. Z hlediska umístění v železniční síti je stanicí mezilehlou. Podle účelu a povahy práce je stanicí smíšenou a podle povahy dopravního provozu stanicí mezilehlou. Stanice je přednostní pro směr Pačejov – Nepomuk pro 2. traťovou kolej a pro směr Pačejov – Horažďovice předměstí pro 1. traťovou kolej. Sídlem přednosti PO je stanice Strakonice.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	596 m	S1 – L1	hlavní kolej, TV v celé délce
2	552 m	S2 – L2	hlavní kolej, TV v celé délce
3	572 m	S3 – L3	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej pro vlaky bez výstupu a nástupu cestujících, TV v celé délce
4	534 m	S4 – L4	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
5	547 m	S5 – Se1	odjezdová kolej směr Horažďovice předměstí, bez TV
<i>manipulační koleje</i>			
6	403 m	hrot výh. č. 7 – Vk2	kolej pro manipulaci s vozidly, s boční rampou, bez TV
6a	57 m	nám. výh. č. 7 – zarážedlo	kolej pro manipulaci s vozidly, s čelní rampou, kusá, bez TV
7	113 m	Vk1 – Vk3	kolej pro manipulaci s vozidly, odstavná pro zátěž, bez TV
7a	123 m	nám. výh. č. T3 – zarážedlo	účelová kolej
7b	74 m	nám. výh. č. T3 – garáž TO	účelová kolej

NÁSTUPIŠTĚ

Ve stanici se nacházejí tři úrovněová nástupiště:

- Nástupiště č. 1 u koleje č. 4 délky 116 m sypané
- Nástupiště č. 2 u koleje č. 2 délky 188 m se zpevněnou hranou
- Nástupiště č. 3 u koleje č. 1 délky 190 m se zpevněnou hranou

Nástupiště jsou přístupná pomocí úrovněových přechodů a nejsou bezbariérově přístupná.

VLEČKY

Vlečka č. 2101 „Skladový areál MR Pačejov“ je zaústěna do účelové koleje SŽDC č. 7a výhybkou č. T2 v km 301,589.

Vlečka č. 2043 „HOCO Bohemia s.r.o. v Pačejově“ je zaústěna do vlečky č. 2101 výhybkou č. K1 v km 0,135.

Vlečka „Agropa Olšany“ je zaústěna do vlečky č. 2043 výhybkou č. A1 v km 0,091.

ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie typu elektromechanické vzor 5007 se závislými stavědly. V obvodu stanice je staniční zabezpečovací zařízení s návěstní rychlostní soustavou. Řídicí přístroj umístěný v dopravní kanceláři obsluhuje výpravčí, výhybkářské přístroje na St. 1 a St. 2 obsluhují signalisté. Všechny výhybky a výkolejky jsou zapojeny do staničního zabezpečovacího zařízení vyjma výhybek T1, T2, a T3.

V kolejišti se nacházejí elektromagnetické zámky 6/7 pro možnost jízdy do manipulační koleje č. 6 z horažďovického zhlaví, Vk2/10 pro možnost jízdy do manipulační koleje č. 6 z nepomuckého zhlaví a Vk3/11 pro možnost jízdy do manipulační koleje č. 7 z nepomuckého zhlaví.

Mezistaniční úsek Horažďovice předměstí – Pačejov je vybaven zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – automatickým hradlem bez oddílových návěstidel. Ke zjišťování volnosti úseků koleje slouží počítače náprav. V mezistaničním úseku Pačejov – Nepomuk je užito traťového zabezpečovacího zařízení 2. kategorie – jednosměrného reléového poloautomatického bloku bez kontroly volnosti tratě. Vjezdové návěstidlo do ŽST Pačejov z nesprávné koleje je zřízeno.

V mezistaničním úseku Horažďovice předměstí – Pačejov je užito následující přejezdové zabezpečovací zařízení:

- P1178 (km 293,204): PZS 3 ZBI (AŽD 71) ovládané automaticky jízdou vlaku

V mezistaničním úseku Pačejov – Nepomuk je užito následující přejezdové zabezpečovací zařízení:

- P1179 (km 304,090): PZS 3 SBI (AŽD 71) závislé na návěstidlech ŽST Nepomuk
- P1180 (km 304,770): PZS 3 SBI (AŽD 71) závislé na návěstidlech ŽST Nepomuk
- P1181 (km 306,247): PZS 3 SBI (AŽD 71) závislé na návěstidlech ŽST Nepomuk
- P1182 (km 313,375): PZS 3 ZNI (AŽD 71) ovládané ze stavědla 1 ŽST Nepomuk

Klíče od ručně přestavovaných výhybek a výkolejek má v úschově výpravčí stanice.

ELEKTRICKÝ OHŘEV VÝHYBEK

Elektrickým ohřevem není vybavena žádná výhybka.

TRAKCE

Železniční stanice Pačejov leží na elektrizované trati České Budějovice – Plzeň. Trolejové vedení je napájeno střídavým napětím 25 kV 50 Hz. Napájecí stanice jsou umístěny v km 272,500 TT Strakonice a v km 334,200 TT Nezvěstice. Spínací stanice je umístěna v km 301,300 SpS Pačejov. Trakčním vedením jsou vybaveny dopravní koleje č. 1, 2, 3 a 4. Neutrální pole je v km 301,220 –

301,350 a zasahuje do prostoru nástupišť. Trakční vedení je rozděleno na samostatné sekce kolejí 1+3 a 2+4, rozdělené neutrálním polem.

VLAKOTVORBA A TECHNOLOGIE STANICE, PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ

Většina nákladních vlaků projíždí stanicí bez zpracování. Stanice je obsluhována manipulačním vlakem Mn 88751 relace Kolinec – Pačejov a manipulačním vlakem Mn 88753 relace Pačejov – Strakonice. Tyto vlaky provádějí veškeré práce ve stanici, tj. obsluhu manipulačních míst a vleček.

Ve stanici neprobíhá odbavení cestujících. Ve stanici se nachází čekárna pro cestující.

Stanice má výpravní oprávnění pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě a má výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek na vlečkách a složištích nebo vozových zásilek přepraveců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem.

Stanice je vybavena boční rampou a volnou skládkou u koleje č. 6.

PERSONÁLNÍ POTŘEBA ZAMĚSTNANCŮ OBSLUHUJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ DOPRAVNÍ CESTY

Ve stanici vykonává službu jeden výpravčí, jež má stanoviště ve výpravní budově v dopravní kanceláři. Ve stanici jsou zřízena stavědla St. 1 na horažďovickém zhlaví a St. 2 na nepomuckém zhlaví, na každém z nich vykonává službu jeden signalista.

Souhrn personální potřeby je následující:

Funkce	Počet ve směně	Personální potřeba
výpravčí	1	5,488
signalista	2	10,902
<i>Celkem</i>	3	16,390

2.2.2 Zastávky

ZAST. VELKÝ BOR

Železniční zastávka Velký Bor leží v km 293,152 v mezistaničním úseku Horažďovice předměstí – Pačejov a je přidělena OŘ Plzeň, PO Strakonice. Zastávka je vybavena nástupištěm se zpevněnou nástupní hranou v délce 166 m u koleje č. 1 a v délce 156 m u koleje č. 2. Výška nástupní hrany je do 350 mm nad TK. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná. V zastávce se nachází dvě zděné čekárny. Příchod k nástupištím je přes přejezd v km 293,204.

ZAST. JETENOVICE

Železniční zastávka Jetenovice leží v km 296,967 v mezistaničním úseku Horažďovice předměstí – Pačejov a je přidělena OŘ Plzeň, PO Strakonice. Zastávka je vybavena nástupištěm se zpevněnou nástupní hranou výšky do 350 mm nad TK v délce 133 m u koleje č. 1 a výšky 380 mm nad TK v délce 131 m u koleje č. 2. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná. V zastávce se nacházejí dva přístřešky pro cestující, plechový a betonový. Příchod k nástupištím je po mostě přes trať s cestou.

ZAST. KOVČÍN

Železniční zastávka Kovčín leží v km 304,067 v mezistaničním úseku Pačejov – Nepomuk a je přidělena OŘ Plzeň, PO Strakonice. Zastávka je vybavena nástupištěm se zpevněnou nástupní hranou v délce 149+21 m u koleje č. 1 a v délce 150+20 m u koleje č. 2. Nástupiště jsou přerušena přejezdem P1179 v km 304,090. Výška nástupní hrany je do 350 mm nad TK. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná. V zastávce se nacházejí dva plechové přístřešky pro cestující. Příchod k nástupištím je přes přejezd v km 304,090.

ZAST. NEKVASOVY

Železniční zastávka Nekvasovy leží v km 306,910 v mezistaničním úseku Pačejov – Nepomuk a je přidělena OŘ Plzeň, PO Strakonice. Zastávka je vybavena nástupištěm se zpevněnou nástupní

hranou v délce 180 m u koleje č. 1 a v délce 177 m u koleje č. 2. Výška nástupní hrany je do 350 mm nad TK. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná. V zastávce se nachází zděná čekárna a betonový přístřešek pro cestující. Příchod k nástupištím je podjezdem pod tratí s cestou.

ZAST. MILEČ

Železniční zastávka Mileč leží v km 309,765 v mezistaničním úseku Pačejov – Nepomuk a je přidělena OŘ Plzeň, PO Strakonice. Zastávka je vybavena nástupištěm se zpevněnou nástupní hranou v délce 178 m u koleje č. 1 a v délce 179 m u koleje č. 2. Výška nástupní hrany je do 350 mm nad TK. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná. V zastávce se nachází zděná čekárna pro cestující. Příchod k nástupištím je podjezdem pod tratí s cestou.

3. ROZSAH DOPRAVY

3.1 Současný stav

Rozsah dopravy na řešených úsecích tratí v současném stavu je určen dle GVD 2017/2018.

OSOBNÍ DOPRAVA

V řešeném úseku je dálková osobní doprava tvořena rychlíkovou linkou R11 relace *Plzeň – České Budějovice – Jihlava – Brno* s ukončením některých spojů v Českých Budějovicích a Havlíčkově Brodě. První ranní spoj ve směru Brno je výchozí v ŽST Strakonice, návoz soupravy je na vlaku Os z Českých Budějovic předchozí den večer. Celodenní takt je 120 minut (v období odpolední špičky je doplněn jedním posilovým spojem Sp Plzeň hl. n. – Horažďovice předměstí). Vlaky R zastavují v ŽST Nepomuk a v ŽST Horažďovice předměstí.

Regionální osobní doprava kategorie Os je tvořena základní relací *Plzeň – Horažďovice předměstí*, přičemž část spojů je ukončena v ŽST Nepomuk. Spoje jsou vedeny v základním taktu 120 minut, v období přepravních špiček v taktu 60 minut. V příměstské oblasti je nabídka v prokladu zahuštěna spoji Kozolupy – Plzeň – Blovice. Celodenní takt je 120 minut. Vlaky Os zastavují ve všech stanicích a zastávkách.

Přehled o počtu vlaků osobní dopravy ve sledovaném úseku trati je uveden v následující tabulce.

Úsek	Sudý směr			Lichý směr			Celkem
	R	Os	Sp	R	Os	Sp	
Horažďovice předměstí – Nepomuk	8 / 1	10 / 2	0 / 0	8 / 1	9 / 2	1 / 1	36 / 7

Pozn.: Počty vlaků jsou uvedeny v pořadí za 24 h / za špičkové 2 h a odpovídají běžnému pracovnímu dni.

NÁKLADNÍ DOPRAVA

Pravidelná nákladní doprava v úseku Horažďovice předměstí – Nepomuk je charakterizována zejména provozem vlaků Pn. Část těchto vlaků zastavuje v ŽST Horažďovice předměstí z důvodu křižování, ŽST Nepomuk tyto vlaky projíždějí. Samotnou ŽST Pačejov obsluhují manipulační vlaky relace Kolinec – Pačejov a Pačejov – Strakonice.

Přehled o počtu vlaků nákladní dopravy v jednotlivých úsecích tratí je uveden v následující tabulce.

Úsek	Sudý směr			Lichý směr			Celkem
	Nex	Pn	Mn	Nex	Pn	Mn	
Horažďovice předměstí – Pačejov	0 / 0	3 / 0	1 / 0	0 / 0	4 / 1	1 / 0	9 / 1
Pačejov – Nepomuk	0 / 0	3 / 0	0 / 0	0 / 0	4 / 1	0 / 0	7 / 1

Pozn.: Počty vlaků jsou uvedeny v pořadí pravidelné / podle potřeby.

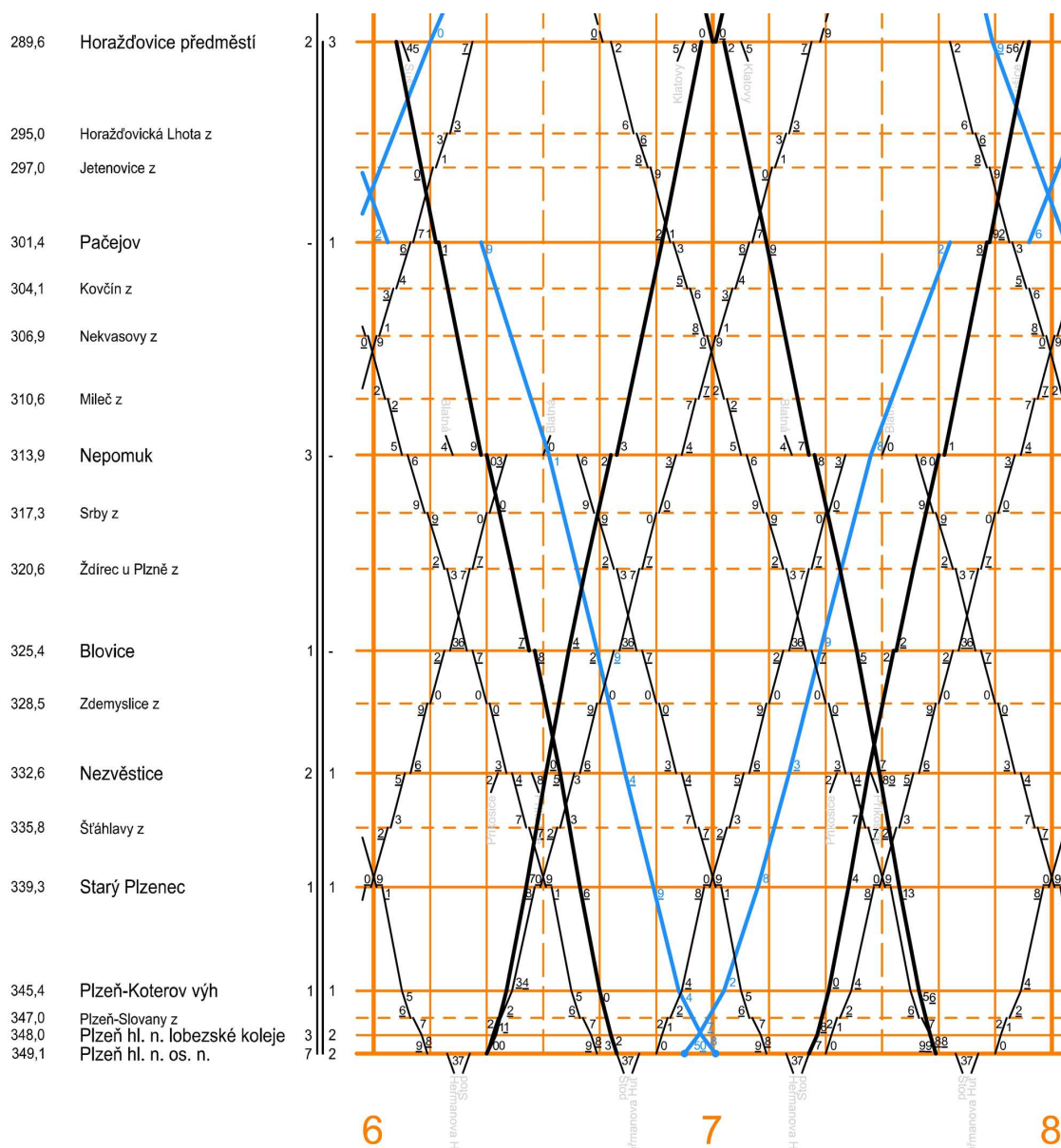
3.2 Výhledový stav

Po realizaci návrhu bude zachována stávající provozní koncepce i rozsah dopravy s adekvátním zkrácením jízdních dob.

Po realizaci návazné stavby vycházející ze Studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň bude zavedena nová provozní koncepce dle schválené varianty Bp(alt) umožňující výrazného navýšení počtu vlaků zejména v příměstské oblasti Plzně.

V případě dálkové dopravy, tedy rychlíkové linky R11, bude i ve výhledu zachován současný rozsah provozu s celodenním intervalem spojů 120 minut. Dojde pouze k úpravě časové polohy linky a s tím související stabilizaci obrátového času v ŽST Plzeň hl. n. při uzlu SS:00 a dále k přesunu křižování do ŽST Horažďovice předměstí (namísto ŽST Katovice).

V případě regionální dopravy bude základ provozní koncepce tvořit relace Os Plzeň hl. n. – Nepomuk – Horažďovice předměstí provozovaná ve špičkovém intervalu 30 minut s ukončením poloviny spojů v Nepomuku a s možností propojení do tras Os Plzeň hl. n. – Stod/Heřmanova Huť přes uzel Plzeň. Ve špičkovém období dále nabídka doplní spoje Sp jedoucí v úseku Plzeň hl. n. – Horažďovice předměstí v prokladu s rychlíkovou linkou R11.



Návrhový GVD Horažďovice předměstí – Plzeň (výřez), Studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň, varianta Bp(alt)

4. NÁVRHOVÝ STAV

4.1 Základní traťové parametry

ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA

Hlavní náplní stavby je rekonstrukce trati 709B v úseku km 299,612 – 304,210, včetně ŽST Pačejov, při které dojde k odstranění propadu rychlosti přes ŽST Pačejov a ke zvýšení traťové rychlosti v přilehlém úseku. Instalováno bude nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, dálkově ovládané z ŽST Horažďovice předměstí, a nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie v úseku Pačejov – Nepomuk. Oba přilehlé mezistaniční úseky budou vybaveny oddílovými návěstidly (AHr Horažďovická Lhota a AHr Nekvasovy), čímž dojde ke zvýšení propustné výkonnosti trati. V ŽST Pačejov a zastávce Kovčín budou zřízena nová nástupiště s mimoúrovňovým přístupem, s výškou nástupní hrany 550 mm a délkou nástupní hrany 120 m. Drážní doprava se na celé trati bude i nadále organizovat a řídit podle předpisu SŽDC D1.

Nejvyšší traťová rychlost v úseku Horažďovice předměstí – Pačejov zůstane zachována v hodnotě 100 km/h, v úseku Pačejov – Nepomuk bude zvýšena z 90 km/h na hodnotu 100 km/h. Zábrzdňá vzdálenost zůstane zachována v hodnotě 700 m.

V rámci návazné stavby vycházející ze Studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň bude zvýšena traťová rychlost v řešeném úseku i v obou přilehlých úsecích až na hodnotu 145 km/h (pro V_k). Tomu odpovídá i návrh geometrické polohy koleje a umístění některých návěstí a návěstidel.

ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY A PŘECHODY

V návrhovém stavu budou všechny stávající přejezdy zachovány. Stavebně upraven bude pouze přejezd P1179, jehož úhel křížení bude zvětšen a dojde k rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie. Na ostatních dotčených přejezdech zůstane zachováno stávající PZZ 3. kategorie.

PROPUSTNÁ VÝKONNOST TRATI

Po realizaci návrhu se zachovává stávající provozní koncepce i rozsah dopravy pouze s adekvátním zkrácením jízdních dob. Z toho důvodu a také z důvodu, že návrh nezasahuje do omezujícího mezistaničního úseku Blovice – Nezvěstice, se zásadně nemění ani propustná výkonnost trati.

Realizací návazné stavby vycházející ze Studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň (varianta Bp) dojde ke zdvoukolejnění úseku Plzeň-Koterov – Nepomuk, čímž vznikne souvislý dvoukolejný úsek Plzeň hl. n. – Horažďovice předměstí. Propustná výkonnost dvoukolejné trati pak bude výrazně vyšší a s dostatečnou rezervou vyhoví i výhledové dopravní koncepci.

4.2 Dopravny a zastávky

4.2.1 ŽST Pačejov

Úpravy v ŽST Pačejov jsou vyvolány zejména zřízením nových nástupišť, zvýšením traťové rychlosti v hlavních kolejích i předjízdě koleji a instalací nového staničního zabezpečovacího zařízení.

V návrhovém stavu sestává ŽST Pačejov pouze ze tří dopravních kolejí – dvojice hlavních a jedné předjízdě v liché kolejové skupině. U hlavní koleje č. 2 je před výpravní budovou navrženo jedno vnější nástupiště, mezi hlavními kolejemi u koleje č. 1 pak jednostranné ostrovní nástupiště. Délka nástupních hran je 120 m, což odpovídá délce zdvojených dvouvozdových elektrických jednotek – předpokládá se se zastavením pouze osobních vlaků.

Dále je navržena jedna předjízdna kolej rozdělená výhybkou č. 6 na koleje č. 3 a 3a. Do předjízdny koleje je napojena manipulační kolej č. 5, která slouží jednak jako spojovací kolej na vlečky, popř. možnost odstavení zátěže pro vlečky, a jednak jako kolej s funkcí VNVK. U koleje bude vybudována nová volná skládka.

STANIČNÍ KOLEJE

ŽST Pačejov, staniční koleje			
Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	740 m	S1 – L1	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
2	903 m	S2 – L2	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
3	477 m	Sc3 – L3	vjezdová a odjezdová kolej pro vlaky bez nástupu a výstupu cestujících, TV v celé délce
3a	192 m	S3a – Se7	vjezdová (ze směru Nepomuk) a odjezdová (ve směru Horažďovice př.) kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
3+3a	740 m	S3a – L3	vjezdová a odjezdová kolej pro vlaky bez nástupu a výstupu cestujících, TV v celé délce
<i>manipulační kolej</i>			
5	290 m	Se8 – zarážedlo	všeobecná nakládková a vykládková kolej, volná skládka dl. 125 m, kusá, bez TV

NÁSTUPIŠTĚ

Ve stanici budou vybudována následující nástupiště:

- Vnější nástupiště č. 1 s délkou nástupní hrany 120 m u koleje č. 2
- Jednostranné ostrovní nástupiště č. 2 s délkou nástupní hrany 120 m u koleje č. 1

Všechna nástupiště budou mít výšku nástupní hrany 550 mm nad TK a budou přístupná z přilehlých chodníků nebo pomocí podchodu.

VLEČKY

Zaústění vleček ve stanici, kromě vlečky č. 2101 se nemění.

Vlečka č. 2101 „Skladový areál MR Pačejov“ je zaústěna do manipulační koleje č. 5 výhybkou č. 7 v km 301,554.

Vlečka č. 2043 „HOCO Bohemia s.r.o. v Pačejově“ je zaústěna do vlečky č. 2101 výhybkou č. K1 v km 0,135.

Vlečka „Agropa Olšany“ je zaústěna do vlečky č. 2043 výhybkou č. A1 v km 0,091.

ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice bude vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo s dálkovým ovládáním z ŽST Horažďovice předměstí, výhledově pak z CDP Praha. Výhybky rozhodné pro stavění vlakových a zabezpečených posunových cest č. 1 – 6 a 8 – 12 budou ovládány ústředně pomocí elektromotorických přestavníků.

Ve stanici bude použita rychlostní návěstní soustava, rychlost při jízdě do odbočky přes výhybky bude snižována dolními světly hlavních návěstidel.

Posunové cesty na dopravní koleje a z dopravních kolejí budou zabezpečené. Dále budou zabezpečené posunové cesty na manipulační kolej č. 5. Posun na vlečku č. 2101 „Skladový areál MR Pačejov“ bude nezabezpečený, dovolovaný zabezpečovacím zařízením uvolněním elektromagnetického zámku s výsledným klíčem KVk2/7. Výsledné klíče K1 a Vka1/Vka2/A1 od výhybek a výkolejek na vlečkách, které jsou v současnosti uloženy u výpravčího v dopravní kanceláři, budou v návrhovém stavu uloženy u vlečkařů. Pro možnost místního posunu mezi manipulační kolejí

č. 5 a vlečkami s využitím koleje č. 3a bude zřízeno fiktivní pomocné stavědlo bez kolonky v kolejišti, jehož předáním dojde k přestavení výhybky č. 6 do opačné polohy, sklopení výkolejky Vk1 a rozsvícení povolující návěsti na návěstidlech Se7 a Se8.

V traťovém úseku Horažďovice předměstí – Pačejov bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu automatické hradlo s návěsním bodem v km 295,120 (AHr Horažďovická Lhota). V traťovém úseku Pačejov – Nepomuk bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu automatické hradlo s návěsním bodem v km 307,000 (AHr Nekvasovy). V obou úsecích zůstanou zachována stávající přejezdová zabezpečovací zařízení 3. kategorie a dojde k jejich úvazce do nového traťového zabezpečovacího zařízení. Výjimku tvoří přejezd P1179 v ev. km 304,079, kde dojde v souvislosti s jeho celkovou přestavbou k rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie.

ELEKTRICKÝ OHŘEV VÝHYBEK

Elektrickým ohřevem výhybek budou vybaveny výhybky ústředně ovládané, rozhodné pro stavění vlakových a zabezpečených posunových cest. Jedná se o výhybky č. 1 – 6 a 8 – 12, celkem tedy 11 výhybek.

TRAKCE

Trakčním vedením střídavé trakční soustavy 25 kV 50 Hz budou vybaveny dopravní koleje 1, 2 a 3 v celé délce. Trakční vedení bude rozděleno do pěti napájecích sekcí – sekce 1, sekce 2, sekce 3 + 3a, sekce 2 v plzeňském zhlaví a sekce 1+3a v plzeňském zhlaví. Rozdělení TV je ovlivněno uspořádáním kolejiště stanice a přítomností neutrálního pole v místě SpS Pačejov. Bylo provedeno prověření dopadů výlukových stavů napájecích sekcí v ŽST Pačejov, jehož výsledky jsou doloženy v Příloze 1 této technické zprávy.

V km 301,590 – 301,598 je navrženo neutrální pole v místě spínací stanice. Neutrální pole je nově umístěno mimo prostor nástupišť, jeho poloha byla prověřena dynamickým posouzením. Z nové polohy nevyplývá nutnost žádných provozních opatření s výjimkou opatření při zastavení elektrické jednotky s jedním sběračem umístěným v zadní části jednotky na koleji č. 3 u cestového návěstidla Sc3, kdy by mohlo dojít k uvážnutí jednotky. Neutrální pole bude v každé koleji označeno příslušnými návěstmi pro elektrický provoz.

ELEKTRICKÁ PŘEDTÁPĚCÍ ZAŘÍZENÍ

Ve stanici se nepředpokládá s pravidelným odstavem vlakových souprav. Elektrická předtápěcí zařízení nejsou navržena.

PERSONÁLNÍ POTŘEBA ZAMĚSTNANCŮ OBSLUHUJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ DOPRAVNÍ CESTY

Stanice bude v návrhovém stavu neobsazena, ovládání bude zajištěno z ŽST Horažďovice předměstí, výhledově pak z CDP Praha.

4.2.2 ŽST Nepomuk

V souvislosti s instalací nového traťového zabezpečovacího zařízení v úseku Pačejov – Nepomuk bude upraveno i staniční zabezpečovací zařízení ŽST Nepomuk. Z důvodu banalizace traťového úseku bude nově osazeno vjezdové návěstidlo 1L (v km 313,002) a odjezdové návěstidlo S2P (v km 313,2) pro vjezdy a odjezdy proti správnému směru.

4.2.3 Zastávky

ZAST. KOVČÍN

V zast. Kovčín bude vybudována dvojice nových bezbariérově přístupných vnějších nástupišť s délkou nástupní hrany 120 m odpovídající plánovanému normativu délky osobních zastávkových vlaků a výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Příchod k nástupišťům je přes přejezd v km 304,090.

Zastávka bude vybavena rozhlasem, informačním zařízením a kamerovým systémem. V zastávce jsou navrženy dva přístřešky pro cestující.

Zastávky Velký Bor, Jetenovice, Nekvasovy a Mileč zůstávají beze změny.

4.3 Jízdní doby

Výpočet jízdních dob a grafů dynamického průběhu rychlostí v části B.7 byl proveden v programu SP VlaDyka verze 1.13.2. K získaným teoretickým jízdním dobám jsou určeny pravidelné jízdní doby přírážkou 4 % u vlaků osobní dopravy a 10 % u vlaků nákladní dopravy a zaokrouhlením na půlminuty v souladu s předpisem SŽDC (ČSD) V7. Brzdné zpomalení je $0,45 \text{ m/s}^2$ u vlaků osobní dopravy a $0,30 \text{ m/s}^2$ u vlaků nákladní dopravy.

Pro výpočet jízdních dob byla tedy uvažována následující vozidla.

- Vlak kategorie R relace Plzeň – České Budějovice (– Jihlava – Brno) – elektrická lokomotiva řady 240 a sedm přípojných vozů typu UIC-Y (85 + 350 t, 16,4 + 170 m, R), rychlostní profil V, zastavuje v ŽST Horažďovice předměstí a ŽST Nepomuk, reprezentující stávající vozbu.
- Vlak kategorie R relace Plzeň – České Budějovice (– Jihlava – Brno) – elektrická lokomotiva řady 380 a sedm přípojných vozů typu UIC-Z (88,2 + 385 t, 18 + 185 m, Rk), rychlostní profil V_{130} , zastavuje v ŽST Horažďovice předměstí a ŽST Nepomuk, reprezentující výhledovou vozbu.
- Vlak kategorie Os relace Plzeň hl. n. – Horažďovice předměstí – elektrická lokomotiva řady 240 a čtyři přípojné vozy typu UIC-Y (85 + 200 t, 16,4 + 100 m, R), rychlostní profil V, zastavuje ve všech stanicích a zastávkách, reprezentující stávající vozbu.
- Vlak kategorie Os relace Plzeň hl. n. – Horažďovice předměstí – dvojice elektrických jednotek řady 650 (2 x 115 t, 2 x 52,9 m, Rk), rychlostní profil V_{130} , zastavuje ve všech stanicích a zastávkách, reprezentující výhledovou vozbu.
- Vlak kategorie NEx – elektrická lokomotiva řady 386 se zátěží 1 600 t (85 + 1 600 t, 18,9 + 740 m, T4), rychlostní profil V, úsekem projíždí.
- Vlak kategorie Pn – dvojice elektrických lokomotiv řady 240 se zátěží 1 600 t (2 x 85 + 1 600 t, 2 x 16,4 + 300 m, T4), rychlostní profil V, zastavuje v ŽST Horažďovice předměstí nebo ŽST Nepomuk.
- Vlak kategorie Mn – motorová lokomotiva řady 742 se zátěží 300 t (64 + 300 t, 13,6 + 150 m, S), rychlostní profil V, pouze v úseku Horažďovice předměstí – Pačejov, zastavuje v obou ŽST

Pro výpočet jízdních dob rychlíků bylo v dotčených ŽST uvažováno s jízdou po hlavních kolejích. U osobních vlaků, které svou jízdu začínají nebo končí v ŽST Horažďovice předměstí, bylo uvažováno s jízdou na předjízdnu kolej č. 5. U nákladních vlaků kategorie Pn bylo uvažováno s průjezdem dotčených ŽST po hlavních kolejích nebo se zastavením vlaků na předjízdnu kolejích v ŽST Horažďovice předměstí a Pačejov a hlavních kolejích v ŽST Nepomuk. U nákladních vlaků kategorie NEx bylo uvažováno s průjezdem dotčených ŽST po hlavních kolejích. S provozem těchto vlaků reprezentujících kontejnerové vlaky kombinované dopravy je uvažováno až ve výhledovém stavu, z toho důvodu nejsou zaneseny do grafu průběhu rychlostí (příloha B.7), ale byly zohledněny při optimalizaci polohy oddílových návěstidel.

Přehled jízdních dob ve výhledovém stavu pro jednotlivá typová vozidla je uveden v následujících tabulkách. Pro srovnání přínosů stavby z hlediska cestovních dob jsou v tabulce uvedeny též stávající jízdní doby rychlíků a osobních vlaků převzaté z JŘ.

Sudý směr – osobní vlaky	Os stáv. (242+200t)	R stáv. (242+350t)	Os (242+200t)	Os (2x650)	R (242+350t)	R (380+385t)
Horažďovice předměstí	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Velký Bor z.	3,5		3,5	3,5		
AHr Horažďovická Lhota			2,0	1,5	4,5	4,5
Jetenovice z.	3,5		1,5	1,5		
Pačejov	4,0	9,5	4,0	4,0	4,5	4,5
Kovčín z.	3,0		3,0	2,5		
AHr Nekvasovy z.	3,0		3,0	3,0	3,5	3,5
Mileč z.	3,0		3,0	3,0		
Nepomuk	3,5	9,5	4,0	4,0	5,0	5,0
<i>Celkem</i>	23,5	19,0	24,0	23,0	17,5	17,5

Lichý směr – osobní vlaky	Os stáv. (242+200t)	R stáv. (242+350t)	Os (242+200t)	Os (2x650)	R (242+350t)	R (380+385t)
Nepomuk	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Mileč z.	3,5		4,0	3,5		
AHr Nekvasovy z.	3,0		3,0	3,0	5,5	5,5
Kovčín z.	3,0		3,0	3,0		
Pačejov	3,0	11,0	3,0	3,0	4,0	4,0
Jetenovice z.	4,0		4,0	3,5		
AHr Horažďovická Lhota			1,5	1,5	4,0	4,0
Velký Bor z.	3,5		2,0	2,0		
Horažďovice předměstí	4,0	8,5	3,5	3,5	4,0	4,0
<i>Celkem</i>	24,0	19,5	24,0	23,0	17,5	17,5

Sudý směr – nákladní vlaky	NEx pp (386+1600t)	Pn pp (2x242+1600t)	Pn zz (2x242+1600t)	Mn (742+300t)
Horažďovice předměstí	0,0	0,0	0,0	0,0
AHr Horažďovická Lhota	4,0	4,0	5,5	7,5
Pačejov	5,5	5,5	5,5	9,5
AHr Nekvasovy z.	4,5	4,5	4,5	
Nepomuk	6,5	6,5	7,0	
<i>Celkem</i>	20,5	20,5	22,5	17

Lichý směr – nákladní vlaky	NEx pp (386+1600t)	Pn pp (2x242+1600t)	Pn zz (2x242+1600t)	Mn (742+300t)
Nepomuk	0,0	0,0	0,0	
AHr Nekvasovy z.	5,0	5,0	6,5	
Pačejov	4,5	4,5	4,5	0,0
AHr Horažďovická Lhota	5,5	5,5	5,5	7,0
Horažďovice předměstí	5,5	5,5	6,0	7,0
<i>Celkem</i>	20,5	20,5	22,5	14

4.4 Provozní intervaly a následná mezidobí

Pro kapacitní výpočty byla stanovena rozhodující následná mezidobí úseku Horažďovice předměstí – Nepomuk, resp. úseky Horažďovice předměstí – Pačejov a Pačejov – Nepomuk. Výpočty jsou provedeny podle směrnice SZDC č. 104 Provozní intervaly a následná mezidobí.

Následná mezidobí pro celý úsek Horažďovice předměstí – Nepomuk byla stanovena pro vlaky osobní dopravy a nákladní vlaky kategorie NEx a to z důvodu, že ŽST Pačejov nesplňuje ve smyslu

směrnice SŽDC č. 104 pro tyto vlaky podmínky pro přední ani zadní dopravnu (např. pro vlaky Os nejsou ve stanici předjízdě koleje).

Následná mezidobí ve výhledovém stavu jsou uvedena v následujících tabulkách.

NÁSLEDNÁ MEZIDOBÍ, Horažďovice předm. – Nepomuk, 2. TK						
druh vlaku zast. / proj.		jízdni doba	druhý vlak			
			R zz	Os zz	NEx pp	
první vlak	R	zz	17,5	5,5	5	6
	Os	Zz	23	11,5	6,5	9,5
	NEx	pp	20,5	9	5	7

NÁSLEDNÁ MEZIDOBÍ, Nepomuk – Horažďovice předm., 1. TK						
druh vlaku zast. / proj.		jízdni doba	druhý vlak			
			R zz	Os zz	NEx pp	
první vlak	R	zz	17,5	7,5	7,5	8,5
	Os	Zz	23	10	8,5	10
	NEx	pp	20,5	7,5	7,5	8,5

5. DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE V PRŮBĚHU VÝSTAVBY

5.1 Hlavní zásady

Podrobnější popis průběhu výstavby je uveden v části F. Zásady organizace výstavby.

Dopravní opatření byla stanovena dle GVD 2017/2018 ve znění 2. změny. Před zahájením výluk bude nutné dopravní opatření aktualizovat dle GVD platného v době konání výluk. Pro každý stavební postup ovlivňující železniční provoz, zejm. při výlukách traťových kolejí nebo při omezeném počtu provozovaných staničních kolejí nebo nástupních hran, bude zpracován výlukový GVD.

5.1.1 Předpokládaný rozsah dopravy v průběhu výstavby

ÚSEK HORAŽĎOVICE PŘEDMĚSTÍ – PAČEJOV

- V sudém směru: 8 R, 10 Sp+Os, 3 Pn, 1 Mn, celkem 22 vlaků.
- V lichém směru: 8R, 10 Sp+Os, 4 Pn, 1 Mn, celkem 23 vlaků.

ÚSEK PAČEJOV – NEPOMUK

- V sudém směru: 8 R, 10 Sp+Os, 3 Pn, celkem 21 vlaků.
- V lichém směru: 8R, 10 Sp+Os, 4 Pn, celkem 22 vlaků.

5.1.2 Náhradní doprava

Náhradní autobusová doprava je uvažována vždy při výluce jedné z traťových kolejí v obou mezistaničních úsecích Horažďovice předměstí – Pačejov a Pačejov – Nepomuk. Důvodem pro zavedení náhradní doprava není nemožnost provezení potřebného počtu vlaků, ale nemožnost provezení vlaků v požadované časové poloze. V platném GVD totiž dochází k míjení osobních vlaků s rychlíky v traťovém úseku Horažďovice předměstí – Pačejov (celkem devětkrát) a k míjení osobních vlaků navzájem v traťovém úseku Pačejov – Nepomuk (celkem čtyřikrát). Při jednokolejním provozu by vynucené křížování ve stanicích Horažďovice předměstí, Pačejov nebo Nepomuk znemožnilo

vedení vlaků v plzeňské části tratě s jednokolejnými úseky a nebo by vedlo ke ztrátě přípojmů ve stanici Horažďovice předměstí.

5.1.3 Výlukové GVD

Pro stavební postupy 2, 3b a 4a, během kterých je v jednom z traťových úseků zaveden jednokolejný provoz a zároveň není v ŽST Pačejov k dispozici předjízdna kolej byly sestrojeny výlukové GVD pro období odpolední špičky 14:00–16:00. Výlukové GVD jsou zobrazeny v příloze 2 textové části.

5.2 Dopravní opatření v jednotlivých stavebních postupech

5.2.1 Stavební postup č. 0

- Délka stavebního postupu: 23 týdnů včetně zimní přestávky.

VÝLUKY KOLEJÍ A TRAKČNÍHO VEDENÍ

- Krátkodobé výluky traťových a staničních kolejích (podrobněji viz část F. Zásady organizace výstavby) v maximální délce 6 hodin směřované do období 22:00–4:00.

ČINNOST ZAB. ZAŘ.

- V ŽST Pačejov je v provozu stávající SZZ 2. kat. elektromechanické. Odjezdy a vjezdy proti správnému směru budou jsou návěstěny Přivolávací návěstí.
- V úseku Horažďovice předměstí – Pačejov je v provozu stávající TZZ 3. kat. typu automatické hradlo.
- V úseku Pačejove – Nepomuk je v provozu stávající TZZ 2. kat. typu jednosměrný reléový poloautoblok.

DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Pro vlaky osobní dopravy nejsou dopravní opatření potřeba.

Pro vlaky nákladní dopravy nejsou dopravní opatření potřeba, vlaky budou vedeny se zpožděním nebo náskokem mimo období výluk.

5.2.2 Stavební postup č. 1

- Délka stavebního postupu: 8 týdnů.

VÝLUKY KOLEJÍ A TRAKČNÍHO VEDENÍ

- Výluka 1. TK včetně TV v úseku Horažďovice předměstí – Pačejov po celou dobu stavebního postupu.
- Výluka SK1 a SK3 včetně TV na dobu 12 hodin směřovanou do období 19:00–7:00 mimo provoz osobní dopravy.

ČINNOST ZAB. ZAŘ.

- V ŽST Pačejov je v provozu stávající SZZ 2. kat. elektromechanické. Odjezdy a vjezdy proti správnému směru budou jsou návěstěny Přivolávací návěstí.
- V úseku Horažďovice předměstí – Pačejov je v provozu stávající TZZ 3. kat. typu automatické hradlo.
- V úseku Pačejove – Nepomuk je v provozu stávající TZZ 2. kat. typu jednosměrný reléový poloautoblok.

DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Pro vlaky kategorie R nejsou dopravní opatření potřeba, vlaky budou v ŽST Pačejov vedeny po koleji č. 2.

U vybraných vlaků kategorie Os (6 párů v pracovní dny) bude zavedena NAD v úseku Horažďovice předměstí – Pačejov. Autobusy náhradní dopravy budou obsluhovat též ŽST Horažďovice. Vlaky ukončené v ŽST Pačejov a zde úvratující budou odstaveny na koleji č. 1,

s ohledem na neutrální pole budou vedeny vratnými soupravami s trakčním vozidlem umístěným v části směr Horažďovice předměstí.

Pro vlaky nákladní dopravy nejsou dopravní opatření potřeba, vlaky budou vedeny se zpožděním nebo náskokem tak, aby bylo možné křížovat s vlaky osobní dopravy v ŽST Horažďovice předměstí nebo Pačejov.

5.2.3 Stavební postup č. 2

- Délka stavebního postupu: 8 týdnů.

VÝLUKY KOLEJÍ A TRAKČNÍHO VEDENÍ

- Výluka 2. TK včetně TV v úseku Horažďovice předměstí – Pačejov po celou dobu stavebního postupu.
- Výluka 1. TK včetně TV v úseku Horažďovice předměstí – Pačejov na dobu 4 hodin směřovanou do období 00:00–04:00 mimo provoz drážní dopravy.
- Výluka sudé skupiny kolejí SK2, SK4, SK6 a SK6a včetně TV v úseku od zhlaví směr Horažďovice předměstí po osu podchodu po celou dobu stavebního postupu. V průběhu stavebního postupu bude zrušena čelní rampa u koleje č. 6a.
- Výluka účelového kolejiště SŽDC číslo 7a, 7b včetně výhybek č. T2 a T3 po dobu 2 týdnů. V průběhu stavebního postupu bude účelové kolejiště zrušeno.

ČINNOST ZAB. ZAŘ.

- V ŽST Pačejov je v provozu stávající SZZ 2. kat. elektromechanické. Odjezdy a vjezdy proti správnému směru jsou návěstěny Přivolávací návěstí. V závěru stavebního postupu budou spojky 1XA/2XA a 3XA/4XA zahrnuty do stávajícího SZZ. Nová spojka 3XA/4XA bude opatřena elektromotorickými přestavíky a na výhybkách bude zřízen elektrický závěr zapracovaný do obvodu návěstních relé a závěru výměn. Bude zřízena kontrola volnosti pomocí počítačů náprav.
- V úseku Horažďovice předměstí – Pačejov je v provozu stávající TZZ 3. kat. typu automatické hradlo.
- V úseku Pačejov – Nepomuk je v provozu stávající TZZ 2. kat. typu jednosměrný reléový poloautoblok.

DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Pro vlaky kategorie R nejsou dopravní opatření potřeba, vlaky budou v ŽST Pačejov vedeny po koleji č. 1.

U vybraných vlaků kategorie Os (6 párů v pracovní dny) bude zavedena NAD v úseku Horažďovice předměstí – Pačejov. Autobusy náhradní dopravy budou obsluhovat též ŽST Horažďovice. Vlaky ukončené v ŽST Pačejov a zde úvratující budou odstaveny na koleji č. 3, s ohledem na neutrální pole budou vedeny vratnými soupravami s trakčním vozidlem umístěným v části směr Horažďovice předměstí. V době odstavení souprav nebude možné ve stanici křížovat.

Pro vlaky nákladní dopravy nejsou dopravní opatření potřeba, vlaky budou vedeny se zpožděním nebo náskokem tak, aby bylo možné křížovat s vlaky osobní dopravy v ŽST Horažďovice předměstí.

Po dobu napojování provizorní koleje č. 7a do výhybky č. T2 (2 týdny) bude vydán zákaz nakládky na vlečce č. 2101 a na vlečkách do ní zapojených.

5.2.4 Stavební postup č. 3a

- Délka stavebního postupu: 12 týdnů.

VÝLUKY KOLEJÍ A TRAKČNÍHO VEDENÍ

- Výluka SK1, SK2, SK4, SK6 včetně TV po celou dobu stavebního postupu. V průběhu stavebního postupu budou zrušeny SK4 a SK6.

ČINNOST ZAB. ZAŘ.

- V ŽST Pačejov je v provozu stávající SZZ 2. kat. elektromechanické. Nová spojka 3XA/4XA je opatřena elektromotorickými přestavníky a na výhybkách je zřízen elektrický závěr zapracovaný do obvodu návěstních relé a závěru výměn. Je zřízena kontrola volnosti pomocí počítačů náprav. Odjezdy a vjezdy proti správnému směru jsou návěstěny Přivolávací návěstí.
- V úseku Horažďovice předměstí – Pačejov je v provozu stávající TZZ 3. kat. typu automatické hradlo.
- V úseku Pačejove – Nepomuk je v provozu stávající TZZ 2. kat. typu jednosměrný reléový poloautoblok.

DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Pro vlaky osobní dopravy nejsou dopravní opatření potřeba, vlaky budou v ŽST Pačejov vedeny po koleji č. 3. Vlaky kategorie Os budou zastavovat u provizorního nástupiště u koleje č. 3.

Pro vlaky nákladní dopravy nejsou dopravní opatření potřeba, vlaky budou v ŽST Pačejov vedeny po koleji č. 3. Vlaky budou vedeny se zpožděním nebo náskokem tak, aby je nebylo nutné zastavovat u vjezdových návěstidel ŽST Pačejov při jízdě jiného vlaku stanicí.

Smluvní místo s volnou skládkou bude přemístěno k provizorní koleji č. 7a.

5.2.5 Stavební postup č. 3b

- Délka stavebního postupu: 4 týdny.

VÝLUKY KOLEJÍ A TRAKČNÍHO VEDENÍ

- Výluka 2. TK včetně TV v úseku Pačejov – Nepomuk po celou dobu stavebního postupu.
- Výluka SK1 včetně TV po celou dobu stavebního postupu.
- Výluka výhybek č. 16 a 17 včetně TV po celou dobu stavebního postupu.

ČINNOST ZAB. ZAŘ.

- V ŽST Pačejov je v provozu stávající SZZ 2. kat. elektromechanické. Nová spojka 3XA/4XA je opatřena elektromotorickými přestavníky a na výhybkách je zřízen elektrický závěr zapracovaný do obvodu návěstních relé a závěru výměn. Je zřízena kontrola volnosti pomocí počítačů náprav. Odjezdy a vjezdy proti správnému směru jsou návěstěny Přivolávací návěstí.
- V úseku Horažďovice předměstí – Pačejov je v provozu stávající TZZ 3. kat. typu automatické hradlo.
- V úseku Pačejove – Nepomuk je v provozu stávající TZZ 2. kat. typu jednosměrný reléový poloautoblok.

DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Pro vlaky kategorie R nejsou dopravní opatření potřeba, vlaky budou v ŽST Pačejov vedeny po koleji č. 3.

Vybrané vlaky kategorie Os (3 vlaky lichého směru v pracovní dny) nebudou obsluhovat zastávky Mileč, Nekvasovy a Kovčín. Obsluha těchto zastávek bude zajištěna NAD v úseku Pačejov – Nepomuk. Autobusy náhradní dopravy budou obsluhovat též ŽST Horažďovice. Pro ostatní vlaky kategorie Os nejsou dopravní opatření potřeba, vlaky budou v ŽST Pačejov vedeny po koleji č. 3.

Pro vlaky nákladní dopravy nejsou dopravní opatření potřeba, vlaky budou v ŽST Pačejov vedeny po koleji č. 3. Vlaky budou vedeny se zpožděním nebo náskokem tak, aby je nebylo nutné zastavovat u vjezdových návěstidel ŽST Pačejov při jízdě jiného vlaku stanicí, příp. aby je bylo možné křížovat v ŽST Nepomuk.

Smluvní místo s volnou skládkou bude přemístěno k provizorní koleji č. 7a.

5.2.6 Stavební postup č. 4a

- Délka stavebního postupu: 4 týdny.

VÝLUKY KOLEJÍ A TRAKČNÍHO VEDENÍ

- Výluka 1. TK včetně TV v úseku Pačejov – Nepomuk po celou dobu stavebního postupu.
- Výluka 2. TK včetně TV v úseku Pačejov – Nepomuk na dobu 4 hodin směřovanou do období 00:00–04:00 mimo provoz drážní dopravy.
- Výluka SK1 včetně TV po celou dobu stavebního postupu.
- Výluka výhybek č. 15 a 18 včetně TV po celou dobu stavebního postupu.
- Výluky TV v 2. TK v úseku Pačejov – Nepomuk na dobu 1 x 4 hodiny směřovanou do období 00:00–04:00 mimo provoz drážní dopravy.

ČINNOST ZAB. ZAŘ.

- V ŽST Pačejov je v provozu stávající SZZ 2. kat. elektromechanické. Nová spojka 3XA/4XA je opatřena elektromotorickými přestavníky a na výhybkách je zřízen elektrický závěr zapracovaný do obvodu návěstních relé a závěru výměn. Je zřízena kontrola volnosti pomocí počítačů náprav. Odjezdy a vjezdy proti správnému směru jsou návěstěny Přivolávací návěstí. V závěru stavebního postupu budou spojky 8XA/10XA a 11XA/12XA zahrnuty do stávajícího SZZ.
- V úseku Horažďovice předměstí – Pačejov je v provozu stávající TZZ 3. kat. typu automatické hradlo.
- V úseku Pačejov – Nepomuk je v provozu stávající TZZ 2. kat. typu jednosměrný reléový poloautoblok.

DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Pro vlaky kategorie R nejsou dopravní opatření potřeba, vlaky budou v ŽST Pačejov vedeny po koleji č. 2.

Vybrané vlaky kategorie Os (3 vlaky lichého směru v pracovní dny) nebudou obsluhovat zastávky Mileč, Nekvasovy a Kovčín. Obsluha těchto zastávek bude zajištěna NAD v úseku Pačejov – Nepomuk. Autobusy náhradní dopravy budou obsluhovat též ŽST Horažďovice. Pro ostatní vlaky kategorie Os nejsou dopravní opatření potřeba, vlaky budou v ŽST Pačejov vedeny po koleji č. 2.

Pro vlaky nákladní dopravy nejsou dopravní opatření potřeba, vlaky budou v ŽST Pačejov vedeny po koleji č. 2. Vlaky budou vedeny se zpožděním nebo náskokem tak, aby je nebylo nutné zastavovat u vjezdových návěstidel ŽST Pačejov při jízdě jiného vlaku stanicí, příp. aby je bylo možné křížovat v ŽST Nepomuk.

Smluvní místo s volnou skládkou bude přemístěno k provizorní koleji č. 7a.

5.2.7 Stavební postup č. 4b

- Délka stavebního postupu: 12 týdnů.

VÝLUKY KOLEJÍ A TRAKČNÍHO VEDENÍ

- Výluka SK1, SK3 a SK5 včetně TV v úseku od výhybky č. 9A po zhlaví směr Nepomuk po celou dobu stavebního postupu.
- Výluka SK5 včetně TV od zhlaví směr Horažďovice předměstí po výhybku č. 9A včetně po dobu 5 týdnů.
- Výluky TV v celé stanici na dobu 20 x 2 hodiny směřovanou do období 00:00–04:00 mimo provoz drážní dopravy.

ČINNOST ZAB. ZAŘ.

- V ŽST Pačejov je v provozu stávající SZZ 2. kat. elektromechanické. Nová spojka 3XA/4XA je opatřena elektromotorickými přestavníky a na výhybkách je zřízen elektrický závěr zapracovaný do obvodu návěstních relé a závěru výměn. Je zřízena kontrola volnosti pomocí počítačů náprav. Odjezdy a vjezdy proti správnému směru jsou návěstěny Přivolávací návěstí. Nové spojky 8XA/10XA a 11XA/12XA budou zahrnuty do stávajícího SZZ. V závěru stavebního postupu bude aktivováno nové SZZ 3. kategorie elektronické s vazbou na stávající TZZ. Zhlaví směr Nepomuk zůstane obsazeno signalistou z důvodu zjišťování konce vlaku.

- V úseku Horažďovice předměstí – Pačejov je v provozu stávající TZZ 3. kat. typu automatické hradlo. V závěru stavebního postupu bude aktivováno nové TZZ 3. kat. typu automatické hradlo s oddílovými návěstidly.
- V úseku Pačejov – Nepomuk je v provozu stávající TZZ 2. kat. typu jednosměrný reléový poloautoblok.

DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Pro vlaky osobní dopravy nejsou dopravní opatření potřeba, vlaky budou v ŽST Pačejov vedeny po koleji č. 2. Vlaky kategorie Os budou zastavovat u definitivního nástupiště u koleje č. 2.

Pro tranzitující vlaky nákladní dopravy nejsou dopravní opatření potřeba, vlaky budou v ŽST Pačejov vedeny po koleji č. 1. Vlaky budou vedeny se zpožděním nebo náskokem tak, aby je nebylo nutné zastavovat u vjezdových návěstidel ŽST Pačejov při jízdě jiného vlaku stanicí, příp. aby nebyly vedeny v době konání výluky TV v celé stanici.

Po dobu výluky napojení vleček a provizorní manipulační koleje č. 7a (5 týdnů) bude vydán zákaz nakládky na vlečce č. 2101 a na vlečkách do ní zapojených a na smluvním místě ŽST Pačejov. Po zprovoznění napojení do konce stavebního postupu bude umožněna nakládka na vlečkách a na definitivní manipulační koleji č. 5a. Obsluha manipulačních míst bude možná z ŽST Horažďovice předměstí a vzhledem k nemožnosti objíždění souprav ve stanici bude nutné použít hnací vozidla na obou koncích vlaku.

5.2.8 Stavební postup č. 5

- Délka stavebního postupu: 8 týdnů.

VÝLUKY KOLEJÍ A TRAKČNÍHO VEDENÍ

- Výluka 2. TK včetně TV v úseku Pačejov – Nepomuk po celou dobu stavebního postupu.
- Výluky TV v 1. TK v úseku Pačejov – Nepomuk na dobu 4 x 2 hodiny směřovanou do období 00:00–04:00 mimo provoz drážní dopravy.

ČINNOST ZAB. ZAŘ.

- V ŽST Pačejov je v provozu definitivní SZZ 3. kat. elektronické s vazbou na stávající TZZ. Zhlaví směr Nepomuk je obsazeno signalistou z důvodu zjišťování konce vlaku. Odjezdy a vjezdy směr Nepomuk proti správnému směru jsou návěstěny Přivolávací návěstí.
- V úseku Horažďovice předměstí – Pačejov je v provozu nové TZZ 3. kat. typu automatické hradlo s oddílovými návěstidly.
- V úseku Pačejov – Nepomuk je v provozu stávající TZZ 2. kat. typu jednosměrný reléový poloautoblok. Na konci stavebního postupu bude aktivováno nové TZZ 3. kat. typu automatické hradlo s oddílovými návěstidly ve 2. TK.

DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Pro vlaky kategorie R nejsou dopravní opatření potřeba.

Vybrané vlaky kategorie Os (3 vlaky lichého směru v pracovní dny) nebudou obsluhovat zastávky Mileč, Nekvasovy a Kovčín. Obsluha těchto zastávek bude zajištěna NAD v úseku Pačejov – Nepomuk. Autobusy náhradní dopravy budou obsluhovat též ŽST Horažďovice. Pro ostatní vlaky kategorie Os nejsou dopravní opatření potřeba.

Pro vlaky nákladní dopravy nejsou dopravní opatření potřeba. Vlaky budou vedeny se zpožděním nebo náskokem tak, aby je bylo možné křížovat v ŽST Pačejov nebo Nepomuk a aby nebyly vedeny v době výluky TV v úseku Pačejov – Nepomuk.

5.2.9 Stavební postup č. 6

- Délka stavebního postupu: 8 týdnů.

VÝLUKY KOLEJÍ A TRAKČNÍHO VEDENÍ

- Výluka 1. TK včetně TV v úseku Pačejov – Nepomuk po celou dobu stavebního postupu.
- Výluky TV v 2. TK v úseku Pačejov – Nepomuk na dobu 4 x 2 hodiny směřovanou do období 00:00–04:00 mimo provoz drážní dopravy.

ČINNOST ZAB. ZAŘ.

- V ŽST Pačejov je v provozu definitivní SZZ 3. kat. elektronické s vazbou na definitivní TZZ.
- V úseku Horažďovice předměstí – Pačejov je v provozu nové TZZ 3. kat. typu automatické hradlo s oddílovými návěstidly.
- V úseku Pačejov – Nepomuk je v provozu nové TZZ 3. kat. typu automatické hradlo s oddílovými návěstidly ve 2. TK.

DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Pro vlaky kategorie R nejsou dopravní opatření potřeba.

Vybrané vlaky kategorie Os (3 vlaky lichého směru v pracovní dny) nebudou obsluhovat zastávky Mileč, Nekvasovy a Kovčín. Obsluha těchto zastávek bude zajištěna NAD v úseku Pačejov – Nepomuk. Autobusy náhradní dopravy budou obsluhovat též ŽST Horažďovice. Pro ostatní vlaky kategorie Os nejsou dopravní opatření potřeba.

Pro vlaky nákladní dopravy nejsou dopravní opatření potřeba. Vlaky budou vedeny se zpožděním nebo náskokem tak, aby je bylo možné křížovat v ŽST Pačejov nebo Nepomuk.

6. SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha 1 – Prověření dopadů výlukových stavů napájecích sekcí v ŽST Pačejov
- Příloha 2 – Výlukové GVD

Příloha 1 – Prověření dopadů výlukových stavů napájecích sekcí v ŽST Pačejov

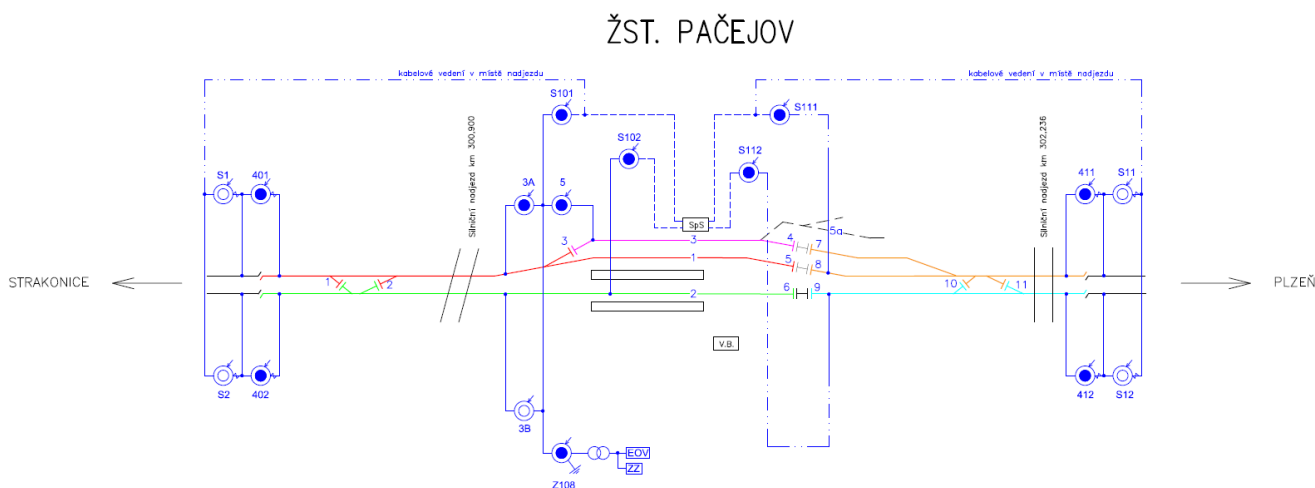
1. ÚVOD

V následujícím prověření byly posouzeny dopady vypnutí napájecích sekcí na různé (obvyklé i méně běžné) provozní situace. Provozní situace se týkají vjezdů a odjezdů do/ze ŽST Pačejov, přičemž je posuzován vždy případ rozjezdu vlaku od příslušného vjezdového/odjezdového návěstidla při vypnutí právě jedné napájecí sekce nacházející se v dané vlakové cestě.

2. VSTUPY PRO POSOUZENÍ

2.1 Rozdělení TV v ŽST Pačejov do napájecích sekcí

Rozdělení trakčního vedení v ŽST Pačejov do napájecích sekcí je ovlivněno uspořádáním kolejí stanic a přítomností neutrálního pole v místě spínací stanice. Celkem je navrženo rozdělení do pěti napájecích sekcí, jejich výčet a vymezení je uvedeno v následujícím schématu a tabulce.



Označení sekce	Barva ve schématu	Vymezení sekce
1	červená	dělení širá trať/stanice v TK č. 1 (km 300,465) – neutrální pole SpS v SK č. 1 (km 301,590)
2	zelená	dělení širá trať/stanice v TK č. 2 (km 300,465) – neutrální pole SpS v SK č. 2 (km 301,590)
3+3a	fialová	úsekový dělič č. 3 (km 301,193) – neutrální pole SpS v SK č. 3a (km 301,590)
sudá Plzeň	modrá	neutrální pole SpS v SK č. 2 (km 301,598) – dělení stanice/širá trať v TK č. 2 (km 302,216)
lichá Plzeň	oranžová	neutrální pole SpS v SK č. 1 a 3a (km 301,598) – dělení stanice/širá trať v TK č. 1 (km 302,216)

2.2 Modelové sestavy vlaků

Pro potřeby posouzení byla uvažována následující vozidla:

- Vlak kategorie Pn – elektrická lokomotiva řady 240 se zátěží 1 150 t (85 + 1 150 t, 16,4 + 560 m, S), rychlostní profil V.

- Vlak kategorie R – elektrická lokomotiva řady 240 a sedm přípojných vozů typu UIC-Y (85 + 350 t, 16,4 + 170 m, R), rychlostní profil V.
- Vlak kategorie Os – elektrická lokomotiva řady 240 a čtyři přípojný vozy typu UIC-Y (85 + 200 t, 16,4 + 100 m, R), rychlostní profil V.
- Vlak kategorie Os – dvojice elektrických jednotek řady 650 (2 x 115 t, 2 x 52,9 m, Rk), rychlostní profil V_{130} .

Normativy hmotnosti a normativ délky modelových vlaků jsou převzaty ze sešitového JŘ popř. z tabulek traťových poměrů. V případě nákladních vlaků byl použit technický normativ hmotnosti platný při rozjezdu u vjezdového návěstidla ŽST Pačejov (sudý směr) resp. při rozjezdu v úseku Nepomuk – Pačejov (lichý směr), které jsou shodné.

2.3 Relevantní dopravní situace

Prověření bylo provedeno pro následující vlakové cesty v sudém směru (jízda ve směru Plzeň):

- rozjezd od vjezdového návěstidla 2L na staniční kolej č. 1 nebo 3 při vypnuté sekci „2“,
- rozjezd od vjezdového návěstidla 2L na staniční kolej č. 3 při vypnuté sekci „1“,
- rozjezd od vjezdového návěstidla 1L na staniční kolej č. 2 při vypnuté sekci „1“,
- rozjezd od vjezdového návěstidla 1L na staniční kolej č. 3 při vypnuté sekci „1“,
- rozjezd od odjezdového návěstidla L2 na traťovou kolej č. 1 při vypnuté sekci „lichá Plzeň“,
- rozjezd od odjezdového návěstidla L1 nebo L3 na traťovou kolej č. 2 při vypnuté sekci „sudá Plzeň“,

a následující vlakové cesty v lichém směru (jízda ve směru České Budějovice):

- rozjezd od vjezdového návěstidla 1S na staniční kolej č. 2 při vypnuté sekci „lichá Plzeň“,
- rozjezd od vjezdového návěstidla 1S na staniční kolej č. 1 nebo 3 při vypnuté sekci „lichá Plzeň“,
- rozjezd od vjezdového návěstidla 2S na staniční kolej č. 1 nebo 3 při vypnuté sekci „sudá Plzeň“,
- rozjezd od vjezdového návěstidla 2S na staniční kolej č. 1 nebo 3 při vypnuté sekci „lichá Plzeň“,
- rozjezd od odjezdového návěstidla S3a na traťovou kolej č. 1 při vypnuté sekci „1“,
- rozjezd od odjezdového návěstidla S1 nebo S3a na traťovou kolej č. 2 při vypnuté sekci „2“,
- rozjezd od odjezdového návěstidla S2 na traťovou kolej č. 1 při vypnuté sekci „1“.

2.4 Postup prověření

Ve všech posuzovaných případech je uvažován rozjezd modelového vlaku z místa nejzazší viditelnosti návěstí na vjezdovém/odjezdovém návěstidle, tedy 10 m před daným návěstidlem. Vždy je uvažováno s vypnutím právě jedné napájecí sekce v dané vlakové cestě. Prověření je prováděno s modelovými sestavami vlaků postupně v pořadí dle jejich trakčních charakteristik, pořadí odpovídá výčtu modelových sestav vlaků uvedenému v části 2.2. Zároveň se předpokládá, že pokud vlak s horšími trakčními charakteristikami projede úsekem s vypnutou napájecí sekcí bez uvážnutí, vyhoví v dané provozní situaci i vlak s lepšími trakčními charakteristikami a posouzení pro tento vlak již není provedeno. Přerušení práce hnacího vozidla je uvažováno v úseku mezi návěstmi pro elektrický provoz, u kterých je uvažováno s umístěním 4 m před/za úsekovým děličem. Za bezpečné překonání vypnuté napájecí sekce se považuje průjezd s poklesem rychlosti nejvýše na 10 km/h, pokles pod tuto hraniční rychlost je považován situaci hrozící uvážnutím vlaku.

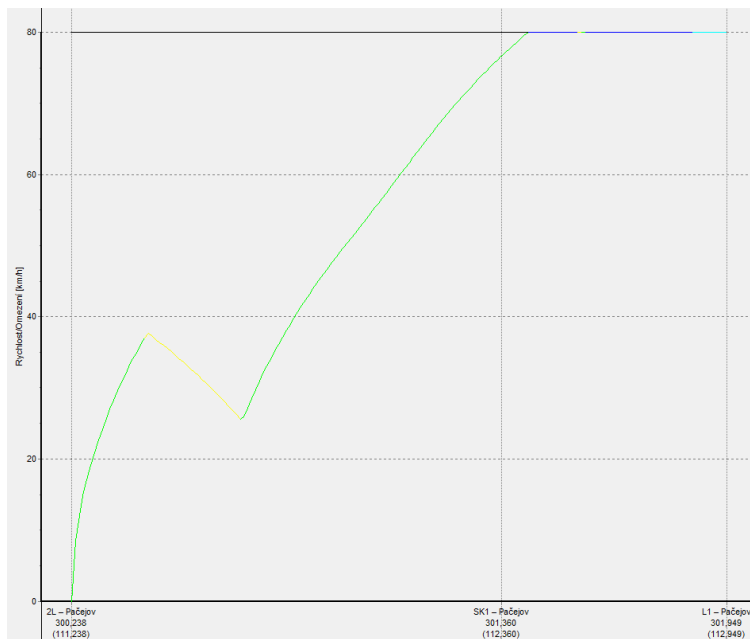
Dynamické posouzení jízdy vlaku bylo provedeno v programu SP VlaDyka verze 1.13.2.

3. VÝSLEDKY PROVĚŘENÍ

3.1 Sudý směr

ROZJEZD OD VJEZDOVÉHO NÁVĚSTIDLA 2L NA STANIČNÍ KOLEJ Č. 1 NEBO 3 PŘI VYPNUTÉ SEKCI „2“

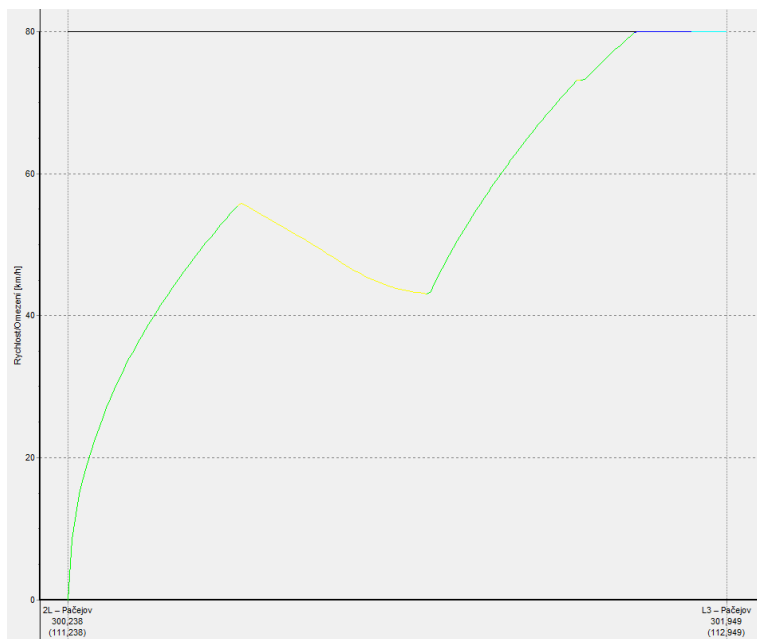
Modelový vlak	Výsledek prověření	Poznámka
Pn	UVÁZL	dosažená rychlost před vjezdem do úseku s vyloučenou sekcí 11,4 km/h
R	PROJEL	pokles rychlosti v úseku s vyloučenou sekcí na 26,3 km/h



Průběh rychlosti modelového vlaku R

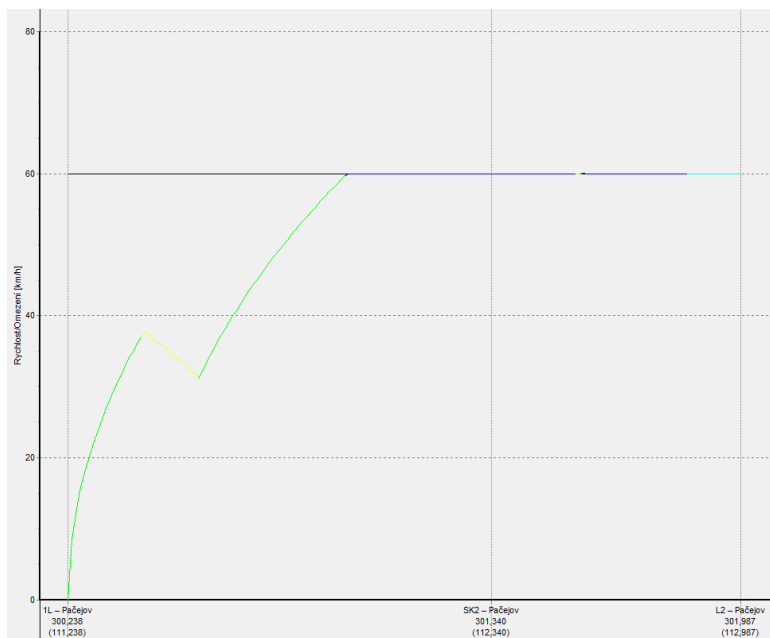
ROZJEZD OD VJEZDOVÉHO NÁVĚSTIDLA 2L NA STANIČNÍ KOLEJ Č. 3 PŘI VYPNUTÉ SEKCI „1“

Modelový vlak	Výsledek prověření	Poznámka
Pn	UVÁZL	dosažená rychlost před vjezdem do úseku s vyloučenou sekcí 17,6 km/h
R	PROJEL	pokles rychlosti v úseku s vyloučenou sekcí na 43,1 km/h


Průběh rychlosti modelového vlaku R

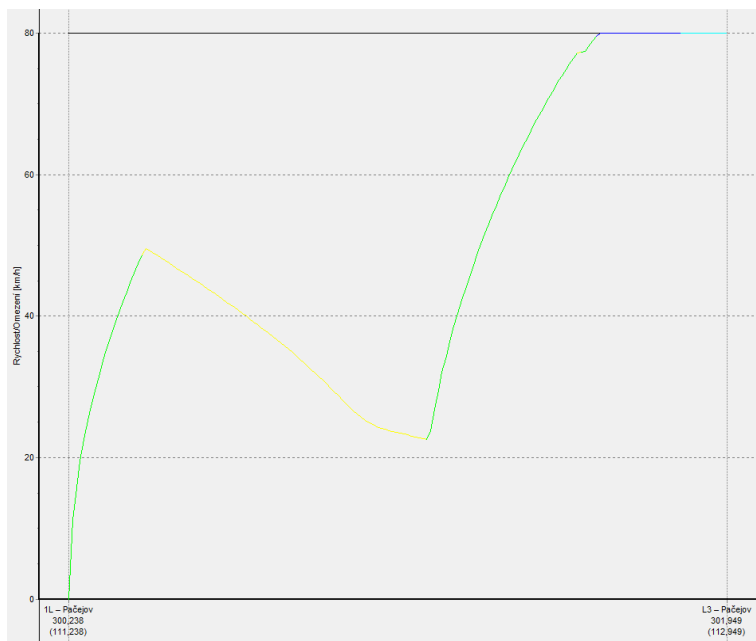
ROZJEZD OD VJEZDOVÉHO NÁVĚSTIDLA 1L NA STANIČNÍ KOLEJ Č. 2 PŘI VYPNUTÉ SEKCI „1“

Modelový vlak	Výsledek prověření	Poznámka
Pn	UVÁZL	dosažená rychlost před vjezdem do úseku s vyloučenou sekcí 11,4 km/h
R	PROJEL	pokles rychlosti v úseku s vyloučenou sekcí na 31,2 km/h

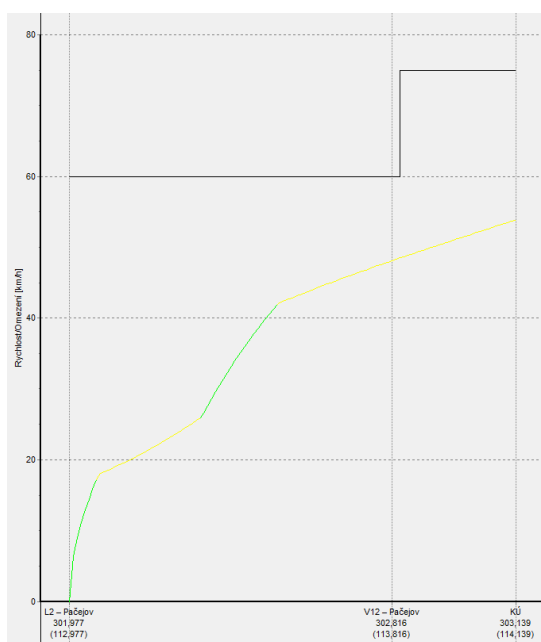

Průběh rychlosti modelového vlaku R

ROZJEZD OD VJEZDOVÉHO NÁVĚSTIDLA 1L NA STANIČNÍ KOLEJ Č. 3 PŘI VYPNUTÉ SEKCI „1“

Modelový vlak	Výsledek prověření	Poznámka
Pn	UVÁZL	dosažená rychlost před vjezdem do úseku s vyloučenou sekcí 11,4 km/h
R	UVÁZL	dosažená rychlost před vjezdem do úseku s vyloučenou sekcí 37,7 km/h
Os 240	PROJEL	pokles rychlosti v úseku s vyloučenou sekcí na 22,6 km/h; provozní situace nedává smysl, vlak Os je veden na kolej bez nástupiště

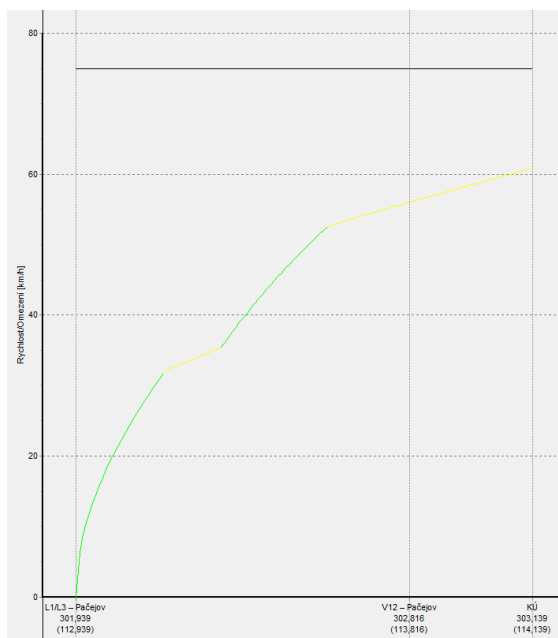

Průběh rychlosti modelového vlaku Os 240
ROZJEZD OD ODJEZDOVÉHO NÁVĚSTIDLA L2 NA TRAŤOVOU KOLEJ Č. 1 PŘI VYPNUTÉ SEKCI „LICHÁ PLZEŇ“

Modelový vlak	Výsledek prověření	Poznámka
Pn	PROJEL	bez poklesu rychlosti vlaku – příznivé sklonové poměry trati


Průběh rychlosti modelového vlaku Pn

ROZJEZD OD ODJEZDOVÉHO NÁVĚSTIDLA L1 NEBO L3 NA TRAŽOVOU KOLEJ Č. 2 PŘI VYPNUTÉ SEKCI „SUDÁ PLZEŇ“

Modelový vlak	Výsledek prověření	Poznámka
Pn	PROJEL	bez poklesu rychlosti vlaku – příznivé sklonové poměry trati

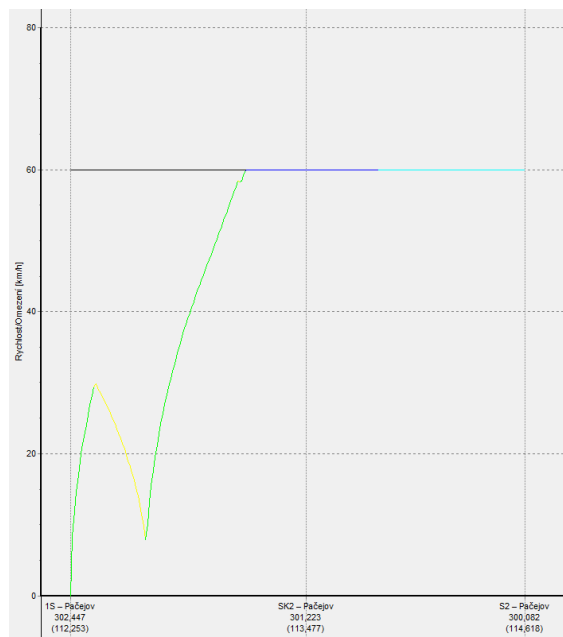


Průběh rychlosti modelového vlaku Pn

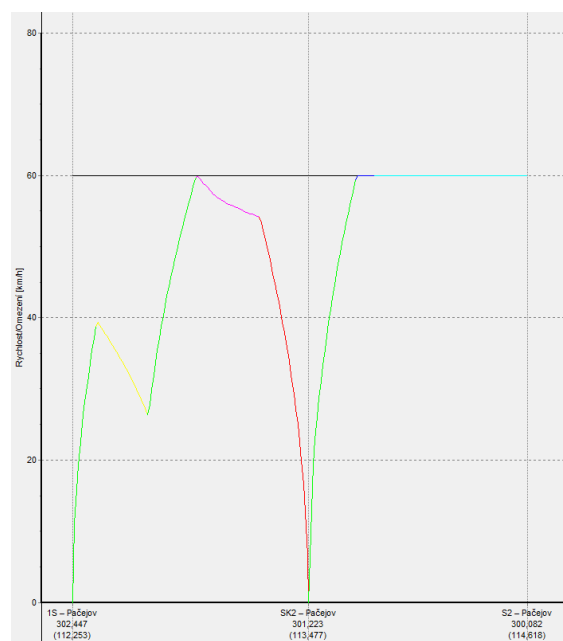
3.2 Lichý směr

ROZJEZD OD VJEZDOVÉHO NÁVĚSTIDLA 1S NA STANIČNÍ KOLEJ Č. 2 PŘI VYPNUTÉ SEKCI „LICHÁ PLZEŇ“

Modelový vlak	Výsledek prověření	Poznámka
Pn	UVÁZL	dosažená rychlost před vjezdem do úseku s vyloučenou sekcí 8,7 km/h
R	HROZÍ UVÁZNUTÍ	pokles rychlosti v úseku s vyloučenou sekcí na 8 km/h
Os 240	PROJEL	pokles rychlosti v úseku s vyloučenou sekcí na 26,4 km/h



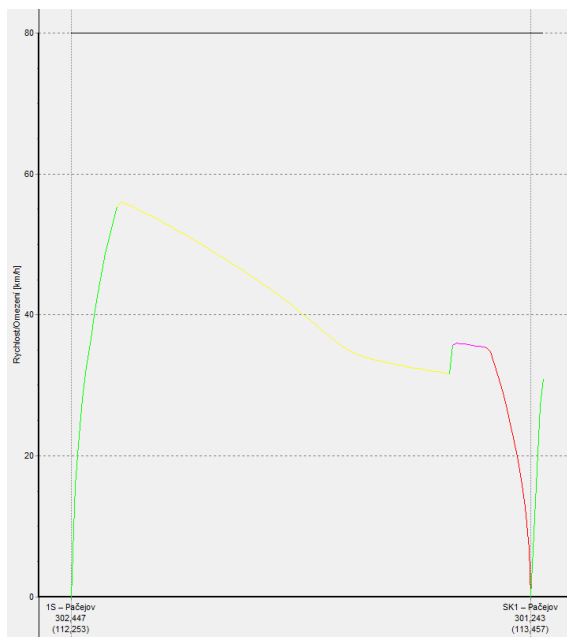
Průběh rychlosti modelového vlaku R s poklesem pod hraniční hodnotu 10 km/h



Průběh rychlosti modelového vlaku Os 240 se zastavením u nástupiště

ROZJEZD OD VJEZDOVÉHO NÁVĚSTIDLA 1S NA STANIČNÍ KOLEJ Č. 1 NEBO 3 PŘI VYPNUTÉ SEKCI „LICHÁ PLZEŇ“

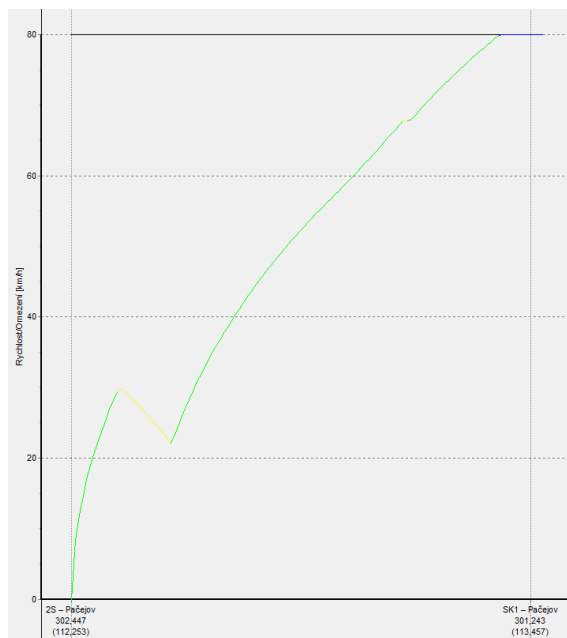
Modelový vlak	Výsledek prověření	Poznámka
Pn	UVÁZL	dosažená rychlost před vjezdem do úseku s vyloučenou sekcí 8,7 km/h
R	UVÁZL	dosažená rychlost před vjezdem do úseku s vyloučenou sekcí 29,9 km/h
Os 240	UVÁZL	dosažená rychlost před vjezdem do úseku s vyloučenou sekcí 39,5 km/h
Os 650	PROJEL	pokles rychlosti v úseku s vyloučenou sekcí na 31,7 km/h



Průběh rychlosti modelového vlaku Os 650 se zastavení u nástupiště

ROZJEZD OD VJEZDOVÉHO NÁVĚSTIDLA 2S NA STANIČNÍ KOLEJ Č. 1 NEBO 3 PŘI VYPNUTÉ SEKCI „SUDÁ PLZEŇ“

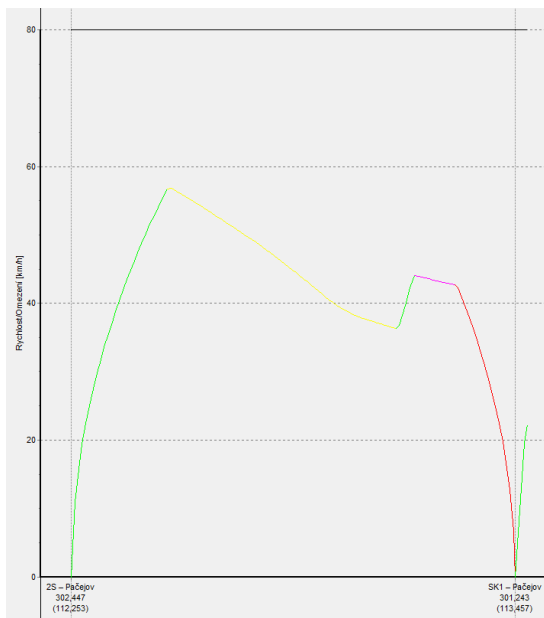
Modelový vlak	Výsledek prověření	Poznámka
Pn	UVÁZL	dosažená rychlost před vjezdem do úseku s vyloučenou sekcí 8,7 km/h
R	PROJEL	pokles rychlosti v úseku s vyloučenou sekcí na 22,2 km/h



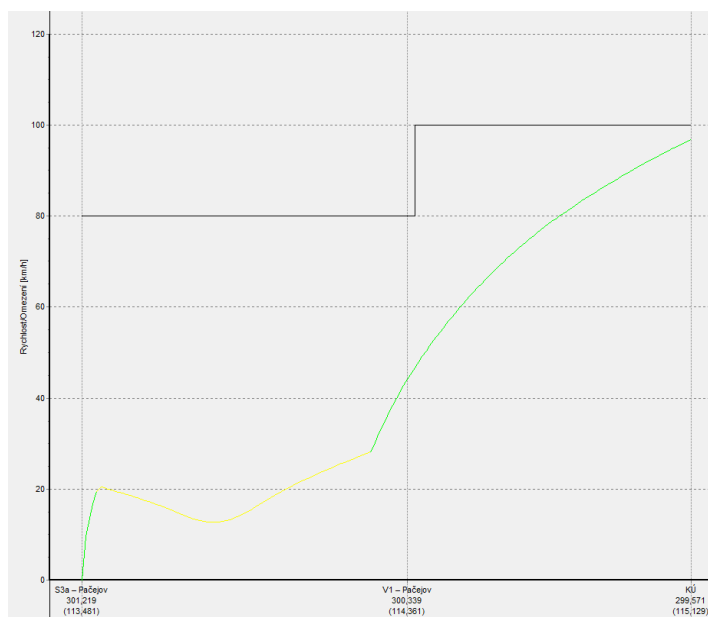
Průběh rychlosti modelového vlaku R

ROZJEZD OD VJEZDOVÉHO NÁVĚSTIDLA 2S NA STANIČNÍ KOLEJ Č. 1 NEBO 3 PŘI VYPNUTÉ SEKCI „LICHÁ PLZEŇ“

Modelový vlak	Výsledek prověření	Poznámka
Pn	UVÁZL	dosažená rychlost před vjezdem do úseku s vyloučenou sekcí 13,1 km/h
R	UVÁZL	dosažená rychlost před vjezdem do úseku s vyloučenou sekcí 43,1 km/h
Os 240	PROJEL	pokles rychlosti v úseku s vyloučenou sekcí na 36,4 km/h

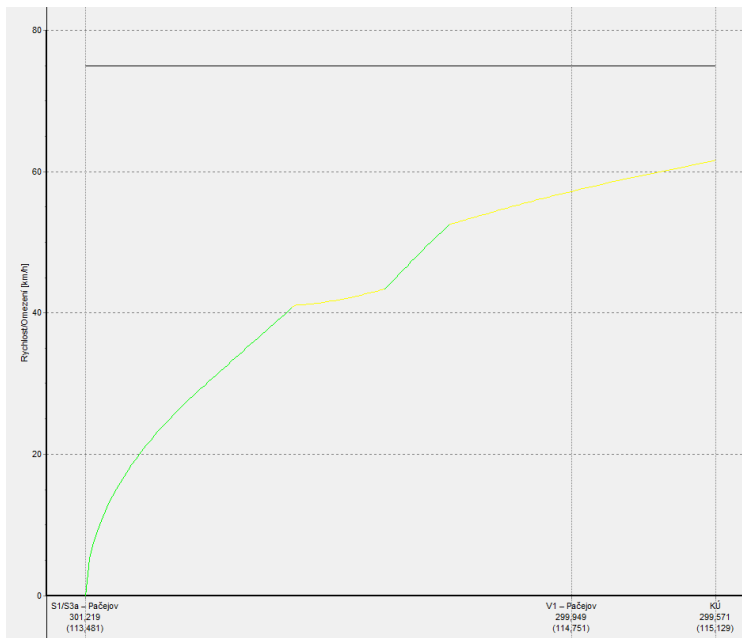

Průběh rychlosti modelového vlaku Os 240 se zastavením u nástupiště
ROZJEZD OD ODJEZDOVÉHO NÁVĚSTIDLA S3A NA TRAŤOVOU KOLEJ Č. 1 PŘI VYPNUTÉ SEKCI „1“

Modelový vlak	Výsledek prověření	Poznámka
Pn	UVÁZL	dosažená rychlost před vjezdem do úseku s vyloučenou sekcí 11,1 km/h
R	PROJEL	pokles rychlosti v úseku s vyloučenou sekcí na 12,7 km/h

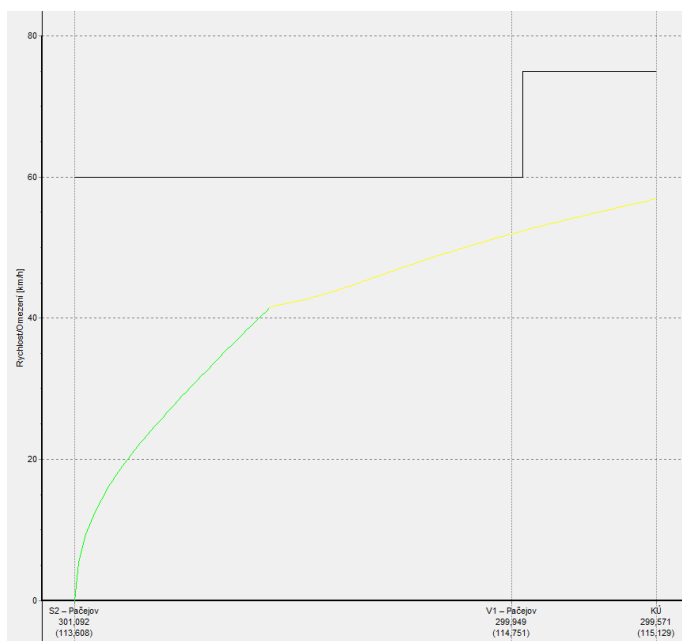

Průběh rychlosti modelového vlaku R

ROZJEZD OD ODJEZDOVÉHO NÁVĚSTIDLA S1 NEBO S3A NA TRAŤOVOU KOLEJ Č. 2 PŘI VYPNUTÉ SEKCI „2“

Modelový vlak	Výsledek prověření	Poznámka
Pn	PROJEL	bez poklesu rychlosti vlaku – příznivé sklonové poměry trati


Průběh rychlosti modelového vlaku Pn
ROZJEZD OD ODJEZDOVÉHO NÁVĚSTIDLA S2 NA TRAŤOVOU KOLEJ Č. 1 PŘI VYPNUTÉ SEKCI „1“

Modelový vlak	Výsledek prověření	Poznámka
Pn	PROJEL	bez poklesu rychlosti vlaku – příznivé sklonové poměry trati


Průběh rychlosti modelového vlaku Pn

4. SHRnutí VÝSLEDKŮ

Z prověření vyplynula nutnost určitých opatření v organizaci provozu v ŽST Pačejov při výlukových stavech zahrnujících výluku TV.

Nákladní vlaky vedené lokomotivou v závislé trakci nesmějí být zastaveny u vjezdového návěstidla do stanice při jízdě z obou sousedních dopravních směrů ve správném i proti správnému směru. V případě odjezdových vlakových cest platí stejné omezení pouze pro odjezd nákladního vlaku z koleje č. 3 (od odjezdového návěstidla S3a) ve směru České Budějovice při výluce napájecí sekce „1“. Odjezdy z ostatních staničních kolejí na libovolnou traťovou kolej při vypnutí libovolné sekce nacházející se v dané vlakové cestě (samozřejmě s výjimkou napájecích sekcí zahrnujících kolej, ze které je vlaková cesta postavena) nejsou omezeny.

U rychlíků vedených lokomotivou v závislé trakci jedoucích v sudém směru (směr Plzeň) je nepřípustné zastavení u vjezdového návěstidla 1L (při jízdě proti správnému směru), pokud je vyloučena napájecí sekce „1“ a vlaková cesta je postavena na kolej č. 1 nebo 3. V lichém směru (směr České Budějovice) je při výluce napájecí sekce „lichá Plzeň“ nepřípustné zastavení u vjezdového návěstidla 1S ve všech případech a u vjezdové návěstidla 2S, pokud je vlaková cesta postavena na kolej č. 1 nebo 3. Odjezdy na libovolnou traťovou kolej při vypnutí libovolné sekce nacházející se v dané vlakové cestě nejsou omezeny.

U osobních vlaků vedených lokomotivou v závislé trakci není přípustné pouze zastavení u vjezdového návěstidla 1S při výluce napájecí sekce „lichá Plzeň“, pokud je vlaková cesta postavena na kolej č. 1 nebo 3. Ostatní odjezdové i vjezdové vlakové cesty, při vypnutí libovolné sekce nacházející se v dané vlakové cestě, nejsou omezeny.

V případě osobních vlaků vedených elektrickou jednotkou není u odjezdových i vjezdových vlakových cest nutné žádné omezující opatření.

Příloha 2: Výlukové GVD

Výlukový GVD

HORAŽDOVICE PŘEDMĚSTÍ – PAČEJOV – NEPOMUK
STAVEBNÍ POSTUP 2

Horažďovice předměstí

Velký Bor z.

Jetenovice z.

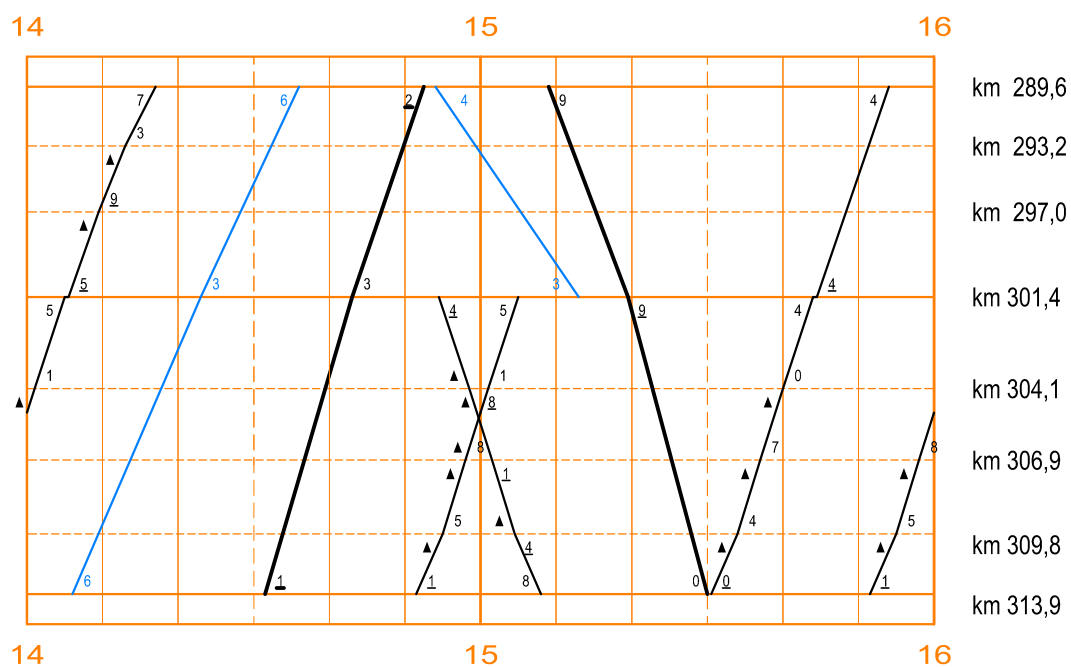
Pačejov

Kovčín z.

Nekvasovy z.

Mileč z.

Nepomuk



Výlukový GVD

HORAŽDOVICE PŘEDMĚSTÍ – PAČEJOV – NEPOMUK
STAVEBNÍ POSTUP 3b, 4a

Horažďovice předměstí

Velký Bor z.

Jetenovice z.

Pačejov

Kovčín z.

Nekvasovy z.

Mileč z.

Nepomuk

