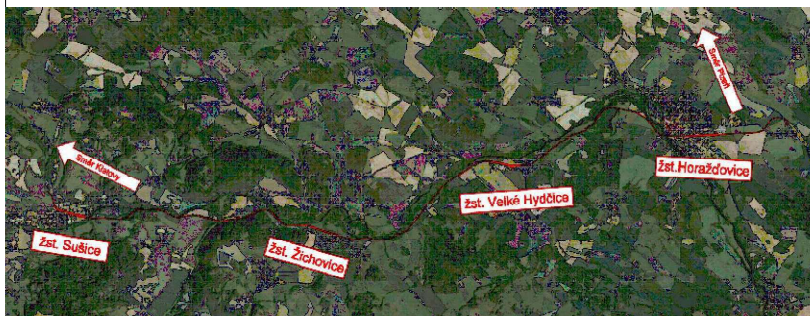




EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury




Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	05/2022	Koncept technického řešení	Ing. Emil Špaček
002	09/2022	Dokumentace k připomínkám	Ing. Emil Špaček
003	12/2022	Dokumentace po připomínkách	Ing. Emil Špaček

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8	

Zhotovitel stavby:	<b>SAGASTA s.r.o.</b>		
Adresa:	Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka		
Kontakt:	T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz		
Zhotovitel objektu:	<b>SAGASTA s.r.o.</b>		
Adresa:	Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka		
Kontakt:	T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz		
Hlavní projektant (HIP): Ing. Emil Špaček	Specialista: Ing. Lukáš Jáneš	Odpovědný projektant: Ing. Emil Špaček	Zpracovatel: Ing. Lukáš Jáneš

Název stavby/akce:	<b>Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) - Sušice (včetně)</b>		Označení (S-kód): S631600001
Název části:	Souhrnná technická zpráva		Označení zhotovitele: 121 097
Název objektu:	-		Označení části: <b>B</b>
Název přílohy:	-		Označení objektu/komplexu: <b>B.1</b>
Název dílčí části přílohy:	-		Číslo přílohy:
Kraj: Plzeňský	Katastrální území: viz. textová část	TUDU: 0371 02, 0371 B1, 0371 04, 0371 C1, 0371 06, 0371 D1, 0371 08, 0371 E1, 0371 10, 0401 U1	Paré:
Stupeň dokumentace: DUR	Datum zpracování: 12/2022	Formáty: A4	Měřítko: -

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 3 1 6 0 0 0 0 1	D U R	X - X X X X X B	- X X X X X X X X X	- X X	- X - X X X	- 0 0 3

DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPIJOVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU SAGASTA, s.r.o.

**Revitalizace trati Horažďovice  
předměstí (mimo) – Sušice (včetně)**

**SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

## Obsah:

LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK.....	5
1. Identifikační údaje.....	7
B.1 Popis území stavby .....	8
Údaje o umístění stavby.....	8
Soulad stavby s územně plánovací dokumentací.....	8
Výjimky z obecných požadavků na využívání území.....	9
Ochrana území podle jiných právních předpisů .....	12
Stanovení nových ochranných pásem .....	15
Poloha vůči záplavovému území .....	15
Poloha vůči poddolovanému území .....	15
Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin.....	15
Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL .....	15
Územně technické podmínky .....	16
Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků .....	16
Koordinace s dalšími stavbami .....	17
B.2 Celkový popis stavby .....	17
B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání.....	17
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	21
B.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení .....	22
Koncepce řešení – popis stáv. stavu .....	22
Zdůvodnění realizace záměru .....	27
Koncepce řešení – popis navrhovaného stavu.....	28
Bilance energií.....	35
Odpady .....	37
Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě .....	37
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby.....	38
Požadavky na technické parametry staveb a zařízení.....	38
Dotčené části stavby .....	39
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby.....	40
B.2.7 Základní technický popis stavebních objektů .....	40

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby .....	40
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana .....	41
B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí .....	41
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	42
B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu .....	44
Železnice .....	44
Komunikace .....	44
Elektrická energie .....	44
Telekomunikační sítě .....	45
Voda .....	45
Plyn .....	45
B.4 Dopravní opatření .....	45
B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....	45
Terénní úpravy .....	45
Použité vegetační prvky, biotechnická opatření a protierozní opatření .....	46
Dendrologický průzkum .....	46
Biologický průzkum .....	46
B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....	47
B.7 Ochrana obyvatelstva .....	52
B.8 Zásady organizace výstavby .....	52
B.9 Celkové vodohospodářské řešení .....	53
B.10 Výjimky z norem a předpisů .....	53
B.11 Požadavky do další fáze přípravy a realizace .....	53
2 Přílohy .....	54
Příloha č. 1 Základní popis technologických objektů a technických zařízení	55
Železniční zabezpečovací zařízení .....	55
Železniční sdělovací zařízení .....	62
Silnoproudá technologie včetně DŘT .....	66
Příloha č. 2 Základní technický popis stavebních objektů .....	69
Inženýrské objekty .....	69
Pozemní stavební objekty .....	96

Trakční a energetická zařízení .....	98
Příprava území a zabezpečení veřejných zájmů .....	110

## LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK

AC	...	střídavý proud
ASHS	...	autonomní samohasící systém
Bpv	...	Výškový systém baltský po vyrovnání
ČD	...	České dráhy, a.s.
DC	...	stejnoseměrný proud
DD	...	dálková diagnostika
DK	...	dálková kabelizace, dálkový kabel
DOK	...	dálkový optický kabel
DOÚO	...	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
d.ú.	...	definiční úsek
DŘT	...	dispečerská řídicí technika
ED	...	elektrodispečink
ETCS	...	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ERTMS	...	evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)
EOV	...	elektrický ohřev výhybek, výměn
EPS	...	elektrická požární signalizace
EZS	...	elektrická zabezpečovací signalizace
FKZ	...	filtračně kompenzační zařízení
GPRS	...	technologie paketového mobilního přenosu dat (General Packet Radio Services)
GSM-R	...	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
IPO	...	individuální protihluková opatření
ITZ	...	integrované telekomunikační zařízení
MP	...	mostní provizorium
MPP	...	mostní průjezdný průřez
MK	...	místní kabelizace, místní kabel
MR	...	měnírna
MRS	...	místní radiová technologická síť
MŘS	...	místní řídicí systém
NN	...	nízké napětí
NJŘ	...	nákresný jízdní řád
NS	...	napájecí stanice
Odb.	...	odbočka
ON	...	občasná návěst
PD	...	přípravná dokumentace
PNS	...	provizorní napájecí stanice
PHS	...	protihluková stěna
PTM	...	trakční měřirna

PTS	...	přejezdová transformační stanice
PS	...	provozní soubory
PUPFL	...	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	...	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZTS	...	poplachový zabezpečovací a tísňový systém
RD	...	releový domek
SO	...	stavební objekty
SS	...	spínací stanice
ss	...	subsystém
SRD	...	síť radiodispečerská (použitý traťový rádiový systém)
SZZ	...	staniční zabezpečovací zařízení
TK	...	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	...	trakční měnírna
TNS	...	trakční napájecí stanice
TRS	...	traťový rádiový systém
TR, TS	...	trafostanice
TTS	...	traťová transformační stanice
TSI	...	technické specifikace pro interoperabilitu
t. ú.	...	traťový úsek
TZZ	...	traťové zabezpečovací zařízení
TV	...	trakční vedení
UNZ	...	univerzální napájecí zdroj
VB	...	výpravní budova
VN	...	vysoké napětí
VO	...	veřejné osvětlení
VVN	...	velmi vysoké napětí
ZOK	...	závěsný optický kabel
ZPF	...	zemědělský půdní fond
Žst., ŽST	...	železniční stanice

*Poznámka: Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie, užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.*

## 1. Identifikační údaje

<u>Název stavby:</u>	Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) – Sušice (včetně)
<u>ISPROFOND:</u>	5003520025/3273214901
<u>Specifikace stavby:</u>	Veřejná dopravní (drážní) stavba liniového charakteru, stavba dráhy Novostavba, trvalá stavba
<u>Stupeň dokumentace:</u>	DÚR tj. Dokumentace pro územní rozhodnutí
<u>Datum zpracování:</u>	05/2022, zpracování připomínek 12/2022
<u>Místo stavby:</u>	Železniční trať Horažďovice předměstí – Klatovy v úseku Horažďovice předměstí (mimo) – Sušice (včetně)
<u>Kraj:</u>	Plzeňský
<u>Obce s rozšířenou působností:</u>	Horažďovice, Sušice
<u>Pověřené obecní úřady:</u>	Horažďovice, Sušice
<u>Katastrální území:</u>	Horažďovice [641855], Velké Hydčice [778834], Hejtná [638161], Bojanovice pod Rabím [737097], Rabí [737119], Žichovice [796930], Čepice [737101], Velká Chmelná [651923], Malá Chmelná [651915], Sušice nad Otavou [759601], Tedražice [647284], Hrádek u Sušice [647276]
<u>Parcelní čísla pozemků:</u>	Součástí přílohy N. 1.5
<u>Kategorie dráhy:</u>	Regionální dráha nezařazená do evropského železničního systému TEN-T
<u>Traťový a definiční úsek:</u>	0371 02, 0371 B1, 0371 04, 0371 C1, 0371 06, 0371 D1, 0371 08, 0371 E1, 0371 D1, 0401 U1
<u>Období realizace:</u>	01/2027 – 12/2027
<u>Stavebník/investor:</u>	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
<u>Zástupce investora:</u>	Správa železnic, státní organizace, Stavební správa západ, Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8
<u>Hlavní inženýr stavby:</u>	Petr Steiner steiner@spravazeleznic.cz
<u>Zpracovatel dokumentace:</u>	SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14, Praha 4, IČ: 04598555, DIČ CZ04598555
<u>Hlavní inženýr projektu:</u>	Ing. Emil Špaček, autorizovaný inženýr v oboru dopravních staveb
<u>Zástupce HIP:</u>	Ing. Lukáš Jáneš
<u>Zpracovatel dokumentace:</u>	SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14, Praha 4, IČ: 04598555, DIČ CZ04598555



## B.1 Popis území stavby

### Údaje o umístění stavby

Z hlediska umístění stavby v území, stavba důsledně sleduje dnešní železniční trať. Místem stavby je:

- Železniční trať Horažďovice předměstí - Klatovy v úseku **Horažďovice předměstí (mimo) – Sušice (včetně)**

Ve výše zadaném úseku se nachází 4 železniční stanice Horažďovice, Velké Hydčice, Žichovice a Sušice, ale žádné zastávky. Všechny čtyři železniční stanice jsou předmětem rekonstrukce včetně změn v konfiguracích kolejí. V rámci stavby bude kolejově řešen pouze traťový úsek mezi ŽST Žichovice a ŽST Sušice. Ve zbylých traťových úsecích budou pouze lokální úpravy v rámci úprav mostních objektů a přejezdů. V celé délce stavby budou řešeny technologie zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé.

Stavba je umístěna na stávajícím železničním tělese, v převážné většině na drážních pozemcích. Kromě stavebních úprav v kolejišti bude stavební činnost probíhat i na drážních zařízeních mimo kolejiště. Toto se týká především lokalit v místě úprav mostních objektů. Dále budou stavební úpravy probíhat i na dotčených komunikacích včetně míst návrhu nových objízdných komunikací za rušené přejezdy.

Trať prochází většinou extravilánem (občasné zářezy a násypy), územím, které je občasné zalesněné. Na okraj zastavěného území se trať dostává ve všech čtyřech dopravních, nejvíce v ŽST Horažďovice a ŽST Sušice.

Z hlediska územního se stavba nachází na katastrálních územích Horažďovice [641855], Velké Hydčice [778834], Hejná [638161], Bojanovice pod Rabím [737097], Rabí [737119], Žichovice [796930], Čepice [737101], Velká Chmelná [651923], Malá Chmelná [651915], Sušice nad Otavou [759601], Tedražice [647284], Hrádek u Sušice [647276].

Celá stavba leží v ochranném pásmu dráhy.

### Soulad stavby s územně plánovací dokumentací

Stavba je navržena v celé délce v souladu s územními plány jednotlivých územních celků.

Stavební pozemky jsou definovány místem stavby, a to jsou převážně drážní pozemky.

#### Zásady územního rozvoje

Zásady územního rozvoje, které má v gesci Plzeňský kraj, vč. Aktualizace č. 4, ze dne 17. 12. 2018 uvádí, že stavba je v souladu s celkovým územním plánem.

ZÚR stanovují v A4 ZÚR PK tyto hlavní cíle Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje:

- návrh územního řešení nadmístních potřeb a koordinace záměrů jednotlivých obcí a měst na využití území,
- prověření a promítnutí územních důsledků odvětvových a krajských koncepcí a Programu rozvoje Plzeňského kraje,

- zpřesnění a rozvíjení priorit, cílů a úkolů vyplývajících z Politiky územního rozvoje v Plzeňském kraji,
- vymezení území vyžadujících ekonomickou, vodohospodářskou a ekologickou revitalizaci,
- posouzení návrhů na využití území z hlediska jejich vlivů na životní prostředí a navržená území soustavy NATURA 2000,
- stanovení limitů území a závazných regulativů pro rozhodování o využití území,
- koordinace územního rozvoje obcí v Plzeňském kraji,
- koordinace rozvoje území Plzeňského kraje se sousedními kraji a s Bavorskem,
- vymezení regionálně významných veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu, asanačních území.

Rozsah stavby je odsouhlasen MD ČR, zápis č. 251 z Centrální komise ze dne 20.4.2021.

Realizací stavby dojde k úpravě stávajícího stavu železniční trati.

#### Územní plány obcí

V lokalitě stavby s rekonstrukcí trati jsou platné územní plány obcí Horažďovice, Velké Hydčice, Žichovice a Sušice. Vzhledem k umístění stavby tj. převážné umístění stavby na pozemcích dráhy, je záměr v souladu s územními plány.

Tato stavba je veřejně prospěšnou stavbou dráhy ve smyslu § 5 Zákona o drahách. Stavba je v souladu se zpracovanými územně technickými dokumentacemi pro danou lokalitu.

#### **Výjimky z obecných požadavků na využívání území**

Stavba splňuje obecné požadavky na využívání území.

#### **Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**

Po projednání dokumentace s dotčenými orgány, budou případné podmínky zpracovány do dokumentace před podáním žádosti o územní rozhodnutí či v navazujícím stupni dokumentace, podrobněji viz Dokladová část N nebo tabulka níže.

<b>KÚ Plzeňského kraje</b> <b>odbor doprava a</b> Škroupova 18 306 13 Plzeň	22.12.2022 DS	17.01.2023 souhlas s podmínkami neuvedeno
<b>KÚ Plzeňského kraje</b> <b>regionálního rozvoje</b> Škroupova 18 306 13 Plzeň	22.12.2022 DS	16.01.2023 souhlas s podmínkami neuvedeno

<b>KÚ Plzeňského kraje</b> <b>OŽP - recyklační linka</b> Škroupova 18 306 13 Plzeň	22.12.2022 DS	11.01.2023 souhlas s podmínkami neuvedeno
<b>KÚ Plzeňského kraje</b> <b>památky</b> Škroupova 18 306 13 Plzeň	22.12.2022 DS	04.01.2023 není dotčeným orgánem neuvedeno
<b>Drážní úřad</b> Škroupova 11 306 13 Plzeň	22.12.2022 DS	03.01.2023 souhlas s podmínkami
<b>HZS Plzeňského kraje</b> Klatovy Aretinova 129 339 01 Klatovy	22.12.2022 DS	13.04.2023 souhlas s podmínkami neuvedeno
<b>Lesy ČR</b> <b>Železná Ruda</b> Šumavská 4 340 04 Železná Ruda	22.12.2022 DS	13.04.2023 souhlas s podmínkami neuvedeno
<b>Lesy ČR</b> <b>Klatovy</b> Voříškova 259 339 01 Klatovy	22.12.2022 DS	06.02.2023 souhlas s podmínkami neuvedeno
<b>Město Sušice</b> <b>K. S.</b> Náměstí Svobody 138 342 01 Sušice	22.12.2022 DS	20.02.2023 souhlas s podmínkami neuvedeno
<b>Policie ČR</b> územní odbor Klatovy Nábřeží kpt Nálepky 412	22.12.2022 DS	01.02.2023 souhlas neuvedeno
<b>Povodí Vltavy</b> <b>závod Horní Vltava</b> Litvínovická 5 370 01 České Budějovice	22.12.2022 DS	21.02.2023 souhlas s podmínkami 17
<b>SÚSPK</b> Koterovská 162 326 00 Plzeň	22.12.2022 DS	06.01.2023 souhlas neuvedeno

<b>Krajská Hygienická stanice</b> <b>Územní pracoviště Klatovy</b> Randova 34 <b>339 01 Klatovy</b>	22.12.2022 DS 18.4.203 DS	31.05.2023 souhlas s podmínkami neuvedeno
<b>Město Horažďovice</b> <b>K. S.</b> Mírové náměstí 1 341 01 Horažďovice	22.12.2022 DS	
<b>Město Sušice</b> <b>§ 17 vodního zákona</b> Náměstí Svobody 138 342 01 Sušice	29.03.2023 DS	14.06.2023 souhlas s podmínkami neuvedeno
<b>Město Horažďovice</b> <b>§ 17 vodního zákona</b> Mírové náměstí 1 341 01 Horažďovice	29.03.2023 DS	
<b>Lesy ČR, správa toků</b> <b>Oblastní ředitelství západní Čechy</b> Krušnohorská 1010/7 360 10 Karlovy Vary	11.65.2023 DS	15.05.2023 souhlas s podmínkami 15.05.2025
<b>KÚ Plzeňského kraje</b> <b>ZPF</b> Škroupova 18 306 13 Plzeň	19.05.2023 DS	12.06.2023 souhlas s podmínkami 12.06.2026

## Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území

### Provedené průzkumy a měření

V průběhu zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí byly zpracovány a zajištěny podklady potřebné pro zpracování technického řešení a následné projednání dokumentace.

- Geotechnický a stavebnětechnický průzkum, Waltec GDS s.r.o., 03/2022
- Stavebně-technický průzkum (mostní objekty), Waltec GDS s.r.o., 04/2022
- Geodetické zaměření stávajícího stavu v rozsahu celé stavby, bodové pole zpracovalo SŽG Plzeň, 07/2021 - proběhlo doplnění ŽBP v rámci stavby „Oprava traťového úseku na trati 185 Horažďovice – Žichovice“ (v dalším stupni nutno požádat o aktualizované podklady)
- Hluková studie, PRAGOPROJEKT a.s., 04/2022
- Zjištění stávajícího stavu inženýrských sítí, SAGASTA s.r.o., 12/2021

- Rozptylová studie, SAGASTA s.r.o., 05/2022
- Geodetické doměření, Hrdlička spol. s.r.o., 04/2022
- Dendrologický průzkum, SAGASTA s.r.o., 04/2022
- Biologický průzkum, SAGASTA s.r.o., 04/2022
- Hydrologické údaje povrchových vod, zpracoval ČHMÚ, 03/2022

## Ochrana území podle jiných právních předpisů

### Ochranné pásmo dráhy

Zákon o drahách č. 266/1994 Sb. definuje ochranné pásmo dráhy jako prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní vybudované pro rychlost do 160 km/h včetně - 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.

### Ochranná pásma pozemních komunikací

Dle zákona č. 13/1997 Sb. v platném znění jsou ochranná pásma pozemních komunikací:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu pro dálnice, rychlostní silnice, rychlostní komunikace,
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu pro silnice I. třídy,
- 15 m od osy vozovky pro silnice II. třídy, pro silnice III. třídy a pro místní komunikace II. třídy.

Pozn.: Místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.

### Ochranná pásma inženýrských sítí

Dotčená ochranná pásma předpokládaných sítí v prostoru stavby jsou:

a) ochranné pásmo křižujících elektrických vedení (od krajního vodiče):

- 7 m pro venkovní vedení 1 – 35 kV
- 12 m u venkovních vedení 35 – 110 kV
- 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
- 1 m na každou stranu u podzemních kabelových vedení

b) ochranné pásmo plynovodů stanoví zákon č.458/2000 Sb.

- 1 m u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území obce na obě strany od osy plynovodu
- 4 m u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od osy plynovodu
- 4 m u technologických objektů na všechny strany od půdorysu bezpečnostní pásma plynovodů
- 10 m regulační stanice vysokotlaké
- 15 m vysokotlaké plynovody do DN 100 mm

- 20 m vysokotlaké plynovody do DN 250 mm
  - 40 m vysokotlaké plynovody nad DN 250 mm
- c) ochranné pásmo vodovodů stanoví zákon č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6620
- 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně
- d) ochranné pásmo stok a kanalizací stanoví zákon č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6701
- 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně
- e) ochranné pásmo zařízení pro rozvod tepelné energie stanoví zákon č. 458/2000 Sb.
- 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí
- f) ochranné pásmo sdělovacích a zabezpečovacích vedení je stanoveno zákonem č. 127/2005 Sb.
- 1,5 m na každou stranu od krajního vodiče

#### Ochranné pásmo lesa

Ochranné pásmo lesa činí 50 m. Řešený úsek dnešní železniční trati již leží v ochranném pásmu lesa.

#### Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Záměr neleží v žádné chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

#### Ochranná pásma vodních zdrojů

Stavba zasahuje do ochranného pásma podzemního vodního zdroje Velké Hydčice Šumavské Vápenice.

#### Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů (OPPLZ)

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma přírodního léčivého zdroje.

#### Ochranná zóna nadregionálního biokoridoru

Stavba zasahuje do zóny nadregionálního biokoridoru ÚTP ÚSES, Albrechtice, Milotice-Řežabinec.

Dále stavba zasahuje do regionálních biokoridorů ÚTP ÚSES, Čepičná-Zelenov a K113-Kašovice a do regionálních biocenter ÚTP ÚSES, Horažďovice, Pod Žichovicemi, Čepičná a okrajově do Čepice.

#### Chráněná území

Problematika je podrobně zpracována v části dokumentace B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.

### Pozemky plnící funkci lesa

Stavba zasahuje na pozemky plnící funkci lesa a vyžaduje kácení lesní zeleně. Rozsah stavbou dotčených PUPFL je uveden v části I.2 Majetkoprávní část geodetické dokumentace.

### Zvláště chráněná území

Stavba zasahuje do Maloplošného zvláště chráněného území (MZCHÚ) Prácheň.

### Významné krajinné prvky

Z významných krajinných prvků stavba bude probíhat v blízkosti VKP hradiště Prácheň, Štola v Hradcích, Vesnická památková zóna Velké Hydčice a pramen Síríova slza.

Dále stavba zasáhne do lesů a do vodních toků, které křížuje a do niv těchto vodních toků. Především se jedná o řeku Otavu, kterou trať prakticky v celém řešeném úseku lemuje.

### NATURA 2000

Záměrem nebudou přímo ani nepřímo dotčena žádná chráněná území soustavy Natura 2000.

### Ochrana krajinného rázu

Vliv stavby je posuzován s ohledem na krajinný ráz, dle zákona o ochraně přírody a krajiny **č. 114/1992 Sb.**

- Zvláště chráněná území

Jihozápadně od Horažďovic se v bezprostřední blízkosti trati nachází PR Prácheň.

- Natura 2000

V blízkosti žst. Sušice se železniční trať přibližuje k EVL Ostružná.

- Památné stromy

V blízkosti stavby není vyhlášen žádný památný strom.

- lesního zákona č. 289/1995 Sb.

Část předmětného úseku trati se nachází ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa.

- vodního zákona č. 254/2001 Sb.

v úseku Žichovice – Horažďovice jsou v blízkosti trati vyhlášena ochranná pásma vodních zdrojů

### Kulturní památky

Dotčené území se nachází v I. a II. kategorii ÚAN (území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů a území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51 - 100 %)

Stavba nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví.

## **Stanovení nových ochranných pásem**

S ohledem na charakter stavby a řešení jednotlivých stavebních objektů, tj. zvýšení traťové rychlosti stávající železniční trati ve stávající stopě, nedochází ke změně stávajícího ochranného pásma dráhy.

## **Poloha vůči záplavovému území**

Obvod stavby zasahuje do stanovených záplavových území vodních toků. Železniční trať přechází přes  $Q_5$ ,  $Q_{20}$ ,  $Q_{100}$  a  $Q_{akt}$  řeky Otavy.

Pro stavby nacházející se ve stanoveném záplavovém území vydává příslušný vodoprávní úřad souhlas dle § 17 zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění.

## **Poloha vůči poddolovanému území**

V dotčeném území se nachází jedno lokální místo důlního díla a poddolovaného území. Jedná se o ojedinělou těžbu Zlatonosné rudy ve Velkých Hydčicích, GF P129844.

## **Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

V rámci stavby bude provedena demolice stávajících objektů staveb v ŽST Horažďovice (SO 11-78-01 a SO 11-78-02), budovy hradla v ŽST Velké Hydčice (SO 13-78-01) a objektu staveb v ŽST Sušice (SO 17-78-01). Mimo výše uvedené SO, jsou navrženy k demolici i stávající objekty v rámci mostních a inženýrských objektů a ostatních SO v rámci této stavby.

V některých lokalitách stavby dojde ke kácení a mýcení zeleně. Jedná se o dřeviny na svazích dnešního tělesa dráhy nebo o odstranění stromů a keřů v místech s navrženou stavební činností a pro umožnění přístupu k železniční trati v místech řešených mostních objektů. Jedná se jak o kácení dřevin, tak i kácení dřevin z lesních porostů.

## **Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL**

Podrobné informace k záboru pozemků potřebných pro realizaci stavby jsou uvedeny v části Geodetická dokumentace – Majetkoprávní část. Informace jsou zde přehledně tabulkově zpracovány a zábory jsou graficky dokladovány zákresem do mapy KN.

### Pozemky ZPF

Trvalé zábory pozemků ze zemědělského půdního fondu (ZPF) se v menší míře předpokládají. Pokud k nim v omezené míře dojde, bude řešeno odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu, ve smyslu zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu.

Dočasné zábory ZPF jsou navrženy pouze v omezené míře, z důvodu zřízení zařízení staveniště nebo přístupu k nim, nebudou delší než 1 rok.

### Pozemky PUPFL

Stávající železniční trať částečně prochází územím s lesními pozemky, pozemky PUPFL tak bezprostředně navazují na pozemky dráhy. Pro rekonstrukci trati jsou navrženy trvalé i dočasné zábory PUPFL.



Trvalé zábery PUPFL jsou navrženy pouze ve výjimečných případech, v místech, kde dochází k úpravám tělesa dráhy.

Dočasné zábery PUPF jsou navrženy z důvodu zřízení zařízení staveniště, nutných především pro rekonstrukce mostních objektů nebo přístupu k nim, délka záborů nebude delší než 1 rok.

### **Územně technické podmínky**

Stavba je z převážné části na stávajícím tělese dráhy. Stavba je umístěna v ochranném pásmu dráhy. Územně se stavba nachází na katastrálním území, viz. Příl. A projektové dokumentace.

Rozsah a způsob zabezpečení jednotlivých inženýrských sítí je řešen v jednotlivých částech dokumentace.

#### **Napojení na technickou infrastrukturu**

V rámci stavby budou zřízeny nové přípojky 22kV a 6kV z distribuční sítě ČEZ.

Pro napojení potrubních vedení jsou využity stávající přípojky.

U objektů určených k demolici budou stávající připojení zrušena.

Technologická voda pro výstavbu bude v prostoru železničních stanic a zastávek odebírána ze stávajících zdrojů pitné a užitkové vody, v traťových úsecích bude technologická voda dopravována v cisternách dovezených dodavatelem stavby.

#### **Napojení na ostatní dopravní infrastrukturu**

Navrhovanou stavbou nedochází k zásadním změnám napojení stavby na stávající dopravní infrastrukturu, navrhuje se pouze dílčí úpravy. V rámci návrhu rušení přejezdů jsou navrženy celkem 4 náhradní komunikace. Primárně se jedná o polní cesty a zajištění obslužnosti zemědělských pozemků.

Přístup na nástupiště řešený v dopravních navazuje na stávající komunikační síť s ohledem na bezbariérové užívání staveb.

Stavba je koordinována s navazujícími stavbami Správy železnic a se stavbou ŘSD – viz dále.

### **Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků**

Stavba bude umístěna převážně na stávajících drážních pozemcích, tj. na pozemcích, na kterých má právo hospodařit Správa železnic, státní organizace nebo na pozemcích společnosti České dráhy, a.s. (pozemky ČD a.s. jsou ale z pohledu stavby cizí).

I přes veškerou snahu nelze stavbu umístit pouze na pozemcích drah. Navrhuje se proto trvalý zábor cizích (nedrážních) pozemků pro umístění trvalých součástí stavby. Pro umístění některých inženýrských sítí na cizích pozemcích se navrhne zřídit věcné břemeno. Umístění zařízení staveniště se předpokládá na drážních pozemcích, případně bude pro vytvoření přístupových a manipulačních ploch pro realizaci stavby zřízen dočasný zábor.

Podrobný výčet stavbou dotčených pozemků a nemovitostí včetně zákresu stavby do mapy katastru nemovitostí je dokladován v samostatné části dokumentace Geodetická dokumentace.

## Koordinace s dalšími stavbami

Stavba byla v rámci zpracování dokumentace koordinována jak se stavbami drážními, tak se stavbami jiných investorů. S ohledem na předpokládané termíny realizace stavby, je nutné sledovat aktuální stav přípravy souvisejících staveb a případné změny zohlednit v dalším stupni dokumentace.

### Související stavby

- Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň Koterov (mimo), DÚR, Metroprojekt, předpoklad dokončení IX/2021
- Modernizace tratě Protivín (mimo) – Horažďovice předm. (mimo), ZP, Sudop Praha a.s., pozastaven do ukončení Aktualizace studie proveditelnosti
- Aktualizace studie proveditelnosti modernizace trati České Budějovice – Plzeň, Sudop Praha a.s., 2021-2023
- Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Horažďovice město, opravná práce OŘ Plzeň
- Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Sušice, opravná práce OŘ Plzeň
- I/22 Horažďovice – průtah, investor ŘSD, realizace 2021
- V km 2,797 – 10,538 je budoucí probíhající realizace akce Oprava trati Horažďovice – Žichovice
- V km 14,940 – 15,918 je budoucí stavební projekt akce Oprava mostů v úseku Žichovice – Sušice na trati Horažďovice - Klatovy

## B.2 Celkový popis stavby

### B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

#### Charakter stavby

Stavba řeší rekonstrukci traťového úseku na trati č. 185 (NJŘ) v úseku Horažďovice-předměstí (mimo) – ŽST Sušice (včetně). Stavba začíná v km 1,928 směrovým a výškovým vyrovnáním před ŽST Horažďovice město a končí v km 19,803 na konci směrového a výškového vyrovnání v oblouku za ŽST Sušice. Délka řešeného úseku je 17,875 km (koleje). V úsecích Horažďovice–předměstí – Horažďovice město, Horažďovice město - Velké Hydčice a Velké Hydčice – Žichovice není předmětem stavby úprava železničního svršku a spodku. V těchto úsecích budou pouze lokální rekonstrukce mostů, propustků, přejezdů a návrh nových technologií. Ve všech ostatních úsecích a všech dopravních je navržena kompletní rekonstrukce včetně změn konfigurací kolejíšť. Staničení je uvedeno dle nově navrženého stavu, navázáno na Projekt PPK před ŽST Horažďovice město. Začátek a konec stavby byl upřesněn na projednáních technického řešení na výrobních poradách. Stavba se nachází na území Plzeňského kraje v okrese Klatovy.

### Údaje o dotčené železniční dráze

V současném stavu je řešený traťový úsek jednokolejný. V celé délce se jedná o trať s nezávislou trakční soustavou. Železniční svršek je z roku 1958 – 1973, ale v několika úsecích byly provedeny opravy v rámci akcí OŘ. Daná trať je v řešené oblasti důležitou regionální tratí s relativně velkou vytižeností v letních měsících. Řešená trať není součástí sítě TEN-T. V dřívějších dobách byla trať značně využívána i pro nákladní dopravu, čemuž odpovídá značné množství zaústěných vleček.

V rámci investiční akce bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku s cílem upravit konfigurace kolejí ve všech dopravních, tak aby odpovídaly aktuálním požadavkům, a zvýšení traťové rychlosti v řešených traťových úsecích. Bude upraveno nebo nově navrženo sdělovací a zabezpečovací zařízení, mostní objekty, přejezdy, nástupiště a silnoproudá technologie včetně DŘT a DDTS. V rámci akce dojde také k demolici stávajících staveb, rekonstrukce VB v ŽST Žichovice, stavby jednoho nového technologického objektu v ŽST Velké Hydčice a stavby skladu v ŽST Sušice pro potřeby OŘ. Vzhledem k plánovanému nasazení systému ETCS L1 LS jsou navrženy takové úpravy (železniční infrastruktury), aby byly v souladu s tímto plánovaným nasazením. Z důvodu úpravy zařízení je počítáno v rámci stavby s přeložkami a ochranou stáv. inženýrských sítí.

Záměr Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) – Sušice (včetně) navazuje na požadavky koncepce dopravy Plzeňského kraje. V rámci modernizace dojde k maximalizaci traťové rychlosti a tím dojde ke zkrácení jízdních dob a tím k zefektivnění drážní dopravy. V dopravních dojde k zajištění bezbariérového přístupu na nová nástupiště, čímž s ohledem na budoucí zavedení ETCS L1 LS dojde k výraznému zvýšení bezpečnosti drážního provozu.

### Účel užívání stavby

Stavba je rekonstrukcí stávající dopravní infrastruktury (železniční), a jedná se o stavbu dráhy ve smyslu § 5 Zákona o dráhách. Účel užívání se stavbou nezmění a bude nadále užívána jako dopravní stavba.

### Zdůvodnění nezbytnosti stavby

Záměr Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) – Sušice (včetně) má za cíl zajištění provozuschopnosti trati. Zřízením nového zabezpečovacího zařízení a zabezpečením přejezdů bude zvýšena bezpečnost dopravy, sníženy provozní náklady a zkráceny jízdní doby. Vybudováním nových nástupišť v jednotlivých stanicích a přístupů k nim bude zvýšen komfort cestujících. Celkovou revitalizací trati při zachování historických akcentů bude zvýšena atraktivita železniční dopravy v turisticky aktivním regionu.

V souhrnu dojde stavbou ke zvýšení kvalitativních parametrů provozované regionální dráhy. Rozhodujícím přínosem záměru je zkrácení jízdních dob na trati zvýšením traťové rychlosti a odstraněním mnoha propadů rychlosti. V rekonstruovaných dopravních budou vybudována nová poloostrovní bezbariérová nástupiště s výškou nástupištní hrany 550 mm nad TK. Ve všech řešených stanicích budou osazeny prvky orientačního systému včetně prvků pro nevidomé.

Dalším významným prvkem je v oblasti zabezpečovacího zařízení zřízení SZZ a TZZ 3. kategorie.

### Trvání stavby

Stavba Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) – Sušice (včetně) je stavbou trvalou.

Součástí stavby jsou dočasná zařízení staveniště umístěná na drážních pozemcích nebo přilehlých mimodrážních pozemcích. V rámci stavby se také zřídí provizorní staveništní komunikace.

#### Celkový popis dopravní koncepce stavby

Popis dopravní koncepce stavby je podrobně popsán v části dokumentace B. 4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie.

#### Navrhované kapacity stavby

Nejvyšší rychlost pro klasické soupravy	do 80 km/h ( $V_{100}$ ) do 80 km/h ( $V_{130}$ )
Prostorová průchodnost pro ložnou míru	Z GC
Třída zatížení	C3 (20,0 t/nápravu; 7,2 t/běžný metr)
Největší dovolená délka vlaku regionální osobní dopravy	90 m
Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy	550 m
Délka modernizovaného úseku	17,875 km
Rozsah stavby - začátek	km 1,928 (koleje)
- konec	km 19,803 (koleje)
Rekonstrukce stanic	4
Rekonstrukce zastávky	0
Nové elektronické SZZ	4 ks
Počet výhybek zařazených SZZ	30 ks
Počet přejezdových zab. zař.	7 ks
Elektrický ohřev výměn	26 ks
Zřízení koleje UIC 60	0 km
Zřízení koleje 49E1	14355,71 km
Zřízení koleje 49E1 (užitá)	0 km
Zřízení výhybek UIC 60	0 ks
Zřízení výhybek ostatní	30 ks
Odkopávky na železničním spodku	66028,3 m <sup>3</sup>
Násypy	311,36 m <sup>3</sup>
Zřízení nástupiště (délka nástup. hran)	720 m
Nástupištní přístřešky	0 ks
Přestavba železničních mostů	5 ks
Přestavba silničních mostů	0 ks
Přestavba železničních propustků	23 ks
Zrušení železničních propustků, mostů, podchodů	0 ks

Úpravy TV – montážní délka (vodiče)	0 km
Celkové nároky na zábor pozemků:	
- trvalý	420501 m <sup>2</sup>
- dočasný do 1 roku	5834 m <sup>2</sup>
Nárok na zábor ZPF	
- trvalý	10934 m <sup>2</sup>
- dočasný do 1 roku	1936 m <sup>2</sup>
Nárok na zábor PUPFL	
- trvalý	200 m <sup>2</sup>
- dočasný do 1 roku	544 m <sup>2</sup>

#### Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Termíny a lhůty realizace stavby vycházejí ze současného stavu připravenosti a z přepokládaného časového harmonogramu výstavby. Předpoklad realizace je jeden rok (343 dní).

Příjezdové trasy ke staveništi z hlavních dopravních tras jsou navrženy na základě požadavků technického řešení jednotlivých stavebních objektů a na základě místního šetření zpracovatele dokumentace. Snahou návrhu bylo zajistit přístup z místních komunikací na drážní těleso v co nejkratších vzdálenostech.

Podrobnější postup realizace, popis dopravních tras a přístupů na staveniště, atd. je uveden v části dokumentace B. 8 Základy organizace výstavby.

#### Základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb

K ověření funkce dokončené stavby dráhy jako celku nebo její samostatné části bude zaveden zkušební provoz podle §7 vyhl. č. 177/1995 Sb. v platném znění. Podmínky zkušebního provozu stanoví svým rozhodnutím příslušný drážní úřad. Základní podmínkou povolení zkušebního provozu je předložení všech předepsaných TBZ.

Ve zkušebním provozu bude funkce jednotlivých zařízení sledována jejich správci a budou vyhodnocovány zjištěné závady. Vyhodnoceny budou rovněž účinky provozování stavby na okolí, provedeno bude kontrolní měření hluku a podle jeho výsledků budou případně realizována individuální protihluková opatření na objektech.

Stavba bude realizována s nepřetržitými výlukami železničního provozu. Dílčí ucelené části stavby budou přejímány od zhotovitele a postupně uváděny do zkušebního provozu. Podrobnosti určuje dokumentace v části B.8 – Základy organizace výstavby. Po dokončení všech stavebních postupů bude funkce stavby jako celku ověřována konečným zkušebním provozem.

Délku trvání navrhne investor ve spolupráci s provozovatelem podle povahy stavby. Délka trvání je obvykle 2 - 12 měsíců s tím, že pro mosty, sdělovací a zabezpečovací zařízení může tato doba dosáhnout až 24 měsíců.

Před skončením zkušebního provozu bude požádáno o vydání kolaudačního rozhodnutí. Do řádného provozu bude stavba uvedena jako celek.

#### Technickobezpečnostní zkouška

Vybrané části stavby budou před zahájením zkušebního provozu ověřeny z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy Technickobezpečnostní zkouškou (TBZ).

Podmínky pro zahájení Technickobezpečnostní zkoušky stanovuje §5 vyhl. 177/1995 Sb. v platném znění (Stavební a technický řád drah). Pro zahájení TBZ jsou určeny následující požadavky:

- provozní způsobilost určených technických zařízení (UTZ - podrobněji viz níže),
- provedení zkoušek únosnosti pláně železničního spodku,
- zaměření prostorové průchodnosti.

Rozsah Technickobezpečnostní zkoušky pro jednotlivé druhy drážních staveb a zařízení stanovuje §6 vyhl. 177/1995 Sb. v platném znění.

Určená technická zařízení, která podléhají dozoru podle §47 a §48 zákona 266/1994 Sb. v platném znění (Zákon o dráhách) musí mít před uvedením do provozu vydán Průkaz způsobilosti, který vydává Drážní správní úřad na základě technické prohlídky a zkoušky. UTZ pak i nadále (v provozu) podléhají pravidelným revizím, prohlídkám a zkouškám.

Podmínky pro konstrukci, výrobu a provoz určených technických zařízení stanovuje vyhl. 100/1995 Sb. v platném znění (Řád určených technických zařízení), kde je v úvodu uveden taxativní výčet těchto zařízení.

#### Objekty podléhající TBZ

Provozní soubory a stavební objekty projektantem předepsané jako objekty vyžadující provedení TBZ jsou uvedeny v části dokumentace A Průvodní zpráva. Tento seznam může být během realizace upraven / rozšířen - dle požadavku správce nebo v souladu se změnami legislativních pravidel.

### **B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**

Z hlediska urbanistického a architektonického řešení stavby nedochází k podstatným změnám oproti dnešnímu stavu, neboť vlastní železniční trať je rekonstruována převážně na stávajících drážních pozemcích, navrženy jsou pouze menší zábory sousedních pozemků, případně věcná břemena pro uložení kabelových vedení.

#### Jde o rekonstrukci:

- železničního svršku a spodku
- nástupišť v dopravnách
- přejezdů
- mostních objektů a propustků
- nn rozvodů a osvětlení

- zabezpečovacího a sdělovacího zařízení
- pozemních objektů
- silnoproudé technologie a energetických zařízení

Výše uvedené stavební úpravy nemění zásadně umístění, tvar ani barevné řešení stávajících staveb. Konstrukce budou tvarově i barevně přizpůsobeny tak, aby při zachování své funkce byly co nejvíce sladěny se svým okolím.

Za novostavby lze považovat:

- pozemní komunikace v návaznosti na rušené přejezdy
- technologický objekt v ŽST Velké Hydčice
- objekt skladu v ŽST Sušice

### B.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení

#### Koncepce řešení – popis stáv. stavu

Místem stavby je:

- **Železniční trať Horažďovice předměstí - Klatovy úseku Horažďovice předměstí (mimo) – Sušice (včetně)**

V řešeném úseku se kromě ŽST Horažďovice a ŽST Sušice nachází další dvě dopravní a to ŽST Velké Hydčice a ŽST Žichovice, žádná zastávka se v úseku nenachází. Trať není zařazena do transevropské dopravní sítě TEN-T. Trať je jednokolejná s nezávislou trakční soustavou. Dovolená traťová třída zatížení je C3, stávající traťová rychlost do 65 km/h. Provozovatelem dráhy je Správa železnic, státní organizace, místním správcem je OŘ Plzeň.

Trať prochází většinou extravilánem (občasné zářezy a násypy), územím, které je občasné zalesněné. Na okraj zastavěného území se trať dostává ve všech dopravních, nejvíce v ŽST Horažďovice a ŽST Sušice.

#### Staniční zabezpečovací zařízení

ŽST Horažďovice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie elektromechanickým, vzor 5007 se světelnými návěstidly a rychlostní návěstní soustavou, tvořeným řídicím přístrojem a dvěma závislými stavědly. Pro kontrolu vjezdu a odjezdu od Horažďovic předměstí jsou zřízeny izolované kolejnice. Pro kontrolu odjezdu směr Velké Hydčice je osazen počítač náprav, pro kontrolu vjezdu jsou zřízeny izolované kolejnice. Výhybky 1, 2, 16, 17 a výkolejky PVk1 a PVk2 jsou osazeny elektrickými přestavníky. Ostatní výhybky a výkolejky jsou přestavovány ručně.

ŽST Velké Hydčice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie reléovým typu AŽD 71 s rychlostní návěstní soustavou. Zařízením pro zjištění volnosti koleje jsou od návěstidla Se1, na dopravních kolejích až na žichovické záhlaví kolejové obvody. Od návěstidla Se1 směr Horažďovice jsou osazeny počítače náprav. Výhybky 1, 2, 5 a 7, Vk1, Vk3 jsou osazeny elektrickými přestavníky. Ostatní výhybky a výkolejky jsou přestavovány ručně. Technologie RZZ je umístěna v budově stavědla v areálu vlečky HASIT.

ŽST Žichovice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie — elektromechanické, ústřední přístroj vzor 5007 se světelnými návěstidly s rychlostní návěstní soustavou. Pro kontrolu vjezdu a odjezdu jsou na hydčickém zhlaví osazeny počítače náprav, na sušickém zhlaví izolované kolejnice. Výhybky 1 a 7 jsou osazeny elektrickými přestavníky, ostatní výhybky a výkolejky jsou přestavovány ručně.

ŽST Sušice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie — elektromechanické s ústředním přístrojem. Zařízením pro spolupůsobení vlaku jsou počítače náprav. Výhybky 1, 2, 12 a 13 jsou osazeny elektrickými přestavníky. Ostatní výhybky a výkolejky jsou přestavovány ručně.

### Traťové zabezpečovací zařízení

Mezistaniční úsek Horažďovice předměstí - Horažďovice je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel AHP-03 z roku 2015. Zařízením pro spolupůsobení vlaku jsou počítače náprav. Reset počítačů náprav a rušení blokové podmínky je prováděno pouze z JOP stanice Horažďovice předměstí.

Mezistaniční úsek Horažďovice - Velké Hydčice je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo to bez oddílových návěstidel AHP-03D z roku 2015. Zařízením pro spolupůsobení vlaku jsou počítače náprav. Reset počítačů náprav a rušení blokové podmínky je prováděno pouze ze stanice Velké Hydčice.

Mezistaniční úsek Velké Hydčice - Žichovice je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie typu reléový poloautomatický blok z roku 1974. Mezistaniční úsek není vybaven zařízením pro kontrolu volnosti trati.

Mezistaniční úsek Žichovice - Sušice je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením kategorie typu reléový poloautomatický blok z roku 1974. Mezistaniční úsek není vybaven zařízením pro kontrolu volnosti trati.

Mezistaniční úsek Sušice - Hrádek u Sušice není zřízeno traťové zabezpečovací zařízení. Jízdy vlaku jsou zabezpečeny telefonickým dorozumíváním.

### Sdělovací zařízení

V ŽST Horažďovice je základní a náhradní telefonní zařízení — zapojovač INOMA Mikro ' NZ- 10 a Mikro NZ-8. Rádiové spojení je zajištěno prostřednictvím sítě TRS (SRD – použitý traťový radiodispečerský systém) a MRS.

Záznam provozu je uložen v záznamovém zařízení ReDat v ŽST Horažďovice předměstí. Na pracovišti výpravčího je umístěna výpočetní technika s aplikacemi EDD, TPV, elektronická pošta a Mikrovox (rozhlasové hlášení). Vizualní informační systém pro cestující Mikrovox je majetkem KÚPK. Ve stanici je v provozu rozhlasové zařízení bez zpětného dotazu a hodinové zařízení.

V ŽST Velké Hydčice je základní a náhradní telefonní zapojovač MTZ 10-A. Rádiové spojení je zajištěno prostřednictvím sítě TRS (SRD – použitý traťový radiodispečerský systém) a MRS. Záznam provozu je



uložen v záznamovém zařízení ReDat v ŽST Horažďovice předměstí. Na pracovišti výpravčího je umístěna výpočetní technika s aplikacemi EDD, TPV, elektronická pošta. Ve stanici je v provozu rozhlasové a hodinové zařízení.

V ŽST Žichovice je základní a náhradní telefonní zapojovač MTZ 10-A. Rádiové spojení je zajištěno prostřednictvím sítě TRS (SRD – použitý traťový radiodispečerský systém) a MRS. Záznam provozu na telefonním zařízení a radiostanici MRS je ukládán v záznamovém zařízení v ŽST Sušice, provoz na základnové radiostanici TRS (SRD – použitý traťový radiodispečerský systém) je uložen v záznamovém zařízení ReDat v ŽST Horažďovice předměstí. Na pracovišti výpravčího je umístěna výpočetní technika s aplikacemi EDD, TPV, elektronická pošta. Ve stanici je v provozu hodinové zařízení.

V ŽST Sušice je základní a náhradní telefonní zařízení — zapojovač MTZ 10-A. Rádiové spojení je zajištěno prostřednictvím sítě TRS (SRD – použitý traťový radiodispečerský systém) a MRS. Záznam provozu je uložen v záznamovém zařízení ReDat3. Na pracovišti výpravčího je umístěna výpočetní technika s aplikacemi EDD, TPV, elektronická pošta a Mikrovox (rozhlasové hlášení). Vizuální informační systém pro cestující Mikrovox je majetkem KÚPK. Ve stanici je v provozu rozhlasové zařízení bez zpětného dotazu .

Na trati je v provozu rádiový systém TRS (SRD – použitý traťový radiodispečerský systém).

#### Silnoproudá technologie včetně DŘT a energetická zařízení

ŽST Horažďovice je napájena ze sítě veřejného distributora elektrické energie. Elektroměrný pilíř je umístěn vedle výpravní budovy, hlavní rozvaděč je umístěn v dopravní kanceláři. Stanice je osvětlena pomocí výbojkových svítidel na stožárech JŽ a výložnicích.

ŽST Velké Hydčice je napájena ze sítě veřejného distributora elektrické energie, hlavní rozvaděč je umístěn ve výpravní budově. Náhradní napájení je zajištěno dieselagregátem s automatickým startem. Kolejiště je osvětleno výbojkovými svítidly na stožárech JŽ.

ŽST Žichovice je napájena ze sítě veřejného distributora elektrické energie, hlavní rozvaděč je umístěn ve výpravní budově. Kolejiště je osvětleno výbojkovými svítidly na sklopných stožárech a výložnicích.

ŽST Sušice je napájena ze sítě veřejného distributora elektrické energie. Hlavní rozvaděč je umístěn vedle budovy pošty. Nástupiště je osvětleno svítidly na raménkách, kolejiště je osvětleno výbojkovými svítidly na stožárech JŽ.

#### Železniční svršek a spodek

V traťovém úseku Horažďovice - Sušice se nachází 10 oblouků s poloměrem  $R < 300\text{m}$ , trať je směrově i výškově členitá. Konstrukce železničního svršku je převážně složená z kolejnic typu S49 z let 1971 — 1973 a typu T z let 1966 — 1969, na betonových pražcích SB5 a SB3. Ve stanicích se nachází úseky konstrukce železničního svršku kolejnic typu A z let 1958 — 1969 na dřevěných pražcích. Stav kolejnic, upevňovadel a pražců odpovídá stáří. Kolej je v celém úseku trati stykovaná.

Štěrkové lože je ve většině úseků silně znečištěno. Nefunkční odvodnění železničního spodku je zdrojem poruch GPK. Výstroj trati je ve špatném technickém stavu.

ŽST Horažďovice je stanicí mezilehlou, určenou pro organizování jízd vlaku a posun. Stanice je v nepřetržitém provozu obsazena jedním výpravčím a dvěma výhybkáři (St1 a St2). Ve stanici se nachází tři koleje dopravní a čtyři koleje manipulační. Do stanice jsou zaústěny tři vlečky, vlečka číslo 2130 není provozována.

ŽST Velké Hydčice je stanicí mezilehlou, určenou pro organizování jízd vlaku a posun. Stanice je v nepřetržitém provozu obsazena jedním výpravčím. Ve stanici se nachází dvě koleje dopravní a tři koleje manipulační. Do stanice je zaústěna jedna vlečka.

ŽST Žichovice je stanicí mezilehlou, určenou pro organizování jízd vlaku a posun. Stanice je v nepřetržitém provozu obsazena jedním výpravčím. Ve stanici se nachází dvě koleje dopravní a jedna kolej manipulační. Do stanice jsou zaústěny dvě vlečky, vlečka Proagro není provozována.

ŽST Sušice je stanicí mezilehlou, určenou pro organizování jízd vlaku a posun. Stanice je v nepřetržitém provozu obsazena jedním výpravčím a jedním výhybkářem (St2). Ve stanici se nachází tři dopravní a pět manipulačních kolejí. Do stanice jsou zaústěny tři vlečky, vlečky číslo 2017 a 2212 jsou mimo provoz.

#### Nástupiště v dopravnách

V ŽST Horažďovice jsou tři nástupiště s úrovnovým přístupem, s výškou nástupištní hrany do 350 mm nad TK, délkou nástupištní hrany 1. SK je 90 m, 2. SK 50 m, 3. SK 150 m.

V ŽST Velké Hydčice jsou dvě nástupiště s úrovnovým přístupem, s výškou nástupištní hrany do 350 mm nad TK, délkou nástupištní hrany 1. SK 55 m, 2. SK 92 m.

V ŽST Žichovice jsou dvě nástupiště s úrovnovým přístupem, s výškou nástupištní hrany do 350 mm nad TK, délkou nástupištní hrany 1. SK 60 m, 2. SK 137 m.

V ŽST Sušice jsou dvě nástupiště s úrovnovým přístupem, s výškou nástupištní hrany do 350 mm nad TK, délkou nástupištní hrany 1. SK 96 m, 2. SK 96 m.

#### Přejezdy

Předmětem stavby jsou následující přejezdy.

Přejezd	km	Pozemní komunikace	Současné zabezpečení
P887	2,882	I/22	3ZNI
P888	4,461	úcelová	k
P889	6,478	úcelová	k
P890	7,2 11	místní	3SBI
P891	10, 166	úcelová	3SBI

P892	11,549	účelová	3SBI
P893	14, 195	III/1695	3SBL
P894	16,371	účelová	3SBI
P896	17,785	účelová	PZM
P897	18, 133	místní	3SNI
P898	18,557	místní	3SBI
P899	19,278	II/ 169	PZM 2S

#### Mosty, propustky a inženýrské objekty

Předmětem stavby jsou následující mostní objekty.

##### **mezistaniční úsek Horažďovice předměstí – Horažďovice**

propustek v km 1,490 — Klenutý 2,00m před Horažďovicemi

propustek v km 1,807 — deskový 0,80 m vjezd Horažďovice

##### **ŽST Velké Hydčice**

propustek v km 7,854 - HASIT

propustek v km 8,098 — Hydčice dlouhý trubní

most v km 8,639 — Klenba 3,00 m — trubka PVC

##### **mezistaniční úsek Velké Hydčice - Žichovice**

propustek v km 10,325 — Deskový 0, 60 u přejezdu

most v km 10,525 — Před Žichovicemi ocel. 6,00 m

propustek v km 11,083 — Deskový 0,60 u řeky

propustek v km 11,360 — Klenutý 2,0 před Žichovicemi

most v km 11,997 — Žichovice cesta, klenba 3,00 m

most v km 12, 162 — Žichovický potok

most v km 12, 194 — Žichovice — vozovka

##### **ŽST Žichovice**

propustek v km 12, 604 - Žichovice — vjezd

propustek v km 13, 149 — Žichovice — odjezd

##### **mezistaniční úsek Žichovice - Sušice**

propustek v km 13, 794 — Deskový 1,00 v oblouku  
propustek v km 14,053 — Trubní pod Čepicemi  
propustek v km 14,206 - U přejezdu Čepice  
propustek v km 14,7 13 — Deskový 1,00 u Čepic  
propustek v km 15,363 — Deskový 0, 60 za Čepicemi  
propustek v km 15,798 — Deskový za Čepicemi  
propustek v km 16,4 13 — Klenutý 1,50 Chmelná  
propustek v km 16,769 - Deskový 0,70 chránička  
propustek v km 17, 162 — Deskový 0,70 u řeky  
propustek v km 17,53 1 - Deskový 0,80 před návěstidlem  
propustek v km 17,848 — Deskový 0,80 před Sušicí  
propustek v km 17,9 13 — Deskový 0,40 před Sušicí  
propustek v km 17,930 - Klenutý 2,00 Mala Chmelná  
propustek v km 18,053 — Deskový 0,60 před Sušicí

#### Pozemní stavební objekty

V ŽST Horažďovice je dopravní kancelář umístěna ve výpravní budově. Dalšími pozemními objekty ve stanici jsou objekty staveb St1 a St2. V roce 2021 byla dokončena rekonstrukce výpravní budovy. Byla provedena stavební připravenost místností pro umístění technologií.

V ŽST Velké Hydčice je dopravní kancelář umístěna ve výpravní budově. Budova byla opravena v rámci opravných prací OR. Technologie RZZ je umístěna v budově hradla. Budova hradla je ve vlastnictví Správy železnic, umístěna je v areálu vápenky HASIT.

Výpravní budova ŽST Žichovice se skládá z třípodlažní hlavní budovy a dvou vedlejších přízemních křídel. Budova je zděná, ve špatném technickém stavu. Hlavní budova je částečně podsklepena. V prvním nadzemním podlaží jsou místnosti pro zajištění provozu dráhy, místnosti zázemí obsluhy, prostory pro cestující a technické místnosti bytu. Druhé a třetí nadzemní podlaží jsou obytná.

V ŽST Sušice je dopravní kancelář umístěna ve výpravní budově. Dalším pozemním objektem ve stanici je objekt staveb St2. Na MS bylo ale zjištěno, že ačkoli je dle ZTP budova po rekonstrukci, tak připravenost místností pro technologie není a tudíž je nutné v rámci této stavby počítat s úpravami.

#### **Zdůvodnění realizace záměru**

Cílem díla je zajištění provozuschopnosti trati. Zřízením nového zabezpečovacího zařízení a zabezpečením přejezdů bude zvýšena bezpečnost dopravy, sníženy provozní náklady a zkráceny jízdní doby. Vybudováním nových nástupišť v jednotlivých stanicích a přístupu k nim bude zvýšen komfort cestujících. Celkovou revitalizací trati při zachování historických akcentů bude zvýšena atraktivita železniční dopravy v turisticky aktivním regionu.

## Koncepce řešení – popis navrhovaného stavu

### Staniční zabezpečovací zařízení

V ŽST Horažďovice, Velké Hydčice, Žichovice a Sušice budou vybudována nová staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, typu elektronické stavědlo, ovládaná z JOP. Zařízení budou s horkou zálohou, bez desky nouzové obsluhy.

Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení je navrženo ze záložního pracoviště pro RDP Plzeň, které bude podle Pokynu generálního ředitele SŽ PO-01/2021-GŘ zřízeno v ŽST Strakonice.

V době ukončení této stavby totiž ještě nebude zřízeno regionální dispečerské pracoviště v Plzni, aby bylo možné stanice dotčené stavbou ovládat z RDP Plzeň. Zřízení RDP Plzeň je plánováno ve stavbě „Implementace ETCS Regional Ejpovice – Radnice“ (předpokládaný termín realizace v roce 2026) nebo v rámci investiční akce „Revitalizace tratě Plzeň (mimo) – Dobruška (včetně)“ (předpokládaný termín realizace nejdříve v roce 2030).

Jelikož se předpokládá, že RDP Strakonice s největší pravděpodobností nebude v době realizace této stavby k dispozici (neuskuteční se realizace jeho výstavby), bude součástí tohoto provozního souboru také zřízení záložního pracoviště pro RDP Plzeň v Strakonici.

Nouzové řídicí pracoviště bude zřízeno v Sušici. Z tohoto pracoviště bude možné nouzově ovládat všechny stavbou dotčené ŽST.

Zařízením pro spolupůsobení vlaku budou zřízeny počítače náprav. Zabezpečovací zařízení budou vybavena funkcionalitou VNPN s vazbou na TRS (SRD – použitý traťový radiodispečerský systém). Centrální přechody na nástupiště budou zabezpečeny výstražným zařízením pro přechod kolejí v souladu s technickými specifikacemi SŽDC TS 1/2018-Z č. j. 25864/20 18-SŽDC-GR-O14.

Stavové datové informace SZZ budou odesílány k uložení a archivaci do Jednotného zálohovacího prostoru, definované Užité úložné oblasti.

Dle ZTP mělo být uvažováno s výhledovou elektrifikací trati trakční soustavou 25 kV/ 50 Hz. Dle projednání na profesních poradách se nakonec neuvažuje ani s výhledovou elektrifikací tratě, tudíž se ne navrhuje žádná technologická připravenost pro případnou elektrifikaci.

V ŽST Horažďovice bude technologie zabezpečovacího zařízení umístěna do technologických místností ve výpravní budově.

V ŽST Velké Hydčice bude technologie zabezpečovacího zařízení umístěna do nově zbudovaného technologického objektu.

V ŽST Žichovice bude technologie zabezpečovacího zařízení umístěna do nově zřízených technologických místností ve výpravní budově.

V ŽST Sušice bude technologie zabezpečovacího zařízení umístěna do technologických místností ve výpravní budově.

Detailní popis navrhovaného stavu viz příloha č. 1 této Souhrnné technické zprávy.

### Traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku Horažďovice předměstí - Horažďovice budou provedeny pouze nezbytné úpravy TZZ pro možnost dálkové obsluhy a zavázání SZZ ŽST Horažďovice.

V mezistaničních úsecích Horažďovice - Velké Hydčice, Velké Hydčice - Žichovice a Žichovice - Sušice budou zřízena nova traťová zabezpečovací zařízení 3. kategorie, typu integrované tratové zabezpečovací zařízení.

V mezistaničním úseku Sušice - Hrádek u Sušice bude zřízeno nové tratové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, typu integrované tratové zabezpečovací zařízení. V mezistaničním úseku je položen DOK 48 vláken.

Detailní popis navrhovaného stavu viz příloha č. 1 této Souhrnné technické zprávy.

### Sdělovací zařízení

Ve stanicích Horažďovice, Velké Hydčice, Žichovice a Sušice budou zřízeny nové telefonní zapojovače, rozhlasová zařízení, informační systémy pro cestující, hodinová zařízení a kamerový systém. Bude zřízen systém PZTS. Zařízení budou umožňovat dálkovou obsluhu z RDP Strakonice a pracoviště v ŽST Sušice.

V ŽST Horažďovice a Sušice budou případné úpravy informačního systému pro cestující koordinovány se stávajícím informačním systémem. Celý informační a orientační systém bude v souladu se směrnici SŽ SM118 – Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách. Stejně tak tam bude realizace rozhlasového systému zohledňovat již stávající systém, který je po rekonstrukci.

Stávající radiový systém TRS (SRD – použitý traťový radiodispečerský systém) zůstane zachován, Dispečerská stanice TRS (SRD – použitý traťový radiodispečerský systém) bude přemístěna z RDP Plzeň na nově vybudované RDP Strakonice. Ve stanicích bude nově vybudován IP MRS

Stavové datové informace sdělovacích systémů budou odesílány k uložení a archivaci do Jednotného zálohovacího prostoru, definované Užité úložné oblasti.

V mezistaničním úseku Horažďovice - Sušice bude položen metalický kabel s přiložením tří HDPE trubek (modrá, černá, fialová), do nichž bude zafouknut DOK 72 vláken a TOK 48 vláken. Třetí trubka bude rezervní.

V rozsahu jednotlivých stanic bude položena místní kabelizace.

### Silnoproudá technologie včetně DŘT a energetická zařízení

V jednotlivých stanicích bude prověřena dostatečnost příkonu elektrických přípojek a potřeba rekonstrukce silnoproudých zařízení.

Náhradní napájení bude zřízeno z akumulátorových baterií, dimenzovaných na zajištění provozu minimálně 8 hodin. Na plášti budovy bude zřízena zásuvka pro připojení dieselaagregátoru.

Ve stanicích bude zřízeno nové osvětlení. Výhybky budou v potřebném rozsahu osazeny elektrickým ohřevem výměn. Zařízení budou umožňovat dálkovou obsluhu.

Stavové datové informace zařízení budou odesílány k uložení a archivaci do Jednotného zálohovacího prostoru, definované Užité úložné oblasti.

Budou položeny nové napájecí kabely.

V ŽST Sušice budou zřízeny zásuvkové stojany 230 V a 400 V pro temperování odstavených vlakových souprav.

Bude zřízena nova přípojka NN pro napájení přejezdu P888.

#### Železniční svršek a spodek

V ŽST Horažďovice, Velké Hydčice, Žichovice a Sušice bude provedena změna konfigurace kolejiště v souladu se schváleným Záměrem projektu. Bude provedena rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku a odvodnění v hlavní staniční a jedné předjízdě koleji, včetně obou zhlaví a záhlaví.

ŽST Horažďovice — SK č. 1 a 2 ŽST Velké Hydčice — SK č. 1 a 3 ŽST Žichovice — SK č. 1 a 3

ŽST Sušice — Sk č. 1 a 3, nova účelová kolej 6/6a

V ostatních staničních kolejích bude provedena rekonstrukce železničního svršku pouze v nezbytném rozsahu.

Bude projednána možnost zrušení napojení neprovozovaných vleček.

V rozsahu km 8,4 - 8,7 a v celém mezistaničním úseku Žichovice - Sušice bude provedena kompletní rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku včetně odvodnění.

V ostatních úsecích tratového úseku Horažďovice — Sušice bude provedena rekonstrukce železničního svršku, sanace železničního spodku a odvodnění lokálně v souvislosti s rekonstrukcí mostních objektů nebo přejezdových konstrukcí.

Železniční svršek bude sestavy kolejnice 49 E1, nové výhybky na betonových pražcích.

#### Nástupiště

V ŽST Horažďovice, Velké Hydčice, Žichovice a Sušice budou zřízena nová poloostrovní nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK, s délkou nástupní hrany 90 m. Přístup na nástupiště bude centrálními přechody, které budou zabezpečeny pomocí VZPK.

#### Přejezdy

P887 — bude provedena rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení. Nové PZZ bude 3. kategorie typu 3ZBI. PZS bude integrováno do nového SZZ. Bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce, včetně sanace železničního spodku a odvodnění. Přejezdová konstrukce bude rozšířena o chodník se smíšeným provozem pro cyklisty a pěší. Toto odsunutí převedení stezky pro pěší a cyklisty je koordinováno s akcí I/22 Horažďovice – průtah, včetně částečné demolice stávajícího chodníku na

levé straně komunikace ve směru z města z důvodu napojení. Samostatně budou vyčísleny náklady na rekonstrukci přejezdové konstrukce koleje vlečky. Nový reléový domek u přejezdu P887 je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.

P888 — přejezd bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu 3SBI. PZS bude integrováno do nového TZZ. Reléový domek u přejezdu P888 je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.

P889 — přejezd bude zrušen s náhradou objízdou komunikací.

P890 — bude provedena rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení. Nově bude přejezd zabezpečen PZZ 3. kategorie typu 3ZBI. PZS bude integrováno do nového TZZ. Nový reléový domek u přejezdu P890 je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.

P891 — bude provedena rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení. Nové PZZ bude 3. kategorie typu 3SBI. PZS bude integrováno do nového TZZ. Bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce, včetně sanace železničního spodku a odvodnění. Nový reléový domek u přejezdu P891 je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.

P892 — přejezd bude zrušen s náhradou objízdou komunikací.

P893 — bude provedena rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení. Nové PZZ bude 3. kategorie typu 3ZBI. PZS bude integrováno do nového TZZ. Bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce, včetně sanace železničního spodku a odvodnění. Nový reléový domek u přejezdu P893 je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.

P894 — přejezd bude zrušen bez náhrady,

P896 — přejezd bude zrušen s náhradou objízdou komunikací.

P897 - bude provedena rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zřízení. Nové PZZ bude 3. kategorie typu 3ZBI. PZS bude integrováno do nového TZZ. Bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce, včetně sanace železničního spodku a odvodnění. Nový reléový domek u přejezdu P897 je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.

P898 — přejezd bude zrušen s náhradou objízdou komunikací.

P899 - bude provedena rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení. Nove PZZ bude 3. kategorie typu 3ZBI. PZS bude integrováno do nového SZZ. Bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce, včetně sanace železničního spodku a odvodnění. Přejezdová konstrukce bude rozšířena o



chodník pro pěší. Nový reléový domek u přejezdu P899 je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.

Stavové datové informace zařízení budou odesílány k uložení a archivaci do Jednotného zálohovacího prostoru, definované Užité úložné oblasti vzpk.

V rámci stavby budou použita kompozitní závorová břevna s LED břevnovými svítilnami, velké výstražné kříže a výstražníky v LED provedení.

V případě návrhu PZS se 4kvadrantovými závorami musí být vždy prověřeno použití postupného (sekvenčního) sklápění závor. Přitom se pro výpočet předzváněcí doby pro přejezdy s pohybem chodců vždy použije výpočet podle bodu 5a) části B) dopisu čj. 3867/2017-SŽDC-014. V případě negativního výsledku prověření použití postupného (sekvenčního) sklápění závor musí být tato skutečnost, včetně souvisejících důvodů, uvedena v Dokumentaci.

V případě výstavby nebo rekonstrukce závor se požaduje navržení a zřízení břevnových svítilen na:

- a) silnicích I. a II. třídy,
- b) místních komunikací funkční třídy B,
- c) pozemních komunikací, kde je nejbližší hranice křižovatky je od nebezpečného pásma přejezdu blíže, než stanoví ČSN 736380 pro nově zřizované přejezdy.

V případě výstavby nebo rekonstrukce závor na silnicích III. třídy a místních komunikací funkční třídy C bude návrh použití břevnových svítilen posouzen s ohledem na konkrétní situaci na přejezdu (dopravní moment, přehlednost pozemní komunikace, množství rušivých vlivů) - viz Příloha 7.1.4 těchto ZTP. Výsledek posouzení, včetně souvisejících důvodů, bude uveden v Dokumentaci.

### Mosty, propustky a zdi

U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost (min. v kat. C) podle předpisu SŽ S5/1 Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních objektů (čj. 11728/202 1- SŽ-GR-013, ze dne 4. března 2021) a prokázána přechodnost tratové třídy C3 / Vn.

Z hlediska mostu je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2 ed. 2 do 4. třídy tratí.

Mostní objekty a zdi budou zpracovány dle „Doporučeného postupu při zpracování Záměru projektu týkajících se mostních objektů u investičních akcí s více mostními objekty“ (viz příloha 7.1.5 těchto ZTP).

U uvedených propustků bude provedena rekonstrukce v rozsahu demolice a výstavby nového propustku.

Uvedené mosty budou rekonstruovány. Nové mostní konstrukce budou s průběžným kolejovým ložem.

Navrhované rychlosti v novém stavu  $V/V_{130}$ :

mezistaniční úsek Horažďovice předměstí – Horažďovice

65/75 km/h

ŽST Horažďovice	65/75 km/h
mezistaniční úsek Horažďovice – Velké Hydčice	75/75 km/h
ŽST Velké Hydčice	75/80 km/h
mezistaniční úsek Velké Hydčice – Žichovice	75/80 km/h
ŽST Žichovice	80/80 km/h
mezistaniční úsek Žichovice – Sušice	80/80 km/h
ŽST Sušice	60/65 km/h

Dále je navržena i teoretická rychlost pro rychlostní profil  $V_{150}$  a je omezena maximálně na 80 km/h.

Řešeny jsou pouze mostní objekty dle seznamu v ZTP. Objekty, které nejsou v zadání budou ponechány ve stávajícím stavu.

Tabulka s přehledem mostních objektů dle podkladů OŘ:

	DU	ekm	Vřítý název	Stavební stav stáv.	Součást stavby	Výstavba	Výroba	Sanace	Nátěr	Rychlost V/V <sub>130</sub>	Přechod nost SS	Přechod nost NS	překážky SS	VMP nově
M	04	3,338	Horažďovice - Otava	2 / 2	NE	1888	1987	1987		65	C3/65		-	-
M	04	6,067	Hydčice deskový 2,90 m	2 / 2	NE	1887	1977			65	D4/65		2,61	-
M	06	8,639	Klenba 3,00 m - trubka PVC	2 / 2	ANO	1888	1888			75/80	C3/65	Zlm. 71	2,1	2,5
M	06	10,525	Před Žichovicemi ocel. 6,00 m	2 / 2	ANO	1888	1888	1953		65	C3/65	Zlm. 71	-	2,5
M	06	11,997	Žichovice - cesta, klenba 3,0	2 / 2	ANO	1888	1888		1997	65	C3/65	Zlm. 71	2,17	2,5
M	06	12,162	Žichovický potok	2 / 2	ANO	1888	1888			65	C3/65	Zlm. 71	2,74	neuplatní
M	06	12,194	Žichovice - vozovka	2 / 2	ANO	1888	1993	1993		65	C3/65	Zlm. 71	2,61	2,5
M	08	15,423	Čepice přes potok	1 / 1	NE	1888	2021	2021	2021	75/80	Zlm. 71	-	2,69	-
M	08	15,487	Čepice-podélná dřeva.	1 / 1	NE	1888	2021	2021	2021	75/80	Zlm. 71	-	2,67	-
M	08	18,627	Sušice - Otava	1 / 1	NE	1888	1981	2012		65/65	C3/65	-	3,93	-
P	02	0,44	Trubní 1,40 m Babiny	1	ANO		2015			65	C3/65	Zlm. 71	-	-
P	02	1,49	Klenutý 2,00 m. před Horažďovicemi	2	ANO	1888	1888			65	C3/65	Zlm. 71	2,16	-
P	02	1,807	Deskový 0,80 m. vjezd Horažďovice	2	NE	1888	1913			65	C3/65	-	2,3	-
P	04	3,175	Deskový 2,00 m. Horažďovice za přejezdem	2	NE	1888	1939			65	C3/65	-	2,5	-
P	04	3,626	Deskový 0,60 m. za ocelákem	2	NE	1888	1888			65	C3/65	-	-	-
P	04	4,024	DN 800 Horažďovice	1	NE		2020			65	C3/65	-	-	-
P	04	4,208	Klenutý za Horažďovicemi	2	NE	1888	1888	2020	2020	60	C3/65	-	2,3	-
P	04	4,725	DN 800 za Horažďovicemi	1	NE		2020			65	C3/65	-	-	-
P	04	5,405	Deskový 60 před Hydčicemi	2	NE	1888	1888			65	C3/65	-	-	-
P	04	5,793	Deskový 80 před Hydčicemi	2	NE	1888	1888			65	C3/65	-	-	-
P	04	6,924	Deskový 1,50 před Hydčicemi	2	NE	1888	1888			65	C3/65	-	-	-
P	C1	7,854	HASIT	2	ANO	1888	1888			75/80	C3/65	Zlm. 71	-	3,0
P	C1	8,098	Hydčice - dlouhý trubní	2	ANO		1888			75/80	C3/65	Zlm. 71	-	-
P	06	9,039	Klenutý za Hydčicemi	2	NE	1888	1888			65	C3/65	-	-	-
P	06	9,265	Deskový za Hydčicemi	2	NE	1888	1888			65	C3/65	-	-	-
P	06	9,585	Deskový 1,9 chránička z PVC	2	NE	1888	1957			65	C3/65	-	-	-
P	06	10,325	Deskový 0,60 u přejezdu	2	ANO	1888	1888			65	C3/65	Zlm. 71	-	-
P	06	11,083	Deskový 0,60 u řeky	2	ANO	1888	1888			65	C3/65	Zlm. 71	-	-
P	06	11,36	Klenutý 2,0 před Žichovicemi	2	ANO	1888	1888			65	C3/65	Zlm. 71	-	-
P	06	12,604	Žichovice - vjezd	2	ANO	1888	1888			80/80	C3/65	Zlm. 71	2,75	-
P	D1	13,149	Žichovice - odjezd	2	ANO	1888	1888			80/80	C3/65	Zlm. 71	3	-
P	08	13,794	Deskový 1,00 v oblouku	1	ANO	1888	1888			75/80	C3/65	Zlm. 71	-	-
P	08	14,053	Trubní před Čepicemi	1	ANO		1954			75/80	C3/65	Zlm. 71	-	-
P	08	14,206	U přejezdu Čepice	2	ANO	1888	1916			75/80	C3/65	Zlm. 71	-	-
P	08	14,713	Deskový 1,00 u Čepic	2	ANO	1888	1888			75/80	C3/65	Zlm. 71	-	-
P	08	15,363	Deskový 0,60 za Čepicemi	2	ANO	1888	1888			75/80	C3/65	Zlm. 71	-	-
P	08	15,798	Deskový 0,80 za Čepicemi	2	ANO	1888	1888			75/80	C3/65	Zlm. 71	-	-
P	08	16,413	Klenutý 1,50 Chmelná	1	ANO	1888	1888		2014	75/80	C3/65	Zlm. 71	2,1	-
P	08	16,769	Deskový 0,70 chránička	1	ANO	1888	1888			75/80	C3/65	Zlm. 71	-	-
P	08	17,162	Deskový 0,70 u řeky	1	ANO	1888	1888			75/80	C3/65	Zlm. 71	-	-
P	08	17,531	Deskový 0,80 před návěstidlem	2	ANO	1888	1888			75/80	C3/65	Zlm. 71	-	-
P	08	17,848	Deskový 0,80 před Sušicí	1	ANO	1888	1888			75/80	C3/65	Zlm. 71	-	-
P	08	17,913	Deskový 0,40 před Sušicí	3	ANO	1888	1888			75/80	C3/65	Zlm. 71	-	-
P	08	17,93	Klenutý 2,00 Malá Chmelná	1	ANO	1888	1888		2014	75/80	C3/65	C3/80	2,8	3,0
P	08	18,053	Deskový 0,60 před Sušicí	1	ANO	1888	1888			75/80	C3/65	Zlm. 71	-	-

#### Legenda:

M – Most

P – Propustek

SS – Stávající stva

NS – Navržený stav

VMP – Volný mostní prostor

### Pozemní stavební objekty

V ŽST Horažďovice budou zdemolovány budovy stavědel St.1 a St.2. Výpravní budova v žst. Horažďovice je zařazena do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.

V ŽST Velké Hydčice bude vybudován nový technologický objekt pro umístění technologií sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Stávající budova hradla v areálu vápenky bude zdemolována. Nový technologický objekt v žst. Velké Hydčice je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.

V ŽST Žichovice bude provedena rekonstrukce místností 1. NP budovy. Budou zde zbudovány technologické místnosti pro umístění sdělovacích a zabezpečovacích technologií. Bude provedena rekonstrukce prostor pro cestující, čekárny a veřejných WC. V koordinaci s opravnými pracemi správce budovy bude provedena rekonstrukce výplní otvoru — oken a dveří v obvodových stěnách budovy. Bude provedena rekonstrukce střechy včetně sanace krovu. Výpravní budova v žst. Žichovice je zařazena do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.

V ŽST Sušice bude demolována budova stavědla St.2. Nouzové řídicí pracoviště bude zřízeno ve VB v Sušici. Z tohoto pracoviště bude možné nouzově ovládat všechny stavbou dotčené ŽST.

Zhotovitel provede z pohledu objektové bezpečnosti zajištění instalace prvku fyzické ochrany (mechanické zábranné prostředky, poplachový zabezpečovací a tísňový systém, elektronické systémy kontroly vstupu, dohledový videosystém, nouzové zvukové systémy a hlasové vystražné zařízení) v souladu s požadavky pro bezpečnostní kategorií objektu a bezpečnostních zón uvnitř výpravní budovy.

Zhotovitel musí předložit seznam pozemních objektu budov/technologických objektu z důvodu provedení bezpečnostní kategorizace.

Dokumentace musí respektovat stávající pronajaté reklamní plochy v budovách ON. Reklamní plochy lze rušit, přemisťovat i zřizovat nové pouze na základě projednání s RailReklam spot. s r.o. Partnerem pro objednatele je OŘ, které také eviduje (1/4 letně) reklamní plochy v jednotlivých lokalitách (žst.).

Detailní popis navrhovaného stavu viz příloha č. 2 této Souhrnné technické zprávy.

## **Bilance energií**

### Spotřeba elektrické energie

Veškerá elektřina potřebná pro provoz této stavby je odebírána z distribuční soustavy na hladině napětí NN provozovatele ČEZ Distribuce a.s.

Z níže uvedeného seznamu lze přehledně vyčíst odhadované roční spotřeby:

Seznam žst.	Ps	Is	Roční spotřeba
Stavební objekt	[kW]	[A]	[MWh]
žst. Horažďovice SO-11-86-01	135	196	355,85
žst. Velké Hydčice SO-13-86-01	84	121	220,87
žst. Žichovice SO-15-86-01	88	127	231,82
žst. Sušice SO-17-86-01	133	192	524,38

Nová odběrná místa			Rezerva	Roční spotřeba
TÚ a TZS	Pozice P	Km	Ps [kW]	[MWh]
PS 12-01-21 Horažďovice - Velké Hydčice, TZZ	P888	4,461	4,5	3,50
Stávající odběrná místa beze změny				
PS 14-01-21 Velké Hydčice - Žichovice, TZZ	P891	10,166	4,5	3,50
PS 16-01-21 Žichovice - Sušice, TZZ	P893	14,195	5,1	6,57
PS 16-01-21 Žichovice - Sušice, TZZ	P897	18,133	5	4,38

#### Spotřeba tepla a teplé užitkové vody

Realizací stavby „Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) – Sušice (včetně)“ nejsou dotčeny objekty vyžadující dodávky tepla či teplé užitkové vody. Pro stavbou nedotčené objekty se jejich bilance nemění.

#### Celková spotřeba vody

Jedná se o rekonstrukci stávající stavby - realizací nedojde k nárůstu potřeb pitné vody. Ke spotřebě vody dochází ve stávajících výpravních budovách správy železnic.

#### Splaškové a dešťové vody

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o úpravy stávajícího traťového úseku převážně v jeho původní poloze, lze dopady do celkové bilance odtoků dešťových vod označit za zcela minimální. Nedojde tedy k negativnímu ovlivnění odtokových poměrů v území.

K produkci splaškových vod dochází pouze ve výpravních budovách – množství je tedy odvozeno od potřeby vody v objektech. Stejně jako v případě spotřeby vody se tedy množství produkovaných splaškových vod nemění.

#### Zajištění vody a energií po dobu výstavby

Zásobování stavenišť a ploch zařízení stavenišť vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa. V místech, kde nebude možné připojení ke stávajícím zdrojům, se bude voda dovážet.

Stavenišť a zařízení stavenišť budou připojeny na stávající rozvod nn. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a majitelem odběrného místa. Pokud bude zařízení stavenišť v železniční stanici připojeno na stávající rozvody elektrické energie, je nutno dodržet následující postup:

- podmínky připojení odběrného místa projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa.

V ostatních případech budou dodávky el. energie řešeny mobilními agregáty.

#### **Odpady**

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části dokumentace B.6.2 Odpadové hospodářství podle platných právních předpisů. V dokumentaci je kvantifikován předpokládaný objem vyzískaných materiálů ze stavební činnosti. Je specifikováno jejich možné užití v rámci stavby nebo další využití v souladu s platnou legislativou. Dále jsou navrženy možnosti odstranění potencionálních odpadů a je uveden orientační seznam firem zabývajících se odstraňováním odpadů v daném regionu.

Z charakteru a náplně stavby vyplývá, že převládajícími druhy odpadů budou materiály, vytěžené při úpravách železničního svršku a spodku. Míra jejich znečištění byla stanovena zkouškami v rámci inženýrskogeologického průzkumu. S ohledem na zdroje znečištění byly rozhodující odtěžované materiály rozděleny na štěrkové lože, zeminu z pražcového podloží pod kolejí s jistým stupněm znečištění a na zeminu bez kontaminace, odtěženou mimo zemní pláš pod kolejí. Přebytek odtěžených zemin bude odvezen na určené skládky, štěrkové lože bude recyklováno podle postupu výstavby na recyklační základně, na plochách zařízení stavenišť. Kontaminovaný odpad po recyklaci bude odvezen na skládku. Demontované technologické zařízení, u kterého nebude předpoklad dalšího využití u Správy železnic (či jiného příslušného správce dotčené infrastruktury), ani nebude možnost či zájem o jeho zachování, bude sešrotováno.

#### **Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě**

Realizací stavby „Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) – Sušice (včetně)“ se nemění požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

## B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Z hlediska plnění požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, se navrhovaná stavba posuzuje podle §2, odst. (1) c) – stavba občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejnosti. Dokumentace stavby splňuje požadavky § 5 (Přístupy do staveb) uvedených v Přílohy 1 vztahujících se k uvedenému druhu stavby.

Stavba je rovněž navržena tak, aby splňovala požadavky Nařízení Komise (EU) 1300/2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

## Požadavky na technické parametry staveb a zařízení

### Nástupiště

- max. hodnota příčného sklonu dlažby bude 2%;
- součinitel smykového tření povrchu nástupišť, souvisejících nástupištních ploch a přístupových chodníků a zjišťovaný ve smyslu ČSN 74 4130 musí mít hodnotu min.  $\mu = 0,5 \tan \alpha$  ( $\alpha$  ...úhel sklonu);
- min. šířka veřejnosti přístupné části nástupiště je závislá na délce překážky:  
min. 2 000 mm od nástupní hrany při délce překážky do 10 m  
min. 2 400 mm od nástupní hrany při délce překážky přes 10 m
- poloha všech nově navržených konstrukcí, vybavení nástupišť je navržena tak, aby mezi hranou nástupiště a danými zmiňovanými objekty byla zachována vzdálenost 2 000 mm;
- min. vzdálenost mobiliáře od okraje signálního pásu činí 1 000 mm, nejlépe 1 500 mm;
- veškeré překážky (sloupy osvětlení, rozhlasu atd.) jsou umístěny ve vzdálenosti min. 1 000 mm od okraje signálního pásu nebo doprostřed signálního pásu.

### Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišti

Při situování bezpečnostních a orientačních pásů bylo použito:

- Vzorové listy železničního spodku SŽ Ž8.7;
- Bezbariérové užívání staveb – Renata Zdařilová, metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb;
- Technická specifikace pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace;
- Doporučený standart technický – Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob – Ing. Petr Lněnička, Viktor Dudr;
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace z roku 2009;
- Materiály z nichž budou vytvořené bezbariérové úpravy musí splňovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a Technické návody TZÚS 12.03.04.

### Schodiště

- pochozí plocha – součinitel smykového tření min. 0,5;
- přední okraj schodišťového stupně do vzdálenosti 40 mm – součinitel smykového tření min. 0,6 dle ČSN 73 4130;
- madla budou kontrastní, odsazená 40 mm od zdi.

### Zábradlí

Zábradlí byla zřizována v následujících případech: (dle TNŽ 73 6334 – Oplocení a zábradlí na drahách celostátních a regionálních; ČSN 74 3305 – Ochranná zábradlí)

- všude tam, kde je potřeba zabránit uživatelům drážních zařízení (cestujícím, přepravním, apod.) použít jiných než vyhrazených cest;
- u východů z budov, tam kde je nebezpečí přímého vstupu do koleje nebo na provozovanou komunikaci, na kterou není dostatečný rozhled;
- v případech, kdy výškový rozdíl mezi pochozí plochou a upraveným terénem, plochou je 500 mm a větší.

### Komunikace

- Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb.
- Všude kde je navržen snížený obrubník mezi chodníkem a vozovkou (například ve vjezdech) bude zřízený varovný pás z hmatné dlažby z odlišné barvy.
- Materiály, z nichž budou vytvořené bezbariérové úpravy, musí splňovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a Technické návody TZÚS 12.03.04.

### Volně stojící nábytek a zařízení

- všechny volně stojící nábytek a zařízení bude opticky kontrastovat se svým okolím a nebude mít ostré hrany;
- všechny volně stojící nábytek a zařízení bude umístěno tak, aby nepřekáželo nevidomým nebo zrakově postiženým osobám, jeho poloha bude zjistitelná nevidomými osobami používající hůl.

### **Dotčené části stavby**

Nástupiště v dopravních ŽST Horažďovice, ŽST Velké Hydčice, ŽST Žichovice a ŽST Sušice. Všechny prostory přístupné pro cestující budou bezbariérově dostupné. Pro zajištění bezpečnosti nevidomých budou na konci nástupiště zřízeny prvky pro nevidomé. Nástupiště budou vybavena bezpečnostními a orientačními pásy dle SŽ Ž 8.7., splňující předpisy TSI.

Podél nenástupní hrany nástupiště a na čelech nástupiště bude v celé délce osazeno zábradlí se svislou výplní. Šikmý přístupový chodník bude max. 1:12 (8,33 %) a bude vybaven předepsaným zábradlím.



## **B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

### **Bezpečnost drážního provozu**

Součástí stavby je rekonstrukce zabezpečovacího zařízení.

### **Bezpečnost cestujících**

V rámci stavby budou v dopravních a na zastávkách zřízena nová nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK pro bezpečný nástup a výstup cestujících.

## **B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení**

Stavba je z hlediska technického členění rozdělena do provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO), v kterých je řešena samostatně fungující část stavby v dané profesi.

Popis navrženého technického řešení technologických objektů a technických zařízení po jednotlivých profesích – provozních souborů (PS), je uveden v příloze č. 1 této zprávy.

## **B.2.7 Základní technický popis stavebních objektů**

Stavba je z hlediska technického členění rozdělena do provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO), v kterých je řešena samostatně fungující část stavby v dané profesi. Popis navrženého technického řešení stavebních objektů po jednotlivých profesích – stavebních objektů (SO), je uveden v příloze č. 2 této zprávy.

## **B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby**

Požárně bezpečnostní řešení (PBR) pro jednotlivé stavby a objekty jsou vypracovány v samostatné části PD – B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby.

PBR jednotlivých staveb jsou vypracována v souladu s požadavky platných předpisů a norem požární ochrany zejména Vyhl. 23/2008 Sb. v znění vyhl.268/2011 Sb. v návaznosti na TNŽ 34 2612 a ČSN 73 0804 ed.2 a navazující normy řady 73 08xx.

V rámci stavby nedojde ke změně podmínek pro příjezd požární techniky do jednotlivých lokalit a k stavebním objektům. Příjezd je zabezpečen po stávajících pozemních komunikacích, které splňují požadavky pro přístupové komunikace dle ČSN 73 0804 ed.2. Pro drobné objekty stojící osamoceně se přístupové komunikace nevyžadují.

Během provádění úprav komunikací v jednotlivých lokalitách je nutno navrhnout taková opatření a pracovní postupy, aby po celou dobu stavby byl zajištěn přístup jednotek požární ochrany. Navrhované opatření a pracovní postupy je potřeba v předstihu odsouhlasit a projednat s územně příslušným HZS.

Prostory s technologickým zařízením Správy železnic (např. sdělovací, zabezpečovací) budou vybavené hlásiči požáru splňující požadavky dle souboru norem ČSN EN 54 Elektrická požární signalizace, které budou součástí systému PZTS (Poplachový zabezpečovací tísňový systém). Prostory s technologickým zařízením Správy železnic (např. sdělovací, zabezpečovací) budou řešeny jako samostatný požární úsek.

Přenos poplachového stavu „POŽÁR“ bude zajištěn prostřednictvím systému DDTS SŽ (Dálková diagnostika technologických systémů Správy železnic) mj. i na ohlašovnu požáru Správy železnic – klient-ské pracoviště DDTS u HZS SŽ – JPO Plzeň.

Podrobně je problematika řešena v příloze STZ v části B.2.8.

### B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

V rámci stavby jsou řešeny následující pozemní objekty budov:

SO 13-72-01	ŽST Velké Hydčice, technologický objekt
SO 15-71-01	ŽST Žichovice, rekonstrukce výpravní budovy
SO 17-73-01	ŽST Sušice, objekt skladu

V rámci projektu dochází pouze na některých budovách k takovým stavebním úpravám, jež by měly vliv na tepelnou ochranu a úsporu energie. Ostatní jsou drobné lokální úpravy.

#### SO 13-72-01 ŽST Velké Hydčice, technologická budova

Jedná se o typovou prefabrikovanou novostavbu, která bude zateplena dle požadavků stávající legislativy.

#### SO 15-71-01 ŽST Žichovice, rekonstrukce výpravní budovy

Nebude zasahováno do vnější obálky budovy, jedná se o vnitřní úpravy spočívající v umístění technologií.

#### SO 17-73-01 ŽST Sušice, objekt skladu

Jedná se o typovou prefabrikovanou novostavbu, která bude zateplena dle požadavků stávající legislativy.

### B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Pro organizaci výstavby je zadavatel a zhotovitel stavby mimo jiné povinen dodržovat při všech úkonech, které souvisejí s bezpečností a ochranou zdraví při práci, postupy v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., a navazujícími nařízeními vlády, především ve vytvoření správných podmínek pro dodržení příslušných předpisů, na staveništi i při ochraně veřejnosti. Zejména se jedná o dodržení požadavků na pracoviště a pracovní prostředí, výrobní a pracovní prostředky a zařízení, organizaci práce a pracovní postupy. Musí provést opatření vedoucí k předcházení ohrožení života a zdraví.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen zajistit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "koordinátor") s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci a to jak ve fázi přípravy, tak ve fázi jeho realizace. Činnosti koordinátora při přípravě díla a při jeho realizaci mohou být vykonávány toutéž osobou (§ 14, odst. 1. zákona č.309/2006).

Z charakteru stavby vyplývá, že na staveništi budou vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví. Stavebník stavby zajistí, aby před zahájením

prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán") podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdravé neohrožující práce. V plánu je nutné uvést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby (§ 15, odst. 2. zákona č.309/2006) ve znění pozdějších předpisů.

Pracovníci zhotovitele stavby i případných dalších dodavatelů musí být o těchto předpisech prokazatelně školeni.

### **B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

Stavba „Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) – Sušice (včetně)“ respektuje obecně platné technické požadavky na stavbu dráhy dané zákonem o drahách, prováděcími vyhláškami a technickými normami.

#### **Ochrana před pronikáním radonu z podloží**

Hlavním zdrojem radonu v budovách je geologické podloží. Podle „Mapy radonového indexu“ (Česká geologická služba) se zájmové území nalézá převážně v oblasti převažujícího radonového indexu (rizika) geologického podloží nízká až střední podél celé trati.

V rámci stavby nejsou navrhovány nové uzavřené objekty určené pro shromažďování cestujících. Vzhledem k charakteru stavby není proto ochrana před pronikáním radonu z podloží řešena.

#### **Ochrana před technickou seizmicitou**

Zhodnocení seizmického zatížení zájmové oblasti bylo provedeno podle novelizované normy ČSN EN 1998-1/Z4 Eurokód 8: „Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení – Část 1: Obecná pravidla, seizmická zatížení a pravidla pro pozemní stavby“. Podle mapy seizmických oblastí ČR (obrázek NA.1), uvedené ve výše citované normě, platí pro zájmové území hodnota referenčního zrychlení základové půdy podloží  $ag_R = 0,01g$ . Podle tabulky v národní poznámce 2.6 na str. 164 se hodnota referenčního zrychlení základové půdy podloží  $ag_R$  pro zájmové území (okres Havlíčkův Brod) nebere v úvahu. Podle článku 3.2.1 v národní poznámce 2.7 a 2.8 na str. 165 se dále za případy malé seizmicity v ČR považují oblasti, ve kterých hodnota součinu  $ag \cdot S$  (součin referenčního zrychlení  $ag_R$  a součinitele podloží  $S$ ) není větší než  $0,10g$ . Při hodnotě součinu  $ag \cdot S \leq 0,05g$  jsou pak příslušné oblasti považovány za případy velmi malé seizmicity. Dále lze podle tabulky 3.1 Typy základových půd v článku 3.1.2 této normy klasifikovat základové podmínky v rámci řešeného traťového úseku jako podloží třídy E (profil sestávající z povrchových aluviálních vrstev typu C nebo D, o mocnosti 5 až 20m na tužším podkladě s  $v_{S,30} > 800 \text{ m.s}^{-1}$ ) v úsecích skalních zářezů pak jako podloží třídy A s průměrnou rychlostí šíření smykových vln  $v_{S,30} > 800 \text{ m.s}^{-1}$  (skalní horninový masiv nebo geologická formace typu skalních hornin při nadloží z měkkého materiálu v maximální mocnosti do 5m).

V rámci stavby nejsou navrhovány nové uzavřené objekty určené pro shromažďování cestujících. Vzhledem k charakteru stavby není proto ochrana před pronikáním radonu z podloží řešena.

#### **Hluk**

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů. Pro dopravní hluk je významný především § 30 a § 31 tohoto zákona, který hovoří o povinnosti správců pozemních komunikací či vlastníka dráhy technickými, organizačními

a ostatními opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity stanovené prováděcím předpisem. Podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Toto nařízení vlády zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje hygienické limity hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Dále upravuje hygienické limity vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb.

Pro tuto stavbu byla zpracována hluková studie.

Hluková studie posuzuje zatížení hlukem na okolní obytnou zástavbu způsobenou provozem železniční trati v úseku Horažďovice Předměstí (mimo) – Sušice (včetně) a z procesu výstavby.

Ve studii je hodnocen stávající stav a výhledový rok 2033. Maximální traťová rychlost 65 km/h v místech železničních stanic a zastávek bylo uvažováno s reálným snížením rychlosti. Ve výhledovém stavu je uvažováno s kolejnicemi 49E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním.

Z výsledků modelového výpočtu imisí hluku způsobeného železniční dopravou na úseku revitalizované trati Horažďovice Předměstí (mimo) – Sušice (včetně) nebude docházet k překračování platných hygienických limitů u okolní obytné zástavby. Z tohoto důvodu není nutné navrhovat protihluková opatření.

Součástí hlukové studie je posouzení hluku ze stavební činnosti. V hlukové studii jsou posuzovány práce těžké stavební techniky na realizaci revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) – Sušice (včetně). Doprava materiálu bude probíhat primárně po tělese trati. Dopravní trasy nákladních vozidel budou přednostně směřovány mimo obytnou zástavbu. V dalším stupni dokumentace bude upřesněn proces organizace výstavby s harmonogramem stavebních prací, typem a množstvím stavební mechanizace a jednotlivé trasy s dopravou a odvozem materiálu.

#### VIBRACE A ANTIVIBRAČNÍ OPATŘENÍ

Pro ověření šíření vibrací v okolí trati bylo provedeno měření vibrací přenášených na člověka – vibrace v budovách od pojezdů vlakových souprav železniční dopravy. Detailní výsledky měření jsou uvedeny v protokolu č. 3/22 (PRAGOPROJEKT a.s. 2022).

V obou měřících bodech dochází v současném stavu k překračování hygienického limitu, překročení je maximálně o 8 dB. Vzhledem ke stávajícímu stavu trati se dá předpokládat, že se hodnoty vibrací značně sníží návrhem nových podkladních vrstev, novým pružným bezpodkladnicovým upevněním W14 a především bude nově zřízena bezстыková kolej. Vzhledem k těmto okolnostem není nutné navrhovat další antivibrační opatření.

#### **Protipovodňová opatření**

Taťový úsek náleží do povodí Labe a k úmoří Severního moře. Nejvýznamnějším vodním tokem v oblasti je Otava. Otava má v celé délce předmětného úseku trati vymezeno záplavové území pro Q100, Q20 i Q5 (<http://heis.vuv.cz>). Železniční trať tak tvoří téměř v celé délce předmětného úseku hranici záplavového území Q100. Trať přichází dále do kontaktu se záplavovým územím Nezdického potoka, a to v Žichovicích, kde železniční trať vodní tok (i záplavové území) překonává mostním objektem.

### Důlní díla, poddolovaná území a sesuvy půdy

V bezprostřední blízkosti trati se dle mapového portálu ČGS nachází staré důlní dílo štola Velké Hydčice (surovina zlatonosná ruda).

V zájmové lokalitě nejsou evidována sesuvná území.

## B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu

Stavba řeší rekonstrukci jedné části dopravní infrastruktury, a to vlastní železniční tratě v úseku Horažďovice předměstí (mimo) – Sušice (včetně). Z hlediska napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu nedochází oproti dnešnímu stavu k podstatným změnám.

### Železnice

Železniční trať zůstává ve stávající poloze pouze s lokálními mírnými posuny osy koleje. Z hlediska cestující veřejnosti dojde ke změně umístění nástupišť ve všech dopravních. Bližší specifikace v rámci popisu jednotlivých SO.

### Komunikace

V rámci stavby jsou navrženy 4 nové pozemní komunikace, které jsou navrženy v návaznosti na záměr zrušení 4 přejezdů. Převážně se jedná o spojovací polní cesty k pozemkům dotčených rušením přejezdů.

### Elektrická energie

Veškerá elektřina potřebná pro provoz této stavby je odebírána z distribuční soustavy na hladině napětí NN provozovatele ČEZ Distribuce a.s.

Z níže uvedeného seznamu lze přehledně vyčíst základní charakteristiky odběrných míst dotčených stavbou.

Seznam žst. a SO	Ps	Is	hodnota hl. jističe		Roční spotřeba	
	[kW]	[A]	Stávající	Nová	[MWh]	k-soub. [-]
Stávající odběrná místa s navýšením příkonu						
žst. Horažďovice SO-11-86-01	135	196	B/150A/3	B/250A/3	355,85	0,3
žst. Velké Hydčice SO-13-86-01	84	121	B/80A/3	B/125A/3	220,87	0,3
žst. Žichovice SO-15-86-01	88	127	B/80A/3	B/160A/3	231,82	0,3
žst. Sušice SO-15-86-01	133	192	B/80A/3	B/250A/3	524,38	0,45

Nová odběrná místa							Roční spotřeba	
TÚ a TZS	Pozice P	Km	Závory	Počet SV	Ps [kW]	Hl. jstič OM	[MWh]	k-soub. [-]
PS 12-01-21 Horažďovice - Velké Hydčice, TZZ	P888	4,461	Ne	2	4,5	B/25/3	3,50	0,2
Stávající odběrná místa beze změny								
PS 14-01-21 Velké Hydčice - Žichovice, TZZ	P891	10,166	Ne	2	4,5	B/25/3	3,50	0,2
PS 16-01-21 Žichovice - Sušice, TZZ	P893	14,195	Ano	3	5,1	B/25/3	6,57	0,25
PS 16-01-21 Žichovice - Sušice, TZZ	P897	18,133	Ano	2	5	B/25/3	4,38	0,25

#### Telekomunikační síť

Stávající kabelové trasy telekomunikačních sítí se nemění.

#### Voda

Stávající potrubní vedení se nemění.

#### Plyn

Připojení na plynovodní síť se nemění.

## B.4 Dopravní opatření

Dopravní řešení stavby je podrobně popsáno v části dokumentace B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie.

## B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

#### Terénní úpravy

Terénní úpravy budou provedeny v rozsahu rekonstrukce železničního spodku, mostních a inženýrských objektů, pozemních staveb či pozemních komunikací. Bližší specifikace a konkrétní terénní úpravy jsou uvedeny v rámci jednotlivých SO.

## **Použité vegetační prvky, biotechnická opatření a protierozní opatření**

V rámci úprav železničního spodku se navrhuje ochrana svahu proti erozi. Ochrana skalních svahů je řešena samostatně v rámci jednotlivých SO na základě provedených průzkumů.

### **Dendrologický průzkum**

V území dotčeném stavbou byla provedena inventarizace dřevin. Průzkum byl prováděn za účelem zjištění dřevin dotčených stavbou a určení dřevin ke kácení. Dendrologický průzkum je samostatnou částí dokumentace B.6.2.

K tomuto účelu byly zaznamenány údaje sloužící jako podklad pro žádost o povolení kácení, tedy zjištění taxonu, obvodu ve výši 130 cm nad zemí a zanesení polohy do mapy. U porostů dřevin byl zjišťován taxon, významné doprovodné taxony, plocha porostu a taktéž zanesení polohy do mapy.

Do průzkumu byly zahrnuty dřeviny a zapojené porosty dřevin, nacházející se ve vzdálenosti do 10 m od krajní koleje. Při průzkumu bylo zohledněno zjištění výskytu dřevin a zapojených porostů min. zahrnující ochranné pásmo nadzemního vedení. Dále byly při průzkumu zohledněny dřeviny, které se sice nevyskytují v daném pásmu, ale mohly by z důvodů zdravotního stavu, náklonu, či zásahem větví ohrožovat ochranné pásmo nadzemního vedení. Toto se týká zejména úseků trati vedoucí v terénních zářezech, podél skalních výchozů, či podél porostů vzrostlých dřevin. V těchto kritických místech byly zohledněny pádové vzdálenosti dřevin.

Při průzkumu daného území bylo identifikováno 391 ks samostatných dřevin. Z toho 205 ks nad 80 cm obvodu ve 130 cm nad zemí – tedy podléhající povolení ke kácení.

Zapojených porostů bylo zjištěno 295 ploch, z toho 209 přesahuje plochu 40 m<sup>2</sup>. U porostů s větší plochou než 40 m<sup>2</sup> je třeba také podat žádost ke kácení.

Stavba si vyžádá kácení dřevin rostoucích mimo les. V území dotčeném stavbou byl proveden dendrologický průzkum. Část z inventarizovaných dřevin dosahuje zákonných parametrů a podléhá tak povolení ke kácení. Dendrologický průzkum je samostatnou přílohou dokumentace.

### **Biologický průzkum**

Biologický průzkum byl proveden v dubnu a květnu 2022. Terénní výsledky byly doplněny o dříve publikovaná nálezová data jiných autorů. Získané výsledky slouží jako podklad při hodnocení migrační prostupnosti území, a dále pro stanovení možného negativního ovlivnění stávajících biotopů a populací planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů v širším okolí posuzovaného záměru.

Biologický průzkum je/bude samostatnou přílohou projektové dokumentace B.6.1.



## B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Podrobný popis vlivů stavby na životní prostředí je součástí samostatné části dokumentace B.6.

*a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,*

Vlivem výstavby dojde k dočasnému lokálnímu ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet zejména automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha staveniště. Rozsah této zátěže bude záviset zejména na technologické kázni dodavatelů stavby a na zvolené technologii stavby. Vliv stavby na ovzduší v období výstavby lze omezit na emise tuhých částic do ovzduší při manipulaci se zeminou, stavebním materiálem (syhkými hmotami) a na emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů.

Pro recyklaci šterkové lože bude navrženo umístění a využití mobilní recyklační linky. Pro vyhodnocení vlivů na ovzduší z provozu recyklační linky bude zpracována rozptylová studie, která je i součástí PD.

Snížení zátěže lze dosáhnout rovněž zvolením vhodného technologického řešení a dodržováním technologické kázně ze strany dodavatelů stavby a vhodným harmonogramem výstavby, který zohlední ochranu zdraví lidí. Celkově lze konstatovat, že znečištění ovzduší způsobené vlivem výstavby stavebního záměru bude časově omezené a plně reverzibilní a při dodržení navržených opatření nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší v dotčené oblasti.

Jedná se o rekonstrukci stávající trati, v období provozu nedojde ke změnám z hlediska kvality ovzduší v dotčené lokalitě.

Hlavními bodovými zdroji hluku po dobu výstavby záměru budou stavební mechanismy využívané v průběhu stavebních a zemních prací. Primárním liniovým zdrojem bude doprava spojená se stavební činností. Během výstavby se předpokládá s obvyklým nasazením běžných stavebních mechanismů - bagry, nakladače, nákladní auta, hutníci mechanismy apod. Hluk ze staveniště bude v čase proměnlivý a bude závislý na druhu, množství a místě prováděných prací, druhu a stavu stavebních strojů, počtu pracovníků a organizaci práce. Hlukové působení bude maximálně redukováno organizací výstavby a bude časově omezeno, přičemž celková zátěž bude plně reverzibilní a po ukončení stavby se již nebude více projevovat. Noční práce nejsou uvažovány.

Posouzení hluku ze stavební činnosti je součástí hlukové studie. V hlukové studii jsou posuzovány práce těžké stavební techniky na realizaci revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) – Sušice (včetně). Doprava materiálu bude probíhat primárně po tělese trati. Dopravní trasy nákladních vozidel budou přednostně směřovány mimo obytnou zástavbu. V dalším stupni dokumentace bude upřesněn proces organizace výstavby s harmonogramem stavebních prací, typem a množstvím stavební mechanizace a jednotlivé trasy s dopravou a odvozem materiálu.

Pro etapu provozu je zpracována hluková studie (samostatná příloha PD), která hodnotí hlukovou zátěž v okolí záměru.

Hluková studie posuzuje zatížení hlukem na okolní obytnou zástavbu způsobenou provozem železniční trati v úseku Horažďovice Předměstí (mimo) – Sušice (včetně) a z procesu výstavby.

Ve studii je hodnocen stávající stav a výhledový rok 2033. Maximální traťová rychlost 65 km/h v místech železničních stanic a zastávek bylo uvažováno s reálným snížením rychlosti. Ve výhledovém stavu je uvažováno s kolejnicemi 49E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním.



Součástí hlukové studie je autorizované měření hluku. Toto měření slouží k ověření správnosti nastavení výpočtového modelu. Měření proběhlo u železniční trati u nejbližší obytné zástavby.

Z výsledků modelového výpočtu imisí hluku způsobeného železniční dopravou na úseku revitalizované trati Horažďovice Předměstí (mimo) – Sušice (včetně) vyplývá, že nebude docházet k překračování platných hygienických limitů u okolní obytné zástavby. Z tohoto důvodu není nutné navrhovat protihluková opatření.

Při veškerém nakládání s odpady (tzn. jejich soustřeďování, shromažďování, skladování, přepravě a dopravě, využívání, úpravě, odstraňování atd.) je původce odpadů povinen postupovat dle příslušných platných legislativních opatření. Nakládání s odpady se v České republice řídí ustanovením zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech (dále jen „zákon o odpadech“), který nabyl účinnosti 1. 1. 2021, a nahradil tak právní úpravu danou zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, a o změně některých dalších zákonů. Zákon o odpadech upravuje nakládání s odpady po celou dobu životního cyklu odpadu, tedy od jeho vzniku až po jeho využití či odstranění. Provádění ustanovení zákona o odpadech upravují ke dni zpracování této dokumentace následující vyhlášky (zpracovatel dokumentace dále v této dokumentaci odkazuje i na další podzákonné předpisy – metodické pokyny):

- č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastnosti odpadů (Katalog odpadů),
- č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady,

Povinnosti původcům odpadů jsou stanoveny dikcí ustanovení § 15 zákona o odpadech, m.j.

- zařadit odpad podle druhu a kategorie a nakládat s ním podle jeho skutečných vlastností,
- prokázat kontrolním orgánům předání produkovaných odpadů oprávněným osobám,
- spolu s předávanými odpady při jednorázové nebo první z řady dodávek předat oprávněným osobám údaje o své osobě a údaje odpadu; u odpadů odstraňovaných na skládce popřípadě využívaných k zásypu údaje o odpadu zpracovat formou základního popisu odpadu,
- při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby dodržet postup pro nakládání s vybouranými stavebními materiály určenými pro opětovné použití, vedlejšími produkty a stavebními a demoličními odpady tak, aby byly zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace, odpady nabízet k využití (zde je třeba upozornit na metodické pokyny Ministerstva životního prostředí – „Nakládání se stavebními a demoličními odpady“, „Nakládání s odpady obsahujícími azbest“),
- odstraňovat odpady v zařízeních k tomu určených.

Podrobnosti k těmto ustanovením zákona o odpadech jsou stanoveny ve vyhlášce č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

Jak je tedy již výše uvedeno, původce odpadů, je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona o odpadech.

Dle zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech, je povinností každého původce odpadu – v tomto případě zhotovitele stavby – zařadit odpad pro účely nakládání s odpadem dle Katalogu odpadů (vyhl. č. 8/2021 Sb. – dále jen „Katalog odpadů“).

Při realizaci jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů bude vznikat celá škála odpadů. Pro určení množství jednotlivých druhů odpadů bude zpracován seznam odpadů vycházející z plánovaných prací vztahujících se k jednotlivým stavebním objektům a provozním souborům. Určení jednotlivých

druhů odpadů a jejich množství je poněkud problematické a závisí především na technologické kázní dodavatelů stavebních prací. Je pravděpodobné, že množství odpadů a jejich druhová skladba budou při vlastní realizaci stavby poněkud odlišné.

Nejvýznamnější druhy odpadů vzniklých v průběhu realizace stavby budou šterkové lože železničního svršku, výkopová zemina a hornina nekontaminovaná, beton z demolic, dřevěné a betonové pražce a pryžové podložky, v menším množství další druhy odpadů.

Podrobněji bude problematika odpadů zpracována v samostatném dokumentu Projekt odpadového hospodářství. V něm bude mimo jiné uvedeno zařazení jednotlivých předpokládaných druhů odpadů dle Katalogu odpadů (včetně odhadovaného množství), a dále seznam provozovatelů zařízení k odstranění či využití odpadů v daném regionu.

Zhotovitel stavby vypracuje písemnou dokumentaci o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby („Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ v rozsahu uvedeném ve VTP).

Území zájmové lokality náleží k úmoří Severního moře. Nejvýznamnějším tokem v oblasti je Otava, která trať v celém předmětném úseku doprovází. Otava je významným vodním tokem podle vyhlášky č. 178/2012 Sb., v platném znění, kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností související se správou vodních toků. Posuzovaný stavební záměr dále kříží několik dalších vodních toků. Níže v tabulkách jsou uvedeny vodní toky, které předmětný úsek trati kříží, druhá tabulka uvádí ty vodní toky, u nichž dojde k dotčení – rekonstrukci mostních konstrukcí. Způsob dotčení a popis technického řešení těchto stavebních objektů je popsán v příloze 2 Souhrnné technické zprávy Základní technický popis stavebních objektů.

**Tab.: Vodní toky, které předmětný úsek trati kříží**

Vodní tok (ID CEVT)	k.ú.	Parc. č.	Správce toku	Souřadnice (S-JTSK)
Bezejmenný tok (10 261 097)	Horažďovice	2899	Neurčuje se	-804 515,071 -1 119 731,888
Bezejmenný tok (10 259 116)	Horažďovice	2890	Neurčuje se	-804 803,573 -1 119 847,881
Otava (10 100 013)	Horažďovice /Velké Hydčice	2763/1 715/3	Povodí Vltavy s.p.	-806 258,546 -1 120 382,588
Bezejmenný tok (10 271 302)	Velké Hydčice	740	Povodí Vltavy s.p.	-807 041,77 -1 120 095,388
Bezejmenný tok (10 271 302)	Hejná	1289	Povodí Vltavy s.p.	-810 350,151 -1 122 525,457

Bezejmenný tok (10 246 758)	Hejná	1290	Povodí Vltavy s.p.	-810 892,356 -1 123 294,143
Nezamyslický potok (10 262 908)	Hejná	1290	Povodí Vltavy s.p.	-811 214,747 -1 124 176,83
Bezejmenný tok (10 274 100)	Žichovice	1109/1	Povodí Vltavy s.p.	-811 745,571 -1 124 798,143
Nezdický potok (10 100 413)	Žichovice	1109/1	Povodí Vltavy s.p.	-1 125 029,754 -812 510,623
Podmokelský potok (10 251 276)	Čepice / Velká Chmelná	1208/1 653/1	Lesy ČR, s.p.	-1 125 605,165 -815 534,018
Bezejmenný tok (10 276 299)	Velká Chmelná	653/1	Povodí Vltavy s.p.	-1 125 817,308 -816 482,117
Bezejmenný tok (10 274 463)	Malá Chmelná	227/1	Lesy ČR, s.p.	-1 126 307,929 -817 827,845
Otava (10 100 013)	Sušice nad Otavou	2377/1	Povodí Vltavy s.p.	-818 483,203 -1 126 500,876

**Tab.: Vodní toky, u nichž dojde k dotčení – rekonstrukci mostních objektů**

Vodní tok (ID CEVT)	km	Správce toku	Mostní objekt (číslo SO)
Bezejmenný tok (10 271 302)	8,639	Povodí Vltavy s.p.	SO 13-20-01
Nezamyslický potok (10 262 908)	10,525	Povodí Vltavy s.p.	SO 14-20-01
Bezejmenný tok (10 274 100)	11,360	Povodí Vltavy s.p.	SO 14-21-03
Nezdický potok (10 100 413)	12,162	Povodí Vltavy s.p.	SO 14-20-03
Bezejmenný tok (10 276 299)	16,413	Povodí Vltavy s.p.	SO 16-21-07
Bezejmenný tok (10 274 463)	17,930	Lesy ČR, s.p.	SO 16-21-13

Bezejmenný tok (10 261 097)	1,490	Neurčuje se	SO 19-21-01
Bezejmenný tok (10 259 116)	1,807	Neurčuje se	SO 19-21-02

Stavební záměr leží mimo chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). V posuzovaném území se v bezprostřední blízkosti trati nachází ochranná pásma vodních zdrojů (Žichovice vrt HV1, HV2; Velké Hydčice Šumavské Vápenice podzemní zdroj; Horažďovice vrtané a kopané studny).

Otava má v celé délce předmětného úseku trati vymezeno záplavové území pro Q100, Q20 i Q5 (<http://heis.vuv.cz>). Železniční trať tak tvoří téměř v celé délce předmětného úseku hranici záplavového území Q100. Do kontaktu se záplavovým územím Nezdického potoka přichází trať v Žichovicích, kde vodní tok (i záplavové území) překonává mostním objektem.

Vzhledem k charakteru záměru a při dodržení běžných opatření na ochranu vod není dán předpoklad negativního vlivu na vodstvo. Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy související se samotnou stavební činností (únik např. pohonných látek nebo stavebních materiálů do okolní půdy apod.). Pokud bude dodržováno běžných opatření, jenž předchází vzniku těchto havarijních stavů, bude případné riziko havárie sníženo na minimum a nenastane předpoklad pro negativní ovlivnění vodních zdrojů.

*b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,*

Jihozápadně od Horažďovic k železniční trati bezprostředně přiléhá PR Prácheň. Důvodem ochrany přírodní rezervace jsou přirozené převážně listnaté porosty teplomilného charakteru s typickou květenou. Součástí chráněného území je raně středověké hradiště a zřícenina vrcholně středověkého hradu Prácheň. Jiná zvláště chráněná území se v blízkosti záměru nenacházejí.

Stavba si vyžádá kácení dřevin rostoucích mimo les. Byla provedena inventarizace dřevin v okolí záměru. Pro dřeviny rostoucí mimo les, které dosahují obvodu kmene nad 80 cm ve výšce 130 cm či zapojené porosty dřevin o celkové rozloze nad 40 m<sup>2</sup>, bude požádáno na příslušný orgán ochrany přírody o povolení ke kácení. Při stavbě je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

V blízkosti předmětného úseku trati se nenachází žádný památný strom. V zájmové lokalitě se nachází významné krajinné prvky ze zákona (les, vodní tok). Stavbou budou dotčeny prvky územního systému ekologické stability, ekologické funkce a vazby v krajině však zůstanou zachovány.

V zájmovém území byl/bude v jarním/letním období zpracován biologický průzkum zaměřený na výskyt zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin. Terénní výsledky byly doplněny o dříve publikovaná nálezová data jiných autorů. Získané výsledky slouží jako podklad při hodnocení migrační prostupnosti

území, a dále pro stanovení možného negativního ovlivnění stávajících biotopů a populací planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů v širším okolí posuzovaného záměru. V případě zjištěných významných vlivů budou navržena adekvátní opatření.

*c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,*

Zvláštním typem jsou území, která byla na základě vědeckých předpokladů vybrána jako lokality pro soustavu chráněných území soustavy Natura 2000 podle legislativy Evropského společenství, konkrétně podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/147/ES, o ochraně volně žijících ptáků, a směrnice Rady 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. V rámci ČR je soustava chráněných území Natura 2000 tvořena evropsky významnými lokalitami (dále jen „EVL“) a ptačími oblastmi (dále jen „PO“).

Krajský úřad Plzeňského kraje ve svém vyjádření č.j. PK-ŽP/2871/22 ze dne 22.3.2022 uvádí, že uvedený záměr je situován mimo evropsky významné lokality a ptačí oblasti, přičemž je ani jinak neovlivňuje, proto záměr nemůže mít samostatné nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný (negativní) vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

*d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem*

Předmětný záměr dle vyjádření KÚ Plzeňského kraje (ze dne 16.2022, č.j. PK-ŽP/2188/22) nenaplnuje dikci bodu 45 přílohy č. 1 k zákonu, nenaplnuje ani dikci ustanovení § 4 odst. 1 písm. c) zákona ve smyslu významnosti změny záměru, a proto nepodléhá zjišťovacímu řízení dle zákona. Proces posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona 100/2001 Sb. neproběhl, podmínky nejsou stanoveny.

*e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,*

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

*f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.*

Pro záměr budou navržena zmírňující opatření vyplývající z provedených průzkumů a podmínky ochrany dle platné legislativy na úseku životního prostředí.

## B.7 Ochrana obyvatelstva

Požadavky z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva definovaných zákonem č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému (IZS) nejsou požadavkem ani předmětem tohoto projektu.

## B.8 Zásady organizace výstavby

Výstavba bude probíhat v termínu 03/2027 – 10/2027, výstavba bude 7 měsíců.

Podrobně je řešeno v samostatné příloze B. 8 Zásady organizace výstavby.

## B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Nejvýznamnějším tokem v řešeném území je Otava, Volšovka a Ostružná. Jmenované řeky patří k řekám středoevropského typu, který je charakterizován pravidelným zvětšováním průtoků v průběhu jarního tání, přičemž extrémy (maxima, minima) se mohou vyskytnout v kterémkoli ročním období. Nejvodnatějším měsícem je březen, kdy vodními toky odtéká v průměru 15 % celoročního množství vody, nejsušším září, kdy to je 5 %.

Nejblíže je dotčená stavba toku řeky Otavy v oblasti ŽST Sušice. Hydrologicky spadá dotčená lokalita do povodí III. Řádu 1-08-01 toku Otavy.

Protože se jedná o rekonstrukci železniční stavby ve stávající poloze, nevyvolá stavba zásadní změnu odtokových poměrů.

Odvodnění ŽST Horažďovice je řešeno systémem trativodů a sběrných potrubí vyústěných do stávající kanalizace DN 1000. ŽST Velké Hydčice je odvodněna také systémem trativodů a otevřených příkopů vyústěných na terén nebo do stávajících propustků.

Železniční stanice Žichovice je kompletně odvodněna trativody a odřezy tělesa na terén. Odvodnění TÚ Žichovice – Sušice je řešeno pomocí otevřených či uzavřených zpevněných příkopů, které jsou vyústěny na terén nebo do propustků. Kde nebyl návrh odvodňovacího zařízení nutný byl navržen odřez tělesa na terén. Poslední řešená železniční stanice Sušice je odvodněna systémem trativodů a sběrných potrubí do řeky Otavy.

## B.10 Výjimky z norem a předpisů

Projekt je zpracován v souladu se zadávací dokumentací a v souladu s platnými zákony, vyhláškami a s příslušnými technickými normami (ČSN, TNŽ), předpisy, výnosy a vzorovými listy. Navržená technická řešení a postupy respektují Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah.

Seznam základních právních dokumentů a technických předpisů je uveden v příloze A Průvodní zpráva v kap. 3. Seznam vstupních podkladů.

## B.11 Požadavky do další fáze přípravy a realizace

Zásadním požadavkem pro další fáze přípravy a samotné realizace stavby je koordinace s navazujícími stavbami. Dále bude doplněno.

## 2 Přílohy

Příloha č. 1 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

Příloha č. 2 Základní technický popis stavebních objektů

**Souhrnnou technickou zprávu zpracoval:**

12/2022

Ing. Lukáš Jáneš

E-mail: [lukas.janes@sagasta.cz](mailto:lukas.janes@sagasta.cz)

Tel: 725430432

## Příloha č. 1 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

### Železniční zabezpečovací zařízení

#### PS 11-01-11 ŽST Horažďovice, SZZ

##### Stávající stav

ŽST Horažďovice je vybavená staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ) 2. kategorie elektromechanickým se světelnými návěstidly. Ve stanici je umístěn řídicí přístroj a dvě závislá stavědla. Pro kontrolu vjezdu vlaků jsou zřízeny izolované kolejnice, pro kontrolu odjezdu vlaků jsou použity počítače náprav. Výhybky 1, 2, 16 a 17 a výkolejky PVk1 a PVk2 jsou osazeny elektrickými přestavníky, ostatní výhybky a výkolejky jsou přestavovány ručně.

Přejezd P887 v km 2,882 – přejezd se nachází na silnici I. třídy č. 22. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závory dvojími, bez pozitivní signalizace.

##### Navržený stav

V ŽST Horažďovice bude vybudováno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, typu elektronické stavědlo. Zařízení bude s horkou zálohou, bez desky nouzové obsluhy. Zařízení budou dálkově ovládáno z RDP v ŽST Strakonice s výhledovým ovládáním z RDP Plzeň, v souladu s pokynem SŽ PO-01/2021/GŘ.

Návěstidla v novém kolejišti budou situována s ohledem na budoucí nasazení systému ETCS LS1. Při situování návěstidel a čidel počítače náprav bude aplikován dokument č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravní“ ze dne 8. 3. 2018. Tabulka uvolňovacích rychlostí je v příloze technické zprávy.

SZZ bude realizováno tak, aby bylo možné výhledové nasazení systému ERTMS/ETCS Level 1 Supervision v samostatný stavbě. SZZ bude realizováno tak, aby další stavbou nebylo nutné do již vybudovaného zařízení zasahovat nebo jej demontovat.

Volnost kolejových úseku bude zjišťována počítači náprav. Počítače náprav musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238 a ČSN CLS/TS 50238–3. Elektronické stavědlo bude vybaveno funkcionalitou VNPN (výstraha při nedovoleném projetí návěstidla) s přenosem na TRS (SRD – použitý traťový radiodispečerský systém). Akustická výstraha v kolejišti nebude zřízena.

V rámci nového SZZ budou osazeny nové venkovní prvky zabezpečovacího zařízení a nová kabelizace. Nová kabelizace bude z důvodu nebezpečných rušivých vlivů střídavé trakce a s ohledem na výhledovou elektrizaci napájecí soustavou na jednotnou napájecí síť 25 kV AC, provedena v souladu s ČSN 34 2040 ed.2 kabely s ochranným kovovým pláštěm.

Centrální přechod na nástupiště bude zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí v souladu s technickými specifikacemi SŽDC TS 1/2018-Z č. j. 25864/2018-SŽDC-GŘ-O14.

Nové SZZ bude ve směru na ŽST Horažďovice předměstí navázáno na stávající TZZ.

V rámci tohoto provozního souboru bude provedena rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P887 v km 2,882. PZZ bude integrováno do nového SZZ. Stupeň zabezpečení přejezdu se nezmění.



Přejezd bude nově zabezpečen světelným PZZ typu PZS 3ZBI, tzn. s pozitivní signalizací a doplňkovou výstrahou pomocí závorových břevien. Závary budou celé, dvojité s LED svítilnami. Sklápění břevien bude realizováno jako sekvenční. Na přejezdu bude zřízena dálkově ovládaná zvuková signalizace pro nevidomé.

### **PS 13-01-11 ŽST Velké Hydčice, SZZ**

#### Stávající stav

ŽST Velké Hydčice je vybavená reléovým SZZ 3. kategorie typu AŽD 71 se světelnými návěstidly. Technologie je umístěna v budově vlečky HASIT. Pro kontrolu volnosti kolejí jsou použity kolejové obvody a počítače náprav. Výhybky 1, 2, 5 a 7 a výkolejky Vk1 a Vk3 jsou osazeny elektrickými přestavníky, ostatní výhybky a výkolejky jsou přestavovány ručně.

Přejezd P890 v km 7,211 – přejezd se nachází na místní komunikaci. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor s pozitivní signalizací.

#### Navržený stav

V ŽST Velké Hydčice budou vybudována nová staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, typu elektronické stavědlo, ovládaná z JOP. Zařízení budou s horkou zálohou, bez desky nouzové obsluhy. Zařízení budou umožňovat výhledově dálkovou obsluhu z RDP, v souladu s pokynem SŽ PO-01/2021/GŘ.

Návěstidla v novém kolejišti budou situována s ohledem na budoucí nasazení systému ETCS LS1. Při situování návěstidel a čidel počítače náprav bude aplikován dokument č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravy“ ze dne 8. 3. 2018. Tabulka uvolňovacích rychlostí je v příloze technické zprávy.

SZZ bude realizováno tak, aby bylo možné výhledově nasazení systému ERTMS/ETCS Level 1 Supervision v samostatný stavbě. SZZ bude realizováno tak, aby další stavbou nebylo nutné do již vybudovaného zařízení zasahovat nebo jej demontovat.

Volnost kolejových úseku bude zjišťována počítači náprav. Počítače náprav musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238 a ČSN CLS/TS 50238–3. Elektronické stavědlo bude vybaveno funkcionalitou VNPN (výstraha při nedovoleném projetí návěstidla) s přenosem na TRS (SRD – použitý traťový radiodispečerský systém). Akustická výstraha v kolejišti nebude zřízena.

V rámci nového SZZ budou osazeny nové venkovní prvky zabezpečovacího zařízení a nová kabelizace. Nová kabelizace bude z důvodu nebezpečných rušivých vlivů střídavé trakce a s ohledem na výhledovou elektrizaci napájecí soustavou na jednotnou napájecí síť 25 kV AC, provedena v souladu s ČSN 34 2040 ed.2 kabely s ochranným kovovým pláštěm.

Centrální přechod na nástupiště bude zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí v souladu s technickými specifikacemi SŽDC TS 1/2018-Z č. j. 25864/2018-SŽDC-GŘ-O14.

V rámci tohoto provozního souboru bude provedena rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P890 v km 7,211. PZZ bude integrováno do nového SZZ.

Přejezd bude nově zabezpečen světelným PZZ typu PZS 3ZBI, tzn. s pozitivní signalizací a doplňkovou výstrahou pomocí závorových břevien. Závary budou celé, s LED svítilnami. Na přejezdu bude zřízena dálkově ovládaná zvuková signalizace pro nevidomé.

## **PS 15-01-11 ŽST Žichovice, SZZ**

### Stávající stav

ŽST Žichovice je vybavená staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ) 2. kategorie elektromechanickým se světelnými návěstidly. Pro kontrolu vjezdu a odjezdů vlaků jsou zřízeny počítače náprav a izolované kolejnice. Výhybky 1 a 7 jsou osazeny elektrickými přestavníky, ostatní výhybky a výkolejky jsou přestavovány ručně.

### Navržený stav

V ŽST Žichovice bude vybudováno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, typu elektronické stavědlo. Zařízení bude s horkou zálohou, bez desky nouzové obsluhy. Zařízení budou dálkově ovládáno z RDP v ŽST Strakonice s výhledovým ovládáním z RDP Plzeň, v souladu s pokynem SŽ PO-01/2021/GŘ.

Návěstidla v novém kolejišti budou situována s ohledem na budoucí nasazení systému ETCS LS1. Při situování návěstidel a čidel počítače náprav bude aplikován dokument č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“ ze dne 8. 3. 2018. Tabulka uvolňovacích rychlostí je v příloze technické zprávy.

SZZ bude realizováno tak, aby bylo možné výhledové nasazení systému ERTMS/ETCS Level 1 Supervision v samostatný stavbě. SZZ bude realizováno tak, aby další stavbou nebylo nutné do již vybudovaného zařízení zasahovat nebo jej demontovat.

Volnost kolejových úseku bude zjišťována počítači náprav. Počítače náprav musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238 a ČSN CLS/TS 50238–3. Elektronické stavědlo bude vybaveno funkcionalitou VNPN (výstraha při nedovoleném projetí návěstidla) s přenosem na TRS (SRD – použitý traťový radiodispečerský systém). Akustická výstraha v kolejišti nebude zřízena.

V rámci nového SZZ budou osazeny nové venkovní prvky zabezpečovacího zařízení a nová kabelizace. Nová kabelizace bude z důvodu nebezpečných rušivých vlivů střídavé trakce a s ohledem na výhledovou elektrizaci napájecí soustavou na jednotnou napájecí síť 25 kV AC, provedena v souladu s ČSN 34 2040 ed.2 kabely s ochranným kovovým pláštěm.

Centrální přechod na nástupiště bude zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí v souladu s technickými specifikacemi SŽDC TS 1/2018-Z č. j. 25864/2018-SŽDC-GŘ-O14.

## **PS 17-01-11 ŽST Sušice, SZZ**

### Stávající stav

ŽST Sušice je vybavená staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ) 2. kategorie elektromechanickým se světelnými návěstidly. Pro kontrolu volnosti kolejí jsou použity počítače náprav. Výhybky 1, 2, 12 a 13 jsou osazeny elektrickými přestavníky, ostatní výhybky a výkolejky jsou přestavovány ručně.

Přejezd P899 v km 19,278 – přejezd se nachází na komunikaci II. třídy č. 169. Přejezd je zabezpečen mechanickými závorami, které jsou ovládány z přilehlého stavědla. Přejezd je doplněn výstražnou světelnou signalizací.

### Navržený stav

V ŽST Sušice bude vybudováno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, typu elektronické stavědlo. Zařízení bude s horkou zálohou, bez desky nouzové obsluhy. Zařízení budou dálkově ovládáno z RDP v ŽST Strakonice s výhledovým ovládáním z RDP Plzeň, v souladu s pokynem SŽ PO-01/2021/GŘ.

Návěstidla v novém kolejišti budou situována s ohledem na budoucí nasazení systému ETCS LS1. Při situování návěstidel a čidel počítače náprav bude aplikován dokument č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“ ze dne 8. 3. 2018. Tabulka uvolňovacích rychlostí je v příloze technické zprávy.

SZZ bude realizováno tak, aby bylo možné výhledové nasazení systému ERTMS/ETCS Level 1 Supervision v samostatný stavbě. SZZ bude realizováno tak, aby další stavbou nebylo nutné do již vybudovaného zařízení zasahovat nebo jej demontovat.

Volnost kolejových úseku bude zjišťována počítači náprav. Počítače náprav musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238 a ČSN CLS/TS 50238–3. Elektronické stavědlo bude vybaveno funkcionalitou VNPN (výstraha při nedovoleném projetí návěstidla) s přenosem na TRS (SRD – použitý traťový radiodispečerský systém). Akustická výstraha v kolejišti nebude zřízena.

V rámci nového SZZ budou osazeny nové venkovní prvky zabezpečovacího zařízení a nová kabelizace. Nová kabelizace bude z důvodu nebezpečných rušivých vlivů střídavé trakce a s ohledem na výhledovou elektrizaci napájecí soustavou na jednotnou napájecí síť 25 kV AC, provedena v souladu s ČSN 34 2040 ed.2 kabely s ochranným kovovým pláštěm.

Centrální přechod na nástupiště bude zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí v souladu s technickými specifikacemi SŽDC TS 1/2018-Z č. j. 25864/2018-SŽDC-GŘ-O14.

V rámci tohoto provozního souboru bude provedena rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P899 v km 19,512. PZZ bude integrováno do nového SZZ. Do PZZ bude zapojeno světelné řízení provozu na přilehlé křižovatce.

Přejezd bude nově zabezpečen světelným PZZ typu PZS 3ZBI, tzn. s pozitivní signalizací a doplňkovou výstrahou pomocí závorových břevien. Závorové břevien budou celé, dvojité s LED svítilnami. Sklápění břevien bude realizováno jako sekvenční. Na přejezdu bude zřízena dálkově ovládaná zvuková signalizace pro nevidomé.

### **PS 12-01-21 Horažďovice - Velké Hydčice, TZZ**

#### Stávající stav

Mezistaniční úsek Horažďovice – Velké Hydčice je vybaven TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel AHP-03D z roku 2015, volnost traťového úseku je zjišťována počítači náprav.

Přejezd P888 v km 4,461 – přejezd se nachází na účelové komunikaci. Přejezd není zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením, pouze výstražnými kříži A32a.

Přejezd P889 v km 6,478 – přejezd se nachází na účelové komunikaci. Přejezd není zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením, pouze výstražnými kříži A32a.

Přejezd P890 v km 7,211 – přejezd se nachází na místní komunikaci. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor s pozitivní signalizací.

### Navržený stav

V mezistaničním úseku Horažďovice – Velké Hydčice bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu integrované TZZ bez oddílových návěstidel. Technologie TZZ bude umístěna v stavědlových ústřednách přilehlých stanicí.

V rámci tohoto provozního souboru bude provedena rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P888 v km 4,461.

Přejezd bude nově zabezpečen světelným PZZ typu PZS 3SBI, tzn. s pozitivní signalizací a bez závorových břeven. Na přejezdu nebude zřízena dálkově ovládaná zvuková signalizace pro nevidomé.

PZZ bude ovládáno automaticky jízdou vlaku. Automatické ovládání bude realizováno pomocí počítačů náprav. Kolejová čidla počítačů náprav vyhodnocující průjezd železničních vozidel přejezdem musí být umístěna nejméně 5 metrů od okraje komunikace.

Technologická část PZZ bude umístěna v novém reléovém domku. Umístění RD bude v blízkosti přejezdů, mimo rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla a pro rychlost drážního vozidla 10 km/h dle čl. 7.3.4 ČSN 73 6380.

Reléový domek bude schváleného typu pro použití na síti SŽ, včetně vnitřní elektroinstalace a osvětlení. V případě, že bude RD spojen se zemí pevnými základy, pak se jedná o budovu ve smyslu katastrálního zákona (§ 2 písm. I) zákona č. 256/2013 Sb., o katastru nemovitostí (katastrální zákon), ve znění pozdějších předpisů).

Diagnostika PZZ bude řešena dle technické specifikace SŽDC TS 2/2007-Z čj. 32 729/07-OP. U přejezdu bude zřízen nový venkovní telefonní objekt (VTO).

Skříně jednotlivých výstražníků budou umístěny tak, aby jejich nejbližší okraj byl vzdálen min. 0,5 a max. 2,0 m od vnějšího okraje zpevněné části komunikace.

Přejezd P889 v km 6,478 bude zrušen.

### **PS 14-01-21 Velké Hydčice - Žichovice, TZZ**

#### Stávající stav

Mezistaniční úsek Velké Hydčice – Žichovice je vybaven TZZ 2. kategorie typu reléový poloautomatický blok z roku 1974. Mezistaniční úsek není vybaven zařízením pro kontrolu volnosti tratě.

Přejezd P891 v km 10,166 – přejezd se nachází na účelové komunikaci. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor s pozitivní signalizací.

Přejezd P892 v km 11,549 – přejezd se nachází na účelové komunikaci. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor s pozitivní signalizací.

#### Navržený stav

V mezistaničním úseku Velké Hydčice - Žichovice bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu integrované TZZ bez oddílových návěstidel. Technologie TZZ bude umístěna v stavědlových ústřednách přilehlých stanicí.

V rámci tohoto provozního souboru bude provedena rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P891 v km 10,166.

Přejezd bude nově zabezpečen světelným PZZ typu PZS 3SBI, tzn. s pozitivní signalizací bez závorových břeven. Na přejezdu nebude zřízena dálkově ovládaná zvuková signalizace pro nevidomé.

PZZ bude ovládáno automaticky jízdou vlaku. Automatické ovládání bude realizováno pomocí počítačů náprav. Kolejová čidla počítačů náprav vyhodnocující průjezd železničních vozidel přejezdem musí být umístěna nejméně 5 metrů od okraje komunikace.

Technologická část PZZ bude umístěna v novém reléovém domku. Umístění RD bude v blízkosti přejezdů, mimo rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla a pro rychlost drážního vozidla 10 km/h dle čl. 7.3.4 ČSN 73 6380.

Reléový domek bude schváleného typu pro použití na síti SŽ, včetně vnitřní elektroinstalace a osvětlení. V případě, že bude RD spojen se zemí pevnými základy, pak se jedná o budovu ve smyslu katastrálního zákona (§ 2 písm. I) zákona č. 256/2013 Sb., o katastru nemovitostí (katastrální zákon), ve znění pozdějších předpisů).

Diagnostika PZZ bude řešena dle technické specifikace SŽDC TS 2/2007-Z čj. 32 729/07-OP. U přejezdu bude zřízen nový venkovní telefonní objekt (VTO).

Skříňe jednotlivých výstražníků budou umístěny tak, aby jejich nejbližší okraj byl vzdálen min. 0,5 a max. 2,0 m od vnějšího okraje zpevněné části komunikace.

Přejezd P892 v km 11,549 bude zrušen.

## **PS 16-01-21 Žichovice - Sušice, TZZ**

### Stávající stav

Mezistaniční úsek Žichovice - Sušice je vybaven TZZ 2. kategorie typu RPA reléový poloautomatický blok z roku 1974. Mezistaniční úsek není vybaven zařízením pro kontrolu volnosti tratě.

Přejezd P893 v km 14,195 – přejezd se nachází na komunikaci III. třídy č. 1695. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor s pozitivní signalizací.

Přejezd P894 v km 16,371 – přejezd se nachází na účelové komunikaci. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor s pozitivní signalizací.

Přejezd P896 v km 17,785 – přejezd se nachází na účelové komunikaci. Přejezd je zabezpečen mechanickou závorou, která je trvale uzamčena.

Přejezd P897 v km 18,133 – přejezd se nachází na místní komunikaci. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor bez pozitivní signalizace .

Přejezd P898 v km 18,557 – přejezd se nachází na místní komunikaci. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor s pozitivní signalizací.

### Navržený stav

V mezistaničním úseku Žichovice - Sušice bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu integrované TZZ bez oddílových návěstidel. Technologie TZZ bude umístěna v stavědlových ústřednách přilehlých stanicí.

V rámci tohoto provozního souboru bude provedena rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P893 v km 14,195 a P897 v km 18,133.

Přejezdy budou nově zabezpečeny světelným PZZ typu PZS 3ZBI, tzn. s pozitivní signalizací a doplňkovou výstrahou pomocí závorových břevnen bez LED svítilen. Na přejezdech nebude zřízena dálkově ovládaná zvuková signalizace pro nevidomé.

PZZ bude ovládáno automaticky jízdou vlaku. Automatické ovládání bude realizováno pomocí počítačů náprav. Kolejová čidla počítačů náprav vyhodnocující průjezd železničních vozidel přejezdem musí být umístěna nejméně 5 metrů od okraje komunikace.

Technologická část PZZ bude umístěna v nových reléových domcích. Umístění RD bude v blízkosti přejezdů, mimo rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla a pro rychlost drážního vozidla 10 km/h dle čl. 7.3.4 ČSN 73 6380.

Reléové domky budou schváleného typu pro použití na síti SŽ, včetně vnitřní elektroinstalace a osvětlení. V případě, že bude RD spojen se zemí pevnými základy, pak se jedná o budovu ve smyslu katastrálního zákona (§ 2 písm. I) zákona č. 256/2013 Sb., o katastru nemovitostí (katastrální zákon), ve znění pozdějších předpisů).

Diagnostika PZZ bude řešena dle technické specifikace SŽDC TS 2/2007-Z čj. 32 729/07-OP. U přejezdu bude zřízen nový venkovní telefonní objekt (VTO).

Skříně jednotlivých výstražníků budou umístěny tak, aby jejich nejbližší okraj byl vzdálen min. 0,5 a max. 2,0 m od vnějšího okraje zpevněné části komunikace.

Přejezd P894 v km 16,371 bude zrušen bez náhrady, přejezd P896 v km 17,785 bude zrušen s náhradou objízdou komunikací.

#### **PS 19-01-21 Uvázání TZZ v ŽST Hrádek u Sušice**

##### Stávající stav

Mezistaniční úsek Sušice – Hrádek u Sušice je v současné stavu vybaven telefonickým dorozumíváním, volnost traťového úseku je zjišťována počítači náprav.

##### Navržený stav

V mezistaničním úseku Sušice – Hrádek u Sušice bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu integrované TZZ bez oddílových návěstidel. Technologie TZZ bude umístěna v stavědlových ústřednách přilehlých stanicí. V ŽST Hrádek u Sušice bude nové TZZ navázáno na stávající staniční zabezpečovací zařízení. Pro SZZ bude zachována možnost zavedení výluky dopravní služby a propojení TZZ do mezistaničního úseku Sušice – Kolinec.

#### **PS 19-01-22 Uvázání TZZ v ŽST Kolinec směr ŽST Hrádek u Sušice**

##### Stávající stav

Mezistaniční úsek Sušice – Hrádek u Sušice je v současné stavu vybaven telefonickým dorozumíváním, volnost traťového úseku je zjišťována počítači náprav.

##### Navržený stav

Pro zachování možnosti zavedení výluky dopravní služby v ŽST Hrádek u Sušice a propojení TZZ do mezistaničního úseku Sušice – Kolinec, bude v této stavbě vybudováno také TZZ v mezistaničním úseku Hrádek u Sušice – Kolinec. Nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie bude typu integrované TZZ bez oddílových návěstidel. Technologie TZZ bude umístěna v stavědlových ústřednách přilehlých stanicí. V ŽST Hrádek u Sušice a Kolinec bude nové TZZ navázáno na stávající staniční zabezpečovací zařízení.

## **PS 10-01-50 Zřízení regionálního dispečerského pracoviště Strakonice**

### Stávající stav

Není ve stávajícím stavu.

### Navržený stav

Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení je navrženo ze záložního pracoviště pro RDP Plzeň, které bude podle Pokynu generálního ředitele SŽ PO-01/2021-GŘ zřízeno v ŽST Strakonice.

V době ukončení této stavby totiž ještě nebude zřízeno regionální dispečerské pracoviště v Plzni, aby bylo možné stanice dotčené stavbou ovládat z RDP Plzeň. Zřízení RDP Plzeň je plánováno ve stavbě „Implementace ETCS Regional Ejpovice – Radnice“ (předpokládaný termín realizace v roce 2026) nebo v rámci investiční akce „Revitalizace tratě Plzeň (mimo) – Dobruška (včetně)“ (předpokládaný termín realizace nejdříve v roce 2030).

Jelikož se předpokládá, že RDP Strakonice s největší pravděpodobností nebude v době realizace této stavby k dispozici (neuskuteční se realizace jeho výstavby), bude součástí tohoto provozního souboru také zřízení záložního pracoviště pro RDP Plzeň v Strakonici.

Nouzové řídicí pracoviště bude zřízeno v Sušici. Z tohoto pracoviště bude možné nouzově ovládat všechny stavbou dotčené ŽST.

Pro DOZ bude zapojeno jedno vlákno v DOK a jedno vlákno v TOK z důvodu oddělených cest.

## **Železniční sdělovací zařízení**

**PS 11-02-11 ŽST Horažďovice, MOK**

**PS 13-02-11 ŽST Velké Hydčice, MOK**

**PS 15-02-11 ŽST Žichovice, MOK**

**PS 17-02-11 ŽST Sušice, MOK**

### Stávající stav

Ve stanicích není stávající místní optická kabelizace.

### Navržený stav

V rozsahu jednotlivých stanic bude položena místní kabelizace. Místní optická kabelizace ve stanicích bude realizována pro potřeby EOZ a osvětlení pro napojení do sdělovacího zařízení. Vedení bude HDPE 40/33 trubkou optickým kabelem MOK SM 6vl. Mezi sdělovací a zabezpečovací technologií (stavědlová ústředna) vždy povede nový metalický kabel a optický kabel 72vl. Ve stanicích, kde je přejezd součástí úseku stanice jsou součástí místní kabelizace i propoje do těchto přejezdů. V ŽST Sušice bude položena souběžně s vedením pro PZTS i jedna prázdná HDPE trubka jako rezerva pro případné budoucí instalace.

**PS 11-02-21 ŽST Horažďovice, rozhlasové zařízení**

**PS 13-02-21 ŽST Velké Hydčice, rozhlasové zařízení**

**PS 15-02-21 ŽST Žichovice, rozhlasové zařízení**

**PS 17-02-21 ŽST Sušice, rozhlasové zařízení**



### Stávající stav

Ve stanicích je buď stávající rozhlasové zařízení bez zpětného dotazu, nebo zde rozhlasové zařízení není (ŽST Žichovice).

### Navržený stav

Ve stanicích bude nově realizován rozhlas pomocí IP rozhlasové ústředny. Ovládání bude možné dálkově z RDP Strakonice a ŽST Sušice, kde bude tím pádem možné ovládat rozhlas i místně. Instalace zohlední stávající instalaci rozhlasového zařízení v ŽST Horažďovice a ŽST Sušice.

**PS 11-02-31 ŽST Horažďovice, integrovaná komunikační zařízení**

**PS 13-02-31 ŽST Velké Hydčice, integrovaná komunikační zařízení**

**PS 15-02-31 ŽST Žichovice, integrovaná komunikační zařízení**

**PS 17-02-31 ŽST Sušice, integrovaná komunikační zařízení**

### Stávající stav

V každé stanici je základní a náhradní telefonní zařízení. Také je vždy na pracovišti výpravčího umístěna výpočetní technika s aplikacemi EDD, TPV a elektronické pošty.

### Navržený stav

Ve stanicích budou instalovány nové IP zapojovače. V rámci výpravních budov ŽST Horažďovice a Sušice bude nově natažena strukturovaná kabeláž, datové rozvody ukončené ve dvojzásuvkách RJ-45. Budou realizovány kabelem UTP Cat. 5e.

**PS 11-02-41 ŽST Horažďovice, PZTS**

**PS 13-02-41 ŽST Velké Hydčice, PZTS**

**PS 15-02-41 ŽST Žichovice, PZTS**

**PS 17-02-41 ŽST Sušice, PZTS**

### Stávající stav

Ve stanicích není v současné chvíli PZTS.

### Navržený stav

V rámci tohoto PS bude v železničních stanicích vybudován nový systém PZTS (poplachový, zabezpečovací a tísňový systém – dříve EZS). Tento systém bude zastřešovat veškeré technologické prostory, ve kterých bude nově umístěna technologie. Systém bude v IP provedení, provozní signály budou přenášeny pomocí DDTS. Pro případ výpadku napájení bude tento systém vybaven záložní baterií.

**PS 11-02-42 ŽST Horažďovice, kamerový systém**

**PS 13-02-42 ŽST Velké Hydčice, kamerový systém**

**PS 15-02-42 ŽST Žichovice, kamerový systém**

**PS 17-02-42 ŽST Sušice, kamerový systém**

### Stávající stav

Ve stanicích není v současné chvíli žádný kamerový systém.



### Navržený stav

V železničních stanicích bude vystavěn nový kamerový systém. Cílem je umožnit dohled nad nástupišti, respektive dohled na prostory pro cestující, a to hlavně v době průjezdu vlaků. Kamery budou sledovat nástupiště, přechod na nástupiště, prostor čekárny a prostor pod přístřeškem výpravní budovy ze strany nástupišť. Budou zde oddělené systémy pro dopravní účely a účely sledování majetku s oddělenými servery a záznamovými zařízeními. Technologie budou umístěny ve sdělovací místnosti. Zařízení budou umožňovat dálkovou obsluhu z RDP Strakonice a ŽST Sušice.

### **PS 10-02-51 Kabelizace DOK, TOK a TK**

#### Stávající stav

V současné chvíli vede v rámci daného úseku stávající hybridní kabel OK 12vl. A MK 5XN0,8. V úseku ŽST Horažďovice předměstí – ŽST Horažďovice, vede stávající TK TCKPFLEZE10XN0,8. Také je zde příprava v podobě volné HDPE 30/44. V úseku ŽST Sušice – ŽST Hrádek u Sušice vede stávající TOK 48vl. ve stáv. HDPE 30/44 a TK TCKPFLEZE10XN0,8.

#### Navržený stav

V mezistaničním úseku Horažďovice – Sušice bude položen metalický kabel (TCKPFLEZE10XN0,8) s příloží tří HDPE trubek ( modrá, fialová, černá), do nichž bude zafouknut DOK 72vl. (fialová) a TOK 48vl. (modrá) Třetí trubka bude rezervní. DOK i TOK (včetně HDPE) budou zataženy do jednotlivých ŽST. V celém úseku budou v místech přejezdů výpichy do RD, TK TCKPFLEZE5XN a OK (z TOK) 24vl. (vyvaženo 6vl.) V úseku ŽST Horažďovice předměstí – ŽST Horažďovice budou do připravené HDPE 30/44 zafouknuty TOK 48VL. a DOK 72vl.

### **PS 11-02-61 ŽST Horažďovice, informační systém pro cestující**

### **PS 13-02-61 ŽST Velké Hydčice, informační systém pro cestující**

### **PS 15-02-61 ŽST Žichovice, informační systém pro cestující**

### **PS 17-02-61 ŽST Sušice, informační systém pro cestující**

#### Stávající stav

V ŽST Horažďovice je stávající vizuální informační systém pro cestující Mikrovox (v majetku KÚPK) a hodinové zařízení. V ŽST Velké Hydčice je v provozu hodinové zařízení. V ŽST Žichovice je v provozu hodinové zařízení. V ŽST Sušice je stávající vizuální informační systém pro cestující Mikrovox (v majetku KÚPK)

#### Navržený stav

V železničních stanicích bude osazen nový informační systém pro cestující. Stávající systém provozovaný Poved bude ponechán. Bude se jednat o odjezdové monitory (LED) a nástupištní panely. Napojení bude ze sdělovací místnosti. Řízení IS bude možné ovládat dálkově z RDP strakonice a ŽST Sušice. V rámci stanic budou také instalovány nové hodiny s průběžnou vteřinovou ručičkou.

## **PS 10-02-81 Přenosový systém**

### Stávající stav

V rámci úseku není vytvořen stávající přenosový systém

### Navržený stav

Účelem nového přenosového systému je zajistit hlavně datovou přenosovou síť typu LAN pro technologická zařízení (PZTS, kamerový systém, DŘT, DDTS, informační systém pro cestující, dálkové ovládání osvětlení a EOVS, TRS, a další).

Bude se jednat o přenosový systém 1Gb/s (pro propoje MPLS boxů 10Gb/s)

V rámci ŽST Horažďovice Předměstí bude instalován nový box MPLS a doplněn stávající L3 switch o druhý do stacku.. V rámci ŽST Strakonice, Horažďovice, Velké Hydčice, Žichovice, Sušice a Klatovy budou instalovány nové L3 switche, po dvou do stacku.

## **PS 10-02-92 ŽST TRS (SRD)**

### **PS 11-02-92 ŽST Horažďovice, MRS**

### **PS 13-02-92 ŽST Velké Hydčice, MRS**

### **PS 15-02-92 ŽST Žichovice, MRS**

### **PS 17-02-92 ŽST Sušice, MRS**

### Stávající stav

Ve všech stanicích je ZR, ZL i ZO TRS. Kromě ŽST Horažďovice, kde je jen ZL a ZO (ovládací pracoviště)

Ve všech stanicích je analogový systém MRS

### Navržený stav

Na základě předešlé realizace GSM-R na úseku České Budějovice – Plzeň došlo k úpravě TRS na úseku a Horažďovice Předměstí – Sušice. V ŽST Horažďovice Předměstí byla ponechána ZR a ovládání zůstalo v ŽST Horažďovice (ZO, ZL) Není tedy třeba dalších úprav.

Na základě požadavku na přemístění dispečerského pracoviště ze současného umístění na Plzeň Triangl do nového umístění na pracovišti ve Strakonici, bude v ŽST Strakonice vytvořeno a kompletně vybaveno nové dispečerské pracoviště.

Obsahem PS týkajících se MRS, je úprava rádiového systému MRS do provedení IP. V rámci jednotlivých ŽST bude instalován RV3 server, IP radiostanice a nová anténa.

## **PS 10-02-91 Dálková diagnostika TS ŽDC**

### Stávající stav

Technické řešení zapadá do již navrženého a realizovaného systému DDTS ŽDC.

### Navržený stav

Technické řešení dálkové diagnostiky respektuje technické specifikace systémů, zařízení a výrobků SŽDC TS č.2/2008 - ZSE, druhé vydání (04/2009), a Gestorský výklad k Technickým specifikacím SŽDC č. 2/2008 – ZSE č. j. 5641/2016 – SŽDC – O14 ze dne 8. 2. 2016, pokud budou daný rozsah informací umožňovat navazující technologické systémy. Nově instalované technologické systémy musí být připraveny k přechodu systému DDTS ŽDC v souladu s TS 2/2008–ZSE, třetí vydání. Tato zařízení musejí již nyní poskytovat informace v rozsahu třetího vydání těchto TS.

Komunikační rozhraní musí být dle TS č.2/2008 - ZSE, druhé vydání (04/2009), a dle Zásad a požadavků na budování systému DŘT a DDTS, č. j. 11577/2015-O14 ze dne 16. 3. 2015.

Komunikační rozhraní jednotlivých technologických systémů musí být připraveno na upgrade dálkové diagnostiky dle TS 2/2008 - ZSE, třetí vydání. V rámci stavby bude v traťovém úseku Horažďovice-Sušice vybudován systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty. Ovládání vybraných technologických systémů bude umožněno dle práv definovaných správcem DDTS (tj. Správa železnic).

## **Silnoproudá technologie včetně DŘT**

### **PS 10-03-11 ED Plzeň, DŘT**

#### Stávající stav

V současné době je na elektrodispečinku v Plzni v provozu automatizovaný systém dispečerského řízení, ze kterého jsou řízena energetická zařízení ze stávajících elektrizovaných tratí.

#### Navržený stav

Hlavní telemetrická jednotka bude přes přenosový kanál Ethernet 10Mbit/s přenosové-ho zařízení (budovaného v rámci sdělovacího zařízení stavby) komunikovat protokolem IEC 60870-5-104 s časovou značkou s řídicí jednotkou v ED Plzeň.

Navrhované práce přímo navazují na ovládání NZEE, z čehož vyplývá nutná informovanost zhotovitele o navrhovaném zařízení a způsobu jeho montáže.

Algoritmy blokovacích podmínek a postupů ovládání jsou stanoveny v části technologie VN a NN.

### **PS 11-03-11 ŽST Horažďovice, DŘT**

#### Stávající stav

V současné době nejsou ŽST elektrifikovány a tudíž není zřízen systém DŘT.

#### Navržený stav

Tato dokumentace řeší komplexní dodávku dálkové řídicí techniky (telemechanických jednotek) včetně programového vybavení pro řízení sběru a přenosu procesních dat v ŽST Horažďovice tak, aby byly splněny požadavky na bezpečný a spolehlivý provoz na elektrifikovaných tratích.

Hlavní telemetrická jednotka bude přes přenosový kanál Ethernet 10Mbit/s přenosové-ho zařízení (budovaného v rámci sdělovacího zařízení stavby) komunikovat protokolem IEC 60870-5-104 s časovou značkou s řídicí jednotkou v ED Plzeň.

Navrhované práce přímo navazují na ovládání NZEE, z čehož vyplývá nutná informovanost zhotovitele o navrhovaném zařízení a způsobu jeho montáže.

Algoritmy blokovacích podmínek a postupů ovládání jsou stanoveny v části technologie VN a NN.

### **PS 13-03-11 ŽST Velké Hydčice, DŘT**

#### Stávající stav

V současné době nejsou ŽST elektrifikovány a tudíž není zřízen systém DŘT.

#### Navržený stav

Tato dokumentace řeší komplexní dodávku dálkové řídicí techniky (telemechanických jednotek) včetně programového vybavení pro řízení sběru a přenosu procesních dat v ŽST Velké Hydčice tak, aby byly splněny požadavky na bezpečný a spolehlivý provoz na elektrifikovaných tratích

Hlavní telemetrická jednotka bude přes přenosový kanál Ethernet 10Mbit/s přenosové-ho zařízení (budovaného v rámci sdělovacího zařízení stavby) komunikovat protokolem IEC 60870-5-104 s časovou značkou s řídicí jednotkou v ED Plzeň.

Navrhované práce přímo navazují na ovládání NZEE, z čehož vyplývá nutná informovanost zhotovitele o navrhovaném zařízení a způsobu jeho montáže.

Algoritmy blokovacích podmínek a postupů ovládání jsou stanoveny v části technologie VN a NN.

### **PS 15-03-11 ŽST Žichovice, DŘT**

#### Stávající stav

V současné době nejsou ŽST elektrifikovány a tudíž není zřízen systém DŘT.

#### Navržený stav

Tato dokumentace řeší komplexní dodávku dálkové řídicí techniky (telemechanických jednotek) včetně programového vybavení pro řízení sběru a přenosu procesních dat v ŽST Velké Hydčice tak, aby byly splněny požadavky na bezpečný a spolehlivý provoz na elektrifikovaných tratích

Hlavní telemetrická jednotka bude přes přenosový kanál Ethernet 10Mbit/s přenosové-ho zařízení (budovaného v rámci sdělovacího zařízení stavby) komunikovat protokolem IEC 60870-5-104 s časovou značkou s řídicí jednotkou v ED Plzeň.

Navrhované práce přímo navazují na ovládání NZEE, z čehož vyplývá nutná informovanost zhotovitele o navrhovaném zařízení a způsobu jeho montáže.

Algoritmy blokovacích podmínek a postupů ovládání jsou stanoveny v části technologie VN a NN.

## **PS 17-03-11 ŽST Sušice, DŘT**

### Stávající stav

V současné době nejsou ŽST elektrifikovány a tudíž není zřízen systém DŘT.

### Navržený stav

Tato dokumentace řeší komplexní dodávku dálkové řídicí techniky (telemechanických jednotek) včetně programového vybavení pro řízení sběru a přenosu procesních dat v ŽST Velké Hydčice tak, aby byly splněny požadavky na bezpečný a spolehlivý provoz na elektrifikovaných tratích Hlavní telemetrická jednotka bude přes přenosový kanál Ethernet 10Mbit/s přenosové-ho zařízení (budovaného v rámci sdělovacího zařízení stavby) komunikovat protokolem IEC 60870-5-104 s časovou značkou s řídicí jednotkou v ED Plzeň.

Navrhované práce přímo navazují na ovládání NZEE, z čehož vyplývá nutná informovanost zhotovitele o navrhovaném zařízení a způsobu jeho montáže. Algoritmy blokovacích podmínek a postupů ovládání jsou stanoveny v části technologie VN a NN.

## Příloha č. 2 Základní technický popis stavebních objektů

### Inženýrské objekty

#### Železniční svršek a spodek

**SO 11-10-01 ŽST Horažďovice, železniční svršek**

**SO 11-11-01 ŽST Horažďovice, železniční spodek**

#### Stávající stav

ŽST Horažďovice je mezilehlá stanice na trati Horažďovice předměstí – Klatovy, označené v KJŘ č. 185, resp. č. 710 dle TTP, resp. č. 222 dle prohlášení o dráze. Ve stávajícím stavu jsou ve stanici tři dopravní koleje, čtyři manipulační a tři vlečky.

Železniční svršek je za svou úřední životností, do kolejí byl vložen v 70. letech. Tvar svršku je převážně tvořen kolejnicemi tvaru T na betonových (SB 5 a SB 3) a dřevěných prážcích. Upevnění je podkladnicové tuhé. Kolej je stykovaná, výhybky jsou na dřevěných prážcích.

#### Navržený stav

Kolej č. 1 prochází přímou větví výhybky č. 1, následně prochází přímo větví výhybky č. 3 a po po přímé pokračuje až do směrového oblouku v km 2,552162 R=8500 m, který je navržen přes nástupiště. Poté prochází příkými větvemi výhybek č. 8 a č. 9. Za výhybkou č. 9 je v koleji v km 2,870899 navržen směrový oblouk o poloměru R=1400 m bez převýšení přes přejezd. Za obloukem je kolej napojena na projekt opravné práce.

Kolej č. 2 začíná na hrotu výhybky č. 3, prochází její odbočnou větví a za jejím koncem pokračuje v přímé až k obloukové oboustranné výhybce č. 4, tu prochází po větví s poloměrem R=300. Za výhybkou je navrženo dlouhé kolejové „S“, aby byla dosaženo prostoru pro umístění poloostrovního nástupiště. Oba oblouky kolejového „S“ mají poloměr R=3000 m. Podél nástupiště je kolej vedena v přímé. Za centrálním přechodem je navržen směrový oblouk o poloměru R=800 m, poté kolej prochází odbočnou větví výhybky č. 8, na jejímž hrotu kolej č. 2 končí.

Kolej č. 3 je vedena odbočnou větví výhybky č. 1, poté je směrovým obloukem o poloměru R=360 m srovnána tak, aby byly rovnoběžná vůči koleji č. 1 a prochází přímou větví výhybky č. 2. Za výhybkou je pomocí kolejového „S“ oblouky o poloměru R=1000 m napojena na svou stávající osu. Středem stanice prochází bez stavebního zásahu. Upravena je až na hydčickém zhlaví, tam prochází odbočnou větví výhybky č. 6 a přímou větví výhybky č. 7. následně odbočnou větví výhybky č. 9, kde je ukončena.

Kolej č. 4 prochází větví obloukové oboustranné výhybky o poloměru R=519,628 m, poté odbočnou větví výhybky č. 5. hned za ní směrově vyrovnána na svou stávající osu protisměrnými oblouky o poloměrech R=300 m. Bez stavebního zásahu pokračuje až k novému zarážedlu, kde je ukončena.

Kolej č. 5 je vedena odbočnou větví výhybky č. 2, následně je obloukem R=500 m směrově napojena s svůj stávající stav. Středem stanice pokračuje bez stavebního zásahu. Na hydčickém zhlaví je směrovým obloukem o poloměru R=330 m napojena na výhybku č. 6, kterou prochází přímou větví a na jejím hrotu je ukončena.

Jedna vlečka je do stanice zaústěna do staničních kolejí výhybkou č. 5, druhá vlečka výhybkou č. 7.

V kolejích č. 1, 3 a 3a je navržen kolejový svršek tvaru 49 E1. V hlavní koleje, tj. kolej č. 1, bude osazena betonovými pražci délky 2,6 m s rozdělením „c“ a upevněním typu W14, v předjízdňích kolejích č. 2 a 3 budou použity betonové pražce délky 2,4 m s rozdělením „c“ a upevněním typu KS. V manipulační koleji č. 4 a5 budou provedeny úpravy v minimálním možném rozsahu pro potřeby napojení na dopravní a vlečkové koleje. V kolejích č. 1, 3 a 3a bude zřízena bezстыková kolej. Navržená tloušťka kolejového lože ze štěrku fr. 31,5/63 je 0,35 pod ložnou plochou pražce.

#### **SO 13-10-01 ŽST Velké Hydčice, železniční svršek**

#### **SO 13-11-01 ŽST Velké Hydčice, železniční spodek**

##### Stávající stav

V kolejích č. 1, 3 a 3a je navržen kolejový svršek tvaru 49 E1. V hlavní koleje, tj. kolej č. 1, bude osazena betonovými pražci délky 2,6 m s rozdělením „c“ a upevněním typu W14, v předjízdňích kolejích č. 2 a 3 budou použity betonové pražce délky 2,4 m s rozdělením „c“ a upevněním typu KS. V manipulační koleji č. 4 a5 budou provedeny úpravy v minimálním možném rozsahu pro potřeby napojení na dopravní a vlečkové koleje. V kolejích č. 1, 3 a 3a bude zřízena bezстыková kolej. Navržená tloušťka kolejového lože ze štěrku fr. 31,5/63 je 0,35 pod ložnou plochou pražce.

##### Navržený stav

Kolej č. 1 je vedena přímkou větví výhybky č. 1 a poté pokračuje přímkou větví výhybkou č. 2. V km 7,563 začíná přechodnice směrového oblouku o poloměru R=500 m. B touto oblouku je navrženo poloostrovní nástupiště. Za obloukem kolej č. 1 pokračuje v přímé a prochází výhybkou č. 3. Dále pokračuje v přímé jako kolej 1a a prochází výhybkou č. 4. Za ní pokračuje jako kolej 1b směrovým obloukem o poloměru R=600 m. V něm je umístěna oblouková výhybka č. 5. Po průchodu výhybkou pokračuje obloukem již jako traťová kolej až do navázání na projekt PPK.

Kolej č. 2 začíná ve výhybce č. 1, prochází její odbočnou větví, za ní následuje přímá a směrový oblouk o poloměru R=400 m, poté je navázána na svůj stávající stav. Místem nástupiště kolej č. 2 prochází bez stavebních zásahů. Upravena je až v místě jejího zaústění do koleje č. 1, To je provedeno směrovým obloukem o poloměru R=400 m a následná přímá vedoucí na koncový styk odbočné větve výhybky č. 4, na jejímž hrotu kolej č. 2 končí.

Kolej č. 3 je vedena ze začátku výhybky č. 2 odbočnou větví, poté následuje přímá a oblouk o poloměru R=300 m. Kolem nástupiště je kolej č. 3 vedena částečně v přímé a částečně v oblouku o poloměru R=530 m. Na něj navazuje přímá až do odbočné větve výhybky č. 3, kde končí.

Napojení vlečky Hasit do koleje č.3 je zrušeno. Zachováno je pouze napojení do koleje č. 1 obloukovou výhybkou č. 5.

V kolejích č. 1, 2 a 3 je navržen kolejový svršek tvaru 49 E1. V hlavní koleje, tj. kolej č. 1, bude osazena betonovými pražci délky 2,6 m s rozdělením „c“ a upevněním typu W14, v předjízdňích kolejích č. 2 budou použity betonové pražce délky 2,4 m s rozdělením „c“ a upevněním typu KS. V manipulační koleji č. 3 budou provedeny úpravy v minimálním možném rozsahu pro potřeby napojení na dopravní koleje, vyměněný rošt se bude sestávat z betonových pražců délky 2,4 m, a upevněním typu K. V kolejích č. 1, 2 a bude zřízena bezстыková kolej. Navržená tloušťka kolejového lože ze štěrku fr. 31,5/63 je 0,35 pod ložnou plochou pražce.

#### **SO 14-10-01 TÚ Velké Hydčice - Žichovice, železniční svršek**

#### **SO 14-11-01 TÚ Velké Hydčice - Žichovice, železniční spodek**

TÚ Velké Hydčice – Žichovice leží na trati Horažďovice předměstí – Klatovy, označené v KJŘ č. 185, resp. č. 710 dle TTP, resp. č. 222 dle prohlášení o dráze. Jedná se o jednokolejný neelektrifikovaný úsek.

Železniční svršek je za svou úřední životností, do koleje byl vložen v 70. letech. Tvar svršku je převážně tvořen kolejnicemi tvaru S49 na betonových (SB 5 a SB 3). Upevnění je podkladnicové tuhé. Kolej je stykovaná.

##### Navržený stav

Návrh GPK je přebrán ze schváleného projektu směrodatného rychlostního profilu při respektování požadavků uvedených v zadávací dokumentaci a z doplňujících požadavků při projednávání na poradách v průběhu zpracování projektové dokumentace.

Maximální návrhová rychlost je dle platného projektu SRP V100=75 km/h a V130=80 km/h.

V traťové koleji č. 1 je navržen kolejový svršek tvaru 49 E1. V kolej bude osazena betonovými pražci délky 2,6 m s rozdělením „c“ a upevněním typu W14, V koleji bude zřízena bezstyková kolej. Navržená tloušťka kolejového lože ze šterku fr. 31,5/63 je 0,35 pod ložnou plochou pražce.

#### **SO 15-10-01 ŽST Žichovice, železniční svršek**

#### **SO 15-11-01 ŽST Žichovice, železniční spodek**

##### Stávající stav

ŽST Žichovice je mezilehlá stanice na trati Horažďovice předměstí – Klatovy, označené v KJŘ č. 185, resp. č. 710 dle TTP, resp. č. 222 dle prohlášení o dráze. Ve stávajícím stavu jsou ve stanici dvě dopravní koleje, jedna manipulační a dvě vlečkové.

Železniční svršek je za svou úřední životností, do kolejí byl vložen v 70. letech. Tvar svršku je převážně tvořen kolejnicemi tvaru T na betonových (SB 5 a SB 3) a dřevěných pražcích. Upevnění je podkladnicové tuhé. Kolej je stykovaná, výhybky jsou na dřevěných pražcích.

##### Navržený stav

Na začátku stanice je v hlavní staniční koleji č. 1 navrženo kolejové „S“ s poloměry R=2000 m aby byla zajištěna potřebná osová vzdálenost mezi kolejemi č.1 a 3 pro umístění poloostrovního nástupiště, tj. 8 m. V přímé mezi protisměrnými oblouky kolejového „S“ je umístěna výhybka č. 1 s odbočnou větví do koleje č. 3. V místě konce nástupiště je v koleji č. 1 navrženo směrový oblouk s poloměrem R=2000 m s výstupní tečnou, která se sbíhá přilehlou kolejí č. 3a, tím bude zajištěno postupné opětovné zmenšení osové vzdálenosti mezi kolejemi. V km 13,2 následuje směrový oblouk o poloměru R=340 m a převýšením D=130 mm, do výstupní tečny oblouku je umístěna výhybka č. 5. Kolej č. 3 začíná ve výhybce č. 1 a je vedena odbočnou její odbočnou větví, za koncem výhybky následuje přímá délky odpovídající koleji na společných pražcích výhybky č. 1, na kterou navazuje výhybka č. 2, jejíž odbočná větev vede do koleje č. 5. Za výhybkou č. 2 je navržen oblouk s poloměrem R=500 m, tím se zajistí rovnoběžnost s kolejí č. 1. Za nástupištěm je umístěna výhybka č. 4, kterou ústí kolej č. 5 zpět do koleje č. 3, před začátkem výhybky je umístěno návěstidlo, u něj kolej č. 3 končí a pokračuje jako kolej č. 3a. Kolej 3a bude dvojicí protisměrných oblouků R=400 m a R=500 m



s mezipřímou napojena do odbočné větve výhybky č. 5, na jejímž začátku kolej č. 3a končí. Kolej 5 je navržena v osové vzdálenost 4,75 od koleje č. 3. Začíná výhybkou č. 2 a pokračuje její odbočnou větví, za krátkou přímou navazuje oblouk o poloměru  $R=640$  m, který pokračuje do odbočné větve výhybky č. 3 a nahrazuje tak přímou před jejím koncovým stykem. Za výhybkou pokračuje v přímé až do směrového oblouku  $R=190$  m, jehož výstupní tečna ústí do výhybky č. 4.

Vlečka „Proagro a. s. Žichovice“ je zaústěna do koleje č. 3 výhybkou č. 3 v km 12,704. Ostatní vlečky nebudou do ŽST Žichovice zapojeny.

V kolejích č. 1, 3 a 3a je navržen kolejový svršek tvaru 49 E1. V hlavní koleje, tj. kolej č. 1, bude osazena betonovými pražci délky 2,6 m s rozdělením „c“ a upevněním typu W14, v předjízdových kolejích č. 3 a 3a budou použity betonové pražce délky 2,4 m s rozdělením „c“ a upevněním typu KS. V manipulační koleji č. 5 budou provedeny úpravy v minimálním možném rozsahu pro potřeby napojení na dopravní a vlečkové koleje. V kolejích č. 1, 3 a 3a bude zřízena bezstyková kolej. Navržená tloušťka kolejového lože ze šterku fr. 31,5/63 je 0,35 pod ložnou plochou pražce.

#### **SO 16-10-01 TÚ Žichovice - Sušice, železniční svršek**

#### **SO 16-11-01 TÚ Žichovice - Sušice, železniční spodek**

##### Stávající stav

TÚ Žichovice – Sušice leží na trati Horažďovice předměstí – Klatovy, označené v KJŘ č. 185, resp. č. 710 dle TTP, resp. č. 222 dle prohlášení o dráze. Jedná se o jednokolejný neelektrifikovaný úsek.

Železniční svršek je za svou úřední životností, do koleje byl vložen v 70. letech. Tvar svršku je převážně tvořen kolejnicemi tvaru T na betonových (SB 5 a SB 3) a dřevěných pražcích. Upevnění je podkladnicové tuhé. Kolej je stykovaná.

##### Navržený stav

Návrh dispozičního uspořádání a řešení směrových poměrů vychází z předchozího stupně projektu, z projektu schváleného směrodatného rychlostního profilu, z požadavků uvedených v zadávací dokumentaci a z doplňujících požadavků při projednávání na poradách v průběhu zpracování projektové dokumentace.

Maximální návrhová rychlost je dle platného projektu SRP  $V_{100}=80$  km/h a  $V_{130}=80$  km/h. V km 14,935938 – 15,918431 je přebráno směrové a výškové řešení projektu „Oprava mostů v úseku Žichovice – Sušice.“

V traťové koleji č. 1 je navržen kolejový svršek tvaru 49 E1. V hlavní koleje, tj. kolej č. 1, bude osazena betonovými pražci délky 2,6 m s rozdělením „c“ a upevněním typu W14, v koleji bude zřízena bezstyková kolej. Navržená tloušťka kolejového lože ze šterku fr. 31,5/63 je 0,35 pod ložnou plochou pražce.

**SO 17-10-01 ŽST Sušice, železniční svršek**  
**SO 17-11-01 ŽST Sušice, železniční spodek**

Stávající stav

ŽST Sušice je mezilehlá stanice na trati Horažďovice předměstí – Klatovy, označené v KJŘ č. 185, resp. č. 710 dle TTP, resp. č. 222 dle prohlášení o dráze. Ve stávajícím stavu jsou ve stanici tři dopravní koleje, pět manipulačních a tři vlečkové koleje.

Železniční svršek je za svou úřední životností, do kolejí byl vložen v 70. letech. Tvar svršku je převážně tvořen kolejnicemi tvaru T na betonových (SB 5 a SB 3) a dřevěných pražcích. Upevnění je je podkladnicové tuhé. Kolej je stykovaná, výhybky jsou na dřevěných pražcích.

Navržený stav

Hlavní staniční kolej č. 1 začíná výhybkou č. 1 a pokračuje její přímou větví, bezprostředně za společnými pražci výhybky č. 1 je umístěna výhybka č. 2, kolej č. 1 jí rovněž prochází přímou větví, následuje dlouhá přímá v oblasti nástupiště na jejímž konci jsou hrot proti sobě vloženy výhybky č. 8 a 9. Za výhybkou č. 9 začíná složený oblouk (poloměry  $R=240\text{ m}$ ,  $R=310\text{ m}$  a  $R=260\text{ m}$ ) s přechodnicemi, přechodnice oblouku leží z důvodu stísněných poměrů přejezdu, do části složeného oblouku s poloměru  $R=310\text{ m}$  se vložena oblouková výhybka č. 11. Poté je již kolej navázána projekt PPK.

Kolej č. 2 začíná na hrotu výh. 1, pokračuje její odbočnou větví, poté následuje krátká přímá 9,9 m a až ke výhybce č. 3, touto výhybkou kolej č. 2 prochází odboučnou větví, za výhybkou je kolej napojena na svou stávající osu a středem stanice prochází bez zásahu. Na klatovském zhlaví prochází kolej č. 2 přímou větví výhybky č. 10, za ní začíná složený oblouk o poloměrech  $R=300\text{ m}$ ,  $R=354\text{ m}$  a  $R=190,824$ , nejmenší z těchto poloměrů již náleží odbočné větví výhybky č. 11, na jejímž hrotu kolej č. 2 končí.

Kolej č. 4 začíná na hrotu výh. č. 3, pokračuje její přímou větš, obloukem o poloměru  $R=300$  je napojena do své stávající polohy a středem stanice pokračuje beze změny. Na klatovském zhlaví prochází přímou částí výhybky č. 6, poté odbočnou větví výh. č. 7 a výh. č. 10, kde končí.

Kolej č. 3 začíná ve výhybce č. 2 pokračuje její odbočnou větví, následuje délky 5,2 m, následovaná obloukem o poloměru  $R=600\text{ m}$ , kterým se kolej srovná tak, aby byla rovnoběžná s kolejí č. 1 v osové vzdálenosti 4,75 m. Poté je upravena její osová vzdálenost ku koleji č. 1 na 7,6 m vložением kolejového „S“ o poloměru  $R=1000$ . Tím je zajištěn dostatek prostoru na umístění nástupiště. V přímé mezi oblouky kolejové „S“ je umístěna výh. č. 4. Za centrálním přechodem nástupiště je obloukem o poloměru  $R=500\text{ m}$  napojena do výhy. č. 8, kde kolej č. 3 končí.

Kolej č. je vedena odboučnou větví od výhybky č. 4, poté je obloukem o poloměru  $R=190\text{ m}$  srovnána tak, aby byla rovnoběžná s kolejí č. 3 a byla mezi nimi osová vzdálenost 4,75 m, poté kolej č. 5 pokračuje v přímé až k zarážedlu.

Účelové kolejiště začíná ve výh. č. 6, pokračuje její odbočnou větví do výh. č. 5. tou je rozděleno na dvě koleje. Od hrotu výh. č. 5 k zarážedlu je kolej č. 6. Od námezníku výh. č. 5 k zarážedlu je kolej č. 6.

Veškeré nově osazované koleje jsou navrženy ve tvaru 49 E1. V hlavní koleje, tj. kolej č. 1, bude osazena betonovými pražci délky 2,6 m s rozdělením „c“ a upevněním typu W14, v předjízdnych kolejích č. 2 a 3 budou použity betonové pražce délky 2,4 m s rozdělením „c“ a upevněním typu KS. V manipulační koleji č. 4 a 5 a v účelových kolejích č. 6 a 6a budou použity betonové pražce délky 2,4

m s rozdělením „c“ a upevněním typu K. V kolejích č. 1, 3 a 3a bude zřízena bezстыková kolej. Navržená tloušťka kolejového lože ze šterku fr. 31,5/63 je 0,35 pod ložnou plochou pražce.

### **Nástupiště**

#### **SO 11-12-11 ŽST Horažďovice, nástupiště**

##### Stávající stav

V ŽST Horažďovice jsou tři nástupiště s úrovnovým přístupem, s výškou nástupištní hrany do 350 mm nad TK, délkou nástupištní hrany 1. SK 90 m, 2. SK 50 m, 3. SK 150 m.

##### Navržený stav

Návrh dispozičního uspořádání vychází ze záměru projektu, z požadavků uvedených v zadávací dokumentaci a z doplňujících požadavků při projednávání na poradách v průběhu zpracování projektové dokumentace.

V rámci stavby bude navržená nové nástupiště, přechod včetně přístupového chodníku. Stávající nástupiště bude rozebráno. Nově bude zřízeno nové nástupiště s nástupní hranou 550 mm nad TK délky 90 m + 30 m rezerva. Přístup na nástupiště bude přes navržený chodník. Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlých koleji je konstantní 1,67 m a 1,68 m. Šířka nástupiště se bude lišit podél délky, 4,98 – 5,81m. Příčný sklon nástupiště je střechovitý, 2 % a podélný sklon je 1,343‰.

#### **SO 13-12-11 ŽST Velké Hydčice, nástupiště**

##### Stávající stav

V ŽST Velké Hydčice jsou dvě nástupiště s úrovnovým přístupem, s výškou nástupištní hrany do 350 mm nad TK, délkou nástupištní hrany 1. SK 55 m, 2. SK 92 m.

##### Navržený stav

Návrh dispozičního uspořádání vychází ze záměru projektu, z požadavků uvedených v zadávací dokumentaci a z doplňujících požadavků při projednávání na poradách v průběhu zpracování projektové dokumentace.

V rámci stavby bude navržená nové nástupiště, přechod včetně přístupového chodníku. Stávající nástupiště bude rozebráno. Nově bude zřízeno nové nástupiště s nástupní hranou 550 mm nad TK délky 90 m + 30 m rezerva. Přístup na nástupiště bude přes navržený chodník. Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlých koleji je konstantní 1,68 m. Šířka nástupiště bude se lišit podél délky 4,30 - 4,42m. Příčný sklon nástupiště je střechovitý, 2 % a podélný sklon je 0,155‰.

#### **SO 15-12-11 ŽST Žichovice, nástupiště**

##### Stávající stav

V ŽST Žichovice jsou dvě nástupiště s úrovnovým přístupem, s výškou nástupištní hrany do 350 mm nad TK, délkou nástupištní hrany 1. SK 60 m, 2. SK 137 m.

### Navržený stav

Návrh dispozičního uspořádání vychází ze záměru projektu, z požadavků uvedených v zadávací dokumentaci a z doplňujících požadavků při projednávání na poradách v průběhu zpracování projektové dokumentace.

V rámci stavby bude navržena nové nástupiště, přechod včetně přístupového chodníku. Stávající nástupiště bude rozebráno. Nově bude zřízeno nové nástupiště s nástupní hranou 550 mm nad TK délky 90 m + 30 m rezerva. Přístup na nástupiště bude přes navržený chodník. Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlých kolejí je konstantní 1,67 m. Šířka nástupiště bude 4,66m. Příčný sklon nástupiště je střešovitý, 2 % a podélný sklon je 0,500 ‰.

### **SO 17-12-11 ŽST Sušice, nástupiště**

#### Stávající stav

V ŽST Sušice jsou dvě nástupiště s úrovnovým přístupem, s výškou nástupištní hrany do 350 mm nad TK, délkou nástupištní hrany 1. SK 96 m, 2. SK 96 m.

#### Navržený stav

V rámci stavby bude navržena nové nástupiště, přechod včetně přístupového chodníku. Stávající nástupiště bude rozebráno. Nově bude zřízeno nové nástupiště s nástupní hranou 550 mm nad TK délky 90 m + 30 m rezerva. Přístup na nástupiště bude přes navržený chodník. Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlých kolejí je konstantní 1,67 m. Šířka nástupiště bude 4,3m. Příčný sklon nástupiště je střešovitý, 2 % a podélný sklon je 1,201 ‰.

### **Přejezdy**

#### **SO 11-13-01 Přejezd P887**

#### Stávající stav

Přejezd P887 leží v ev. km 2,882 trati Horažďovice-předměstí - Klatovy v záhlaví žst. Horažďovice. Přejezd převádí účelovou komunikaci spojující obci Němčice se silnicí 22/I. Přejezd je dvoukolejný, délky 19 m a šířky 11,3 m. Úhel křížení přejezdu je 135°. V přejezdu je traťová kolej v oblouku, kolej vlečky v přímé, podélný sklon traťové koleje v přejezdu je 0 ‰. Stávající přejezdová konstrukce je živičná z asfaltového betonu, kolejnicové žlábký v přejezdu tvoří dvě kolejnice uložené na upravených podkladnicích, živičná konstrukce v přejezdu byla zřízena dle Ž 11.322. Volná šířka komunikace v přejezdu je 7,50 m. Podélný sklon komunikace vlevo trati je -4 %, vpravo trati 3 %. Konstrukce vozovky v úsecích přilehlých přejezdu je z penetračního makadamu. Intenzita silniční dopravy v přejezdu dle evidenčního listu je 753 voz./24 hod., TNV je 1364. Přejezd je zabezpečen PZZ se závorami.

V blízkosti přejezdu se nachází křižovatka ulic Strakonické a Tyršovy. Na připojení ulice Tyršova je osazena značka P6.

Reléový domek u přejezdu P887 je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.

### Navržený stav

V rámci SO 11-13-01 bude stávající přejezdová konstrukce přebudována na rozebíratelnou celopryžovou konstrukci. Zřízená přejezdová konstrukce bude vyhovovat požadavku S3 na min. vzdálenost šterkového lože za hlavami pražců a bude odolná vůči extrémnímu zatížení silniční dopravou s ohledem k nadměrnému zatížení převáděné komunikace těžkou nákladní dopravou.

V rámci rekonstrukce přejezdu byly prověřeny vlečné křivky pro nákladní automobil s přívěsem. Nejsou uvažovány dodatečné úpravy dopravního značení v okolí přejezdu.

### **SO 12-13-01 Přejezd P889**

#### Stávající stav

Přejezd P889 leží v ev. km 6,478 trati Horažďovice předměstí (mimo) – Klatovy (mimo) západně od ŽST Sušice. Trať v místě přejezdu kříží účelovou nezpevněnou komunikaci sloužící k přístupu na soukromý zemědělský pozemek. Přejezd je jednokolejný, délky 5 m a šířky 4 m. Úhel křížení přejezdu je 90°. V přejezdu je kolej v přímé části, sklon koleje v přejezdu je 1,8 ‰. Konstrukci přejezdu tvoří železobetonový panel. Převáděná komunikace je nezpevněná polní cesta. Intenzita silniční dopravy v přejezdu dle evidenčního listu je 1 voz./24h. Přejezd je zabezpečen pouze výstražným křížem.

#### Navržený stav

Obsahem SO 12-13-01 je návrh demolice přejezdu a převáděné polní nezpevněné cesty v úsecích přilehlých přejezdu. Demoliční práce zahrnou vynětí přejezdových železobetonových panelů. Vyňaté přejezdové panely budou předány správci pro další využití. Demolice přejezdu zahrne demontáž 2 ks dopravních značek A 32a.

Profilace zemního tělesa železniční trati, včetně úpravy odvodňovacího zařízení, v přejezdu a v úsecích přilehlých přejezdu je řešena v části D.2.1.1 Železniční svršek a spodek.

### **SO 14-13-01 Přejezd P891**

#### Stávající stav

Přejezd P891 leží v ev. km 10,166 trati Horažďovice-předměstí - Klatovy v záhlaví žst. Horažďovice. Přejezd převádí účelovou komunikaci v lese. Přejezd je jednokolejný, délky 5,20 m a šířky 5,40 m. Úhel křížení přejezdu je 75°. V přejezdu je traťová kolej v přímé, podélný sklon traťové koleje v přejezdu je 5 ‰. Stávající přejezdová konstrukce je z pryžových panelů, kolejnicové žlábký v přejezdu se nachází vně kolejí a tvoří dvě kolejnice uložené na upravených podkladnicích, živičná konstrukce vně přejezdu byla zřízena dle Ž 11.322. Volná šířka komunikace v přejezdu je 3,00 m. Podélný sklon komunikace vlevo trati je 3 ‰, vpravo trati -4 ‰. Konstrukce vozovky v úsecích přilehlých přejezdu je z penetračního makadamu. Intenzita silniční dopravy v přejezdu dle evidenčního listu je 2 voz./24 hod., TNV je 2. Přejezd je zabezpečen PZZ bez závor.

#### Navržený stav

V rámci SO 14-13-01 bude stávající přejezdová konstrukce přebudována na rozebíratelnou celopryžovou konstrukci. Zřízená přejezdová konstrukce bude vyhovovat požadavku S3 na min. vzdálenost šterkového lože za hlavami pražců a bude odolná vůči zatížení vozidel lesní techniky.

## **SO 14-13-02 Přejezd P892**

### Stávající stav

Přejezd P892 leží v ev. km 11,549 trati Horažďovice předměstí (mimo) – Klatovy (mimo) severozápadně od obce Žichovice. Přejezd převádí místní nebezpečnou komunikaci sloužící jako cyklotrasa č.12, Otavská. Přejezd je jednokolejný, délky 7,1 m a šířky 6,1 m. Úhel křížení přejezdu je 135°. V přejezdu je kolej v přímé části, podélný sklon koleje v přejezdu je 7,2 ‰. Konstrukci přejezdu tvoří panely z pryžového kompozitu CEPAG. Intenzita silniční dopravy v přejezdu dle evidenčního listu je 2 voz. / 24h. Přejezd je zabezpečen světelným PZZ.

### Navržený stav

Obsahem SO 14-13-02 je návrh demolice přejezdu a převáděné komunikace v úsecích přilehlých přejezdu. Demoliční práce zahrnou vynětí pryžových panelů přejezdové konstrukce, vybourání krytu přilehlé komunikace a demontáž PZZ. Vyňaté přejezdové panely budou předány správci pro další využití, materiál vybouraný v přejezdu a komunikaci bude odvezen na skládku.

Profilace zemního tělesa železniční trati, včetně úpravy odvodňovacího zařízení, v přejezdu a v úsecích přilehlých přejezdu je řešena v části D.2.1.1 Železniční svršek a spodek.

## **SO 16-13-01 Přejezd P893**

### Stávající stav

Přejezd P893 leží v ev. km 14,195 trati Horažďovice-předměstí - Klatovy v obci Čepice. Přejezd převádí komunikaci 1695/III. Přejezd je jednokolejný, délky 5,35 m a šířky 9,60 m. Úhel křížení přejezdu je 70°. V přejezdu je traťová kolej v oblouku, podélný sklon traťové koleje v přejezdu je 0,566 ‰. Stávající přejezdová konstrukce je živičná z asfaltového betonu, kolejnicové žlábků v přejezdu tvoří dvě kolejnice uložené na upravených podkladnicích, živičná konstrukce v přejezdu byla zřízena dle Ž 11.322. Volná šířka komunikace v přejezdu je 5,00 m. Podélný sklon komunikace vlevo trati je -3 ‰, vpravo trati 5 ‰. Konstrukce vozovky v úsecích přilehlých přejezdu je z asfaltového betonu. Intenzita silniční dopravy v přejezdu dle evidenčního listu je 107 voz./24 hod., TNV je 102. Přejezd je zabezpečen PZZ bez závor.

V blízkosti přejezdu se nachází napojení místní komunikace se zpevněným povrchem, která je primárně využívána jako cyklostezka. Vzhledem k velmi malé šířce komunikace není předpokládán zásadní provoz nákladních vozidel. Napojení je osazeno značkou P6.

### Navržený stav

V rámci SO 16-13-01 bude stávající přejezdová konstrukce přebudována na rozebíratelnou celopryžovou konstrukci. Zřízená přejezdová konstrukce bude vyhovovat požadavku S3 na min. vzdálenost šterkového lože za hlavami pražců.

## **SO 16-13-02 Přejezd P894**

### Stávající stav

Přejezd P894 leží v ev. km 16,371 trati Horažďovice předměstí – Klatovy severně od obce Chmelná. Přejezd převádí účelovou komunikaci zajišťující přístup na soukromý pozemek. Přejezd je jednokolejný,

délky 5 m a šířky 4 m. Úhel křížení přejezdu je 90°. V přejezdu je kolej v přechodnici, strmost vzestupnice 1 : 0. Podélný sklon koleje v přejezdu je 4,9 ‰. Konstrukci přejezdu tvoří z vnějšku kryt ze štěrkodrti, mezi kolejnicemi jsou železobetonové panely. Převáděná komunikace je nezpevněnou polní cestou. Intenzita silniční dopravy v přejezdu dle evidenčního listu je 2 voz./24h. Přejezd je zabezpečen světelným PZZ.

#### Navržený stav

Obsahem SO 16-13-02 je návrh demolice přejezdu a převáděné polní cesty v úsecích přilehlých přejezdu. Demoliční práce zahrnou vynětí vnitřních železobetonových panelů přejezdové konstrukce a vybourání štěrkového krytu v přejezdu a přilehlé komunikaci v rozsahu dle přiložených výkresů. Vyňaté přejezdové panely budou předány správci pro další využití, materiál vybouraný v přejezdu a komunikaci bude odvezen na skládku. Demolice přejezdu zahrne demontáž svislého dopravního značení a PZZ včetně jejich odvozu na předepsané místo.

Profilace zemního tělesa železniční trati, včetně úpravy odvodňovacího zařízení, v přejezdu a v úsecích přilehlých přejezdu je řešena v části D.2.1.1 Železniční svršek a spodek.

### **SO 16-13-03 Přejezd P896**

#### Stávající stav

Přejezd P896 leží v ev. km 17,785 trati Horažďovice předměstí – Klatovy u obec Chmelná. Přejezd převádí účelovou komunikaci ostatní, která spojuje dva pozemky polí, komunikace je napojena na místní komunikaci. Přejezd je jednokolejný, délky 9,7 m a šířky 6,0 m. Úhel křížení přejezdu je 135°. V přejezdu je kolej v oblouku o  $R = 291$  m, podélný sklon koleje v přejezdu je 0,23 ‰. Konstrukci přejezdu tvoří z vnějšku kryt ze štěrkodrti, mezi kolejnicemi jsou železobetonové panely. Převáděná komunikace je nezpevněnou polní. Intenzita silniční dopravy v přejezdu dle evidenčního listu je 0. Přejezd je zabezpečen jednodráťovými závory.

#### Navržený stav

Obsahem SO 11-13-02 je návrh demolice přejezdu a převáděné polní cesty v úsecích přilehlých přejezdu. Demoliční práce zahrnou vynětí vnitřních železobetonových panelů přejezdové konstrukce a vybourání štěrkového krytu v přejezdu a komunikaci v rozsahu dle přiložených výkresů. Vyňaté přejezdové panely budou předány správci pro další využití, materiál vybouraný v přejezdu a komunikaci bude odvezen na skládku. Demolice přejezdu zahrne demontáž svislých dopravních značek A32a a jejich odvoz na předepsané místo.

Profilace zemního tělesa železniční trati, včetně úpravy odvodňovacího zařízení, v přejezdu a v úsecích přilehlých přejezdu je řešena v části D.2.1.1 Železniční svršek a spodek. V úseku s přejezdem vpravo trati je navrženo prohloubení a reprofilace nezpevněného drážního příkopu. Vně úpravy zemního tělesa železniční trati bude výkop štěrkové cesty zasypán zeminou odtěženou na stavbě náhradní komunikace v rámci SO 11-50-01.



## **SO 16-13-04 Přejezd P897**

### Stávající stav

Přejezd P8937 leží v ev. km 18,133 trati Horažďovice-předměstí - Domažlice v obci Sušice. Přejezd převádí obslužnou místní komunikaci. Přejezd je jednokolejný, délky 7,10 m a šířky 6,00 m. Úhel křížení přejezdu je 135°. V přejezdu je traťová kolej v oblouku, podélný sklon traťové koleje v přejezdu je 0,566 ‰. Stávající přejezdová konstrukce je živičná z asfaltového betonu, kolejnicové žlábký v přejezdu tvoří dvě kolejnice uložené na upravených podkladnicích, živičná konstrukce v přejezdu byla zřízena dle Ž 11.322. Volná šířka komunikace v přejezdu je 6,00 m. Podélný sklon komunikace vlevo trati je -4 %, vpravo trati 1 %. Konstrukce vozovky v úsecích přilehlých přejezdu je z asfaltového betonu. Intenzita silniční dopravy v přejezdu dle evidenčního listu je 40 voz./24 hod., TNV je 5. Přejezd je zabezpečen PZZ bez závor.

### Navržený stav

V rámci SO 16-13-04 bude stávající přejezdová konstrukce přebudována na rozebíratelnou celopryžovou konstrukci. Zřízená přejezdová konstrukce bude vyhovovat požadavku S3 na min. vzdálenost šterkového lože za hlavami pražců.

## **SO 16-13-05 Přejezd P898**

### Stávající stav

Přejezd P898 leží v ev. km 18,557 trati Horažďovice předměstí (mimo) – Klatovy (mimo) západně od ŽST Sušice. Trať v místě přejezdu kříží místní komunikaci propojující místní část obce Chmelná s obcí Sušice. Přejezd je jednokolejný, délky 10,5 m a šířky 5,4 m. Úhel křížení přejezdu je 45°. V přejezdu je kolej přechodnici (strmost vzestupnice 1 : 0), sklon koleje v přejezdu je 0,0 ‰. Konstrukci přejezdu tvoří panel ROSEHILL - Baseplated. Převáděná komunikace je zpevněná asfaltová cesta. Intenzita silniční dopravy v přejezdu dle evidenčního listu je 20 voz./24h. Přejezd je zabezpečen světelným PZZ.

### Navržený stav

Obsahem SO 16-13-05 bude stávající přejezdová konstrukce přebudována na rozebíratelnou celopryžovou konstrukci. Zřízená přejezdová konstrukce bude vyhovovat požadavku S3 na min. vzdálenost šterkového lože za hlavami pražců.

## **SO 17-01-31 Přejezd P899**

### Stávající stav

Přejezd P899 leží v ev. km 19,278 trati Horažďovice-předměstí - Domažlice v obci Sušice. Přejezd převádí komunikaci 169/III. Přejezd je čtyřkolejný, délky 27,15 m a šířky 11,00 m. Úhel křížení přejezdu je 90°. V přejezdu je traťová kolej v oblouku, kolej 1 s převýšením D=35 mm, podélný sklon traťové koleje v přejezdu je 1,20 ‰. Stávající přejezdová konstrukce je živičná z asfaltového betonu, kolejnicové žlábký v přejezdu tvoří dvě kolejnice uložené na upravených podkladnicích, živičná konstrukce v přejezdu byla zřízena dle Ž 11.322. Volná šířka komunikace v přejezdu je 6,60 m. Podélný sklon komuni-



kace vlevo trati je 0 %, vpravo trati 0 %. Konstrukce vozovky v úsecích přilehlých přejezdu je z asfaltového betonu. Intenzita silniční dopravy v přejezdu dle evidenčního listu je 1163 voz./24 hod., TNV je 1215. Přejezd je zabezpečen PZZ bez závor.

#### Navržený stav

V rámci SO 17-13-01 bude stávající přejezdová konstrukce přebudována na rozebíratelnou celopryžovou konstrukci. Zřízená přejezdová konstrukce bude vyhovovat požadavku S3 na min. vzdálenost šterkového lože za hlavami pražců a bude odolná vůči extrémnímu zatížení silniční dopravou s ohledem k nadměrnému zatížení převáděné komunikace těžkou nákladní dopravou.

### **Mosty, propustky a zdi**

#### **SO 13-20-01 Železniční most v km 8,639**

##### Stávající stav:

Most o jednom otvoru převádí kolej přes bezejmenný vodní tok. Objekt se nachází v mezistaničním úseku v širé trati. Most byl vybudován v roce 1888. Trať na mostě je v přímé, svršek na mostě je tvaru S49 na betonových pražcích SB3. Úhel křížení objektu s tratí je 90°, stávající traťová rychlost je 65 km/h. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba tl. 530 mm, která je uložena na kamenné masivní opěry. Na opěry navazují svahová kamenná křídla. Světlá šířka mostu je 3,0 m.

##### Nový stav:

V novém stavu je navrženo ponechání stávající konstrukce mostu. Stávající mostní římsy budou ubourány. Bude zhotovena nová plovoucí deska nad objektem. Na desce bude provedena nová vodotěsná izolace, která bude na koncích desky zatažena pod novou drenáž. Plovoucí deska bude zakončena po stranách ŽB římsou se zábradlím. Stávající opěry a křídla budou přespárovány, bude provedena injektáž opěr. Kolem křídel mostu bude provedeno odláždění. Koryto toku bude předlážděno.

#### **SO 14-20-01 Železniční most v km 10,525**

##### Stávající stav

Most o jednom otvoru převádí kolej přes Nezamyslický potok. Objekt se nachází v mezistaničním úseku v širé trati. Most byl vybudován v roce 1888. Trať na mostě je v přímé, svršek na mostě je tvořen kolejnicemi S49 na dřevěných mostnicích. Úhel křížení objektu s tratí je 90°, stávající traťová rychlost je 65 km/h. Nosnou konstrukci tvoří ocelová trámová konstrukce s mostnicemi, která je uložena prostřednictvím ložisek přes kamenné úložné bloky na kamenné opěry. Kamenné opěry jsou dle archivní dokumentace založeny hlubině, pomocí dřevěného roznášecího roštu a dřevěných pilot. Na opěry navazují kamenná křídla, rovněž založená hlubině. Ocelová konstrukce je složená ze dvou hlavních nosníků, příčníků, podélníků a ztužidel. Spoje ocelové konstrukce jsou nýtované. Světlá šířka mostu je 5,92 m, rozpětí 6,5 m.

##### Navržený stav

V novém stavu byla navržena snesení stáv. nosné konstrukce a ubourání horní části opěr a křídel. Nová nosná konstrukce s uzavřeným šterkovým kol. ložem, bude tvořena zabetonovanými nosníky o rozpětí 7 m a uložena na ozub na železobetonových prazích, které se ukotví do stávajících kamenných opěr.

Nosná konstrukce je navržena s maximálním možným vyztužením, aby byla maximálně snížena konstrukční výška mostovkové desky při zachování požadavků definovaných v MVL 511. Dále bude provedena injektáž stávajících opěr. Zdivo stávajících opěr a křídel bude přespárováno. Přechody do tratě budou provedeny zídkami spojenými pomocí železobetonové desky do vany s následným odvodněním do příčných drenáží. Pro zajištění spodní stavby bylo také navrženo založení mikropilotami, které by se opřeli na skalní podloží v hloubce cca. 3 m pod základovou spárou. Kolem křídel bude provedena nová kamenná dlažba. Snesení a osazení koleje do původní polohy bude řešeno v rámci objektu mostu.

#### **SO 14-20-02 Železniční most v km 11,997**

##### Stávající stav

Most o jednom otvoru převádí kolej přes polní cestu v mezistaničním úseku v širé trati. Polní cesta slouží jako jediná přístupová cesta do rekreační oblasti. Most byl vybudován v roce 1887. Nosnou konstrukci stávajícího mostu tvoří kamenná klenba tl. 530 mm uložená na kamenné masivní opěry, které jsou plošně založené. Světlost mostu je 3,0 m, volná výška min. 3,72 m. Šířka mostu je 4,85 m. Na opěry mostu navazují kamenná rovnoběžná křídla.

##### Navržený stav

V novém stavu je navrženo ponechání stávající konstrukce mostu. Stávající mostní římsy budou ubourány a bude zhotovena nová plovoucí deska nad objektem. Na desce bude provedena nová vodotěsná izolace s tvrdou ochranou, která bude na koncích desky zatažena pod novou drenáž, jednostranně skloněnou. Drenáž bude vyústovat na dlážděný kužel. Plovoucí deska bude zakončena po stranách ŽB římsou se zábradlím. Na mostě je navrženo uzavřené kolejové lože, přechody do tratě budou provedeny římsami ve sklonu 12 %. Stávající nosná konstrukce a spodní stavba budou sanovány, bude provedeno přespárování kamenného zdiva a injektáž. Kolem křídel bude provedeno odláždění kuželů lomovým kamenem do betonu.

#### **SO 14-20-03 Železniční most v km 12,162**

##### Stávající stav

Most o jednom otvoru převádí kolej přes Nezdecký potok. Objekt se nachází v mezistaničním úseku v širé trati. Most byl vybudován v roce 1888. Trať na mostě je v oblouku, svršek na mostě je tvaru S49 na betonových pražcích SB3. Úhel křížení objektu s tratí je 90°, stávající traťová rychlost je 65 km/h. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba tl. 900 mm, která je uložená na kamenné masivní opěry. Na opěry navazují svahová kamenná křídla. Světla šířka mostu je 10,0 m.

##### Navržený stav

V novém stavu je navrženo ponechání stávající konstrukce mostu. Stávající mostní římsy budou ubourány. Bude zhotovena nová plovoucí deska nad objektem. Na desce bude provedena nová vodotěsná izolace, která bude na koncích desky zatažena pod novou drenáž. Plovoucí deska bude zakončena po stranách ŽB římsou se zábradlím. Stávající zdivo opěr, klenby a křídel bude přespárováno. Mostní křídla budou nadbetonována a osazena zábradlím. V místě zatopené opěry bude provedena injektáž. Kolem křídel bude provedeno odláždění z kamene.

## **SO 14-20-04 Železniční most v km 12,194**

### Stávající stav

Most o jednom otvoru převádí kolej v mezistaničním úseku v širé trati a slouží k převedení silnice III/1694 pod železniční tratí. Spodní stavba je z roku 1888, ocelová nosná konstrukce včetně ŽB úložných prahů byla vybudována v roce 1989. Rozpětí mostu je 7,5 m, kolmá světlost mostu je 6,0 m, volná výška min. 3,55 m. Nosnou konstrukci stávajícího mostu tvoří ocelová trámová konstrukce s mostnicemi, která je uložena prostřednictvím ložisek přes ŽB úložné prahy na kamenné opěry. Kamenné opěry jsou plošně založené, na opěry navazují svahová kamenná křídla.

### Navržený stav

V novém stavu je navrženo snesení stávající ocelové nosné mostní konstrukce včetně zábradlí a ložisek a ubourání části opěr, křídel a přechodových zídek. Stávající spodní stavba zůstane ponechána. Budou provedeny nové úložné prahy a osazena nová ocelová nosná konstrukce se sníženou stavební výškou dle MVL 115 (tzv. tlusto-plech). Rozpětí nové nosné konstrukce bude 7,5 m, volná výška bude min. 3,65 m. Za rubem opěr bude provedeno odvodnění pomocí drenáže. Stávající spodní stavba bude sanována, bude provedeno přespárování kamenného zdiva a injektáž, opěry budou zajištěny mikropilotami. Kolem křídel bude provedeno odláždění lomovým kamenem do betonu. Stávající mostní křídla budou nadbetonována. Na mostě je navrženo uzavřené kolejové lože, přechody do trati budou provedeny přechodovými zídkami ve sklonu 12 %, zídky budou součástí nového úložného prahu. Pod mostem bude provedena oprava obrusné vrstvy vozovky.

## **SO 13-21-01 Propustek v km 7,854**

### Stávající stav

Stávající propustek se nachází na konci staničního obvodu ve Velkých Hydčicích. Je tvořen betonovou troubou o průměru 800 mm, která je vyústěná skrze kolmé betonové čelo s římsou a zábradlím. Začátek propustku není známý. Po šachtu nalezenou na hranici pozemku dráhy a soukromého vlastníka je délka propustku 29 m. Na výtokové straně je rovné čelo osazené římsou a zábradlím.

### Navržený stav

Nová nosná konstrukce je navržena jako patková trouba o průměru 1000 a začíná novou revizní šachtou 0,8x1,0 m v místě nalezené stáv. propojovací šachty, do které se zaústí část propustku na pozemku soukromého vlastníka. Délka propustku od šachty po výtok je 28,7m, proto je po levé straně kol. č. 1 navržena druhá revizní šachta o rozměrech 0,8x1,0 m. Na výtoku propustku je navržené kolmé betonové čelo s římsou a zábradlím. Dno propustku je v 1,5% spádu. Kolem výtoku je navržené zpevnění dna a okolního terénu kamenem do betonu. Kolej č. 1 bude rekonstruována v rámci kolejářského řešení, koleje 2-5 se snesou a znovu osadí do původní polohy v rámci objektu mostu.

## **SO 13-21-02 Propustek v km 8,098**

### Stávající stav

Stávající propustek se nachází na konci staničního obvodu ve Velkých Hydčicích. Je tvořen betonovou troubou o průměru 800 mm a délce 34 m. Na výtoku je svislé betonové čelo s římsou a zábradlím a na

výtoku svislé čelo ve velice špatném stavu. Vedle traťové koleje je revizní šachta. Propustek vede pod traťovou kolejí a dvěma vlečkami na pozemku soukromého vlastníka.

#### Navržený stav

Nová propustek je navržen z patkových trub DN800 ve spádu 0,8%. V novém řešení je navrženo výrazné zkrácení potrubí. Stávající propustek pod soukromým pozemkem se na hranici dráhy bude zaústěn do nové revizní šachty vlevo od kol. č. 1. Rozměry šachty jsou 0,8x1,0 m. Délka nového propustku bude 8,5 m. Na výtoku bude provedeno šikmé čelo s odlážděním a dál bude stávající trouba odbouraná a voda bude vedena v otevřeném korytě, do kterého bude napojen také staniční příkop.

### **SO 14-21-01 Propustek v km 10,325**

#### Stávající stav

Stávající propustek se nachází v širé trati. Propustek převádí jednokolejnou trať přes vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří betonová deska uložená na betonových opěrách. Světlá šířka je 0,6 m, sv. výška 0,8 m. Dno propustku je zpevněné kamennou dlažbou a je ve spádu cca 0,5 %. Na vtokové i výtokové straně jsou rovná čela osazená římsou.

#### Navržený stav

V novém stavu je navržena demolice stávající konstrukce a výstavba nové. Nová konstrukce je navržena jako prefabrikovaná železobetonová trouba o průměru 0,8 m. Dno je navrženo ve spádu 0,6 %, na vtokové i výtokové straně je navrženo zpevnění kamennou dlažbou do betonu. Na vtoku i výtoku je navržena trouba se šikmým čelem.

### **SO 14-21-02 Propustek v km 11,083**

#### Stávající stav

Stávající propustek se nachází v širé trati. Propustek převádí jednokolejnou trať přes vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří betonová deska uložená na betonových opěrách. Světlá šířka je 0,6 m, sv. výška 0,8 m. Dno propustku je zpevněné kamennou dlažbou a je ve spádu cca 1,0 %. Na vtokové i výtokové straně jsou rovná čela osazená římsou.

#### Navržený stav

V novém stavu je navržena demolice stávající konstrukce a výstavba nové. Nová konstrukce je navržena jako prefabrikovaná železobetonová trouba o průměru 0,8 m. Dno je navrženo ve spádu 1,0 %, na vtokové i výtokové straně je navrženo zpevnění kamennou dlažbou do betonu. Na vtoku i výtoku je navržena trouba se šikmým čelem.

### **SO 14-21-03 Propustek v km 11,360**

#### Stávající stav

Stávající propustek se nachází v širé trati. Propustek převádí jednokolejnou trať přes vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba uložena na kamenných opěrách. Světlá šířka klenby je 2,0 m, sv. výška v ose klenby je cca 2,0-2,3 m. Dno klenby je zpevněné kamenem a je ve sklonu cca 3,0 %. Čelní zdi klenby rovné a jsou osazené římsou.

### Navržený stav

V novém stavu je navržena demolice stávající konstrukce a výstavba nové. Nová nosná konstrukce je tvořena monolitickým železobetonovým rámem o sv. šířce 2,0 m a výšce 2,0 m, uvnitř kterého je dno zpevněné kamennou dlažbou do betonu, kterou je vytvořena kyneta. Dno je navrženo ve spádu 3,0 %. Na vtokové i výtokové straně je kolmé čelo s uloženou římsou, která je osazena zábradlím. Na vtoku i výtoku je navrženo zpevnění terénu kamennou dlažbou do betonu. V případě vyhovující zatížitelnosti je možno klenbu ponechat.

### **SO 15-21-01 Propustek v km 12,604**

#### Stávající stav

Stávající propustek se nachází v širé trati, kousek před Žst. Žichovice. Propustek převádí jednokolejnou trať přes vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří betonová deska uložená na betonových opěrách. Světlá šířka je 0,6 m, sv. výška 0,8 m. Dno propustku je zpevněné kamennou dlažbou a je ve spádu cca 3,0 %. Na vtokové i výtokové straně jsou rovná čela osazená římsou.

#### Navržený stav

V novém stavu je navržena demolice stávající konstrukce a výstavba nové. Nová konstrukce je navržena jako prefabrikovaná železobetonová trouba o průměru 0,8 m. Dno je navrženo ve spádu 3,0 %, na vtokové i výtokové straně je navrženo zpevnění kamennou dlažbou do betonu. Na vtoku je navržena nová šachta, na kterou navazuje také kanalizace. Na výtoku je navržena trouba se šikmým čelem.

### **SO 15-21-02 Propustek v km 13,149**

#### Stávající stav

Stávající propustek se nachází ve staničním úseku kousek za Žst. Žichovice. Propustek převádí dvoukolejnou trať přes vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří betonová deska uložená na betonových opěrách. Světlá šířka je 0,6 m, sv. výška 0,8 m. Dno propustku je zpevněné kamennou dlažbou a je ve spádu cca 5,0 %. Na vtokové i výtokové straně jsou rovná čela osazená římsou.

#### Navržený stav

V novém stavu je navržena demolice stávající konstrukce a výstavba nové. Nová konstrukce je navržena jako prefabrikovaná železobetonová trouba o průměru 1,2 m. Dno je navrženo ve spádu 1,0 %, na výtokové straně je navrženo zpevnění kamennou dlažbou do betonu. Na vtoku je vtoková jímka, na výtoku je navržena trouba se šikmým čelem.

### **SO 16-21-01 Propustek v km 13,794**

#### Stávající stav

Stávající propustek se nachází v širé trati. Propustek převádí jednokolejnou trať přes vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří betonová deska uložená na betonových opěrách. Světlá šířka je 1,0 m, sv. výška 1,2 m. Dno propustku je zpevněné kamennou dlažbou a je ve spádu cca 0,2 %. Na vtokové i výtokové straně jsou rovná čela osazená římsou.

### Navržený stav

V novém stavu je navržena demolice stávající konstrukce a výstavba nové. Nová konstrukce je navržena jako prefabrikovaná železobetonová trouba o průměru 0,8 m. Dno je navrženo ve spádu 0,5 %, na vtokové i výtokové straně je navrženo zpevnění kamennou dlažbou do betonu. Na vtoku i výtoku je navrženo šikmé čelo.

### **SO 16-21-02 Propustek v km 14,053**

#### Stávající stav

Stávající propustek se nachází v širé trati. Propustek převádí jednokolejnou trať přes vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří trubicový propustek o průměru 0,8 m. Na vtokové i výtokové straně je rovné čelo osazené římsou. Na vtoku je stávající jímka. Terén v okolí vtoku a také na výtoku je velmi strmý a je zpevněný dlažbou z lomového kamene na maltu cementovou. Dno propustku je ve spádu cca 6,5%, voda z propustku je přes polní cestu svedena do řeky Otavy.

### Navržený stav

V novém stavu je navržena demolice stávající konstrukce a výstavba nové. Novou konstrukci tvoří prefabrikovaná železobetonová trouba o průměru 0,8 m. Na vtoku je navržena nová vtoková jímka, konce propustku jsou navrženy s rovnými čely osazenými římsou se zábradlím. Dno je navrženo ve spádu 3,0 %, na vtokové i výtokové straně je navrženo zpevnění kamennou dlažbou do betonu. Na výtoku je navrženo kaskádové zpevnění pro zmírnění proudu vodního toku.

### **SO 16-21-03 Propustek v km 14,206**

#### Stávající stav

Stávající propustek se nachází v širé trati. Propustek převádí jednokolejnou trať přes vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi uložená na betonových opěrách. Světlá šířka je 1,0 m, sv. výška 1,0 m. Dno propustku je zpevněné kamenem ve spádu cca 2,5 %. Na obou koncích propustku jsou rovná čela osazená římsou.

### Navržený stav

V novém stavu je navržena demolice stávající konstrukce a výstavba nové. Nová konstrukce je navržena jako prefabrikovaná železobetonová trouba o průměru 0,8 m. Dno je navrženo ve spádu 2,5 %, na vtokové i výtokové straně je navrženo zpevnění kamennou dlažbou do betonu. Na vtoku i na výtoku je navržena trouba se šikmým čelem.

### **SO 16-21-04 Propustek v km 14,713**

#### Stávající stav

Stávající propustek se nachází v širé trati. Propustek převádí jednokolejnou trať přes vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří betonová deska na betonových opěrách. Světlá šířka je 1,0 m, sv. výška 1,2 m. Dno propustku je ve spádu cca 0,5 %. Na obou koncích propustku jsou rovná čela osazená římsou. Na vtoku i výtoku je zpevněný okolní terén.

### Navržený stav

V novém stavu je navržena demolice stávající konstrukce a výstavba nové. Nová konstrukce je navržena jako prefabrikovaná železobetonová trouba o průměru 0,8 m. Dno je navrženo ve spádu 1,0 %, na vtokové i výtokové straně je navrženo zpevnění kamennou dlažbou do betonu. Na vtoku i na výtoku je navržena trouba se šikmým čelem.

### **SO 16-21-05 Propustek v km 15,363**

#### Stávající stav

Stávající propustek se nachází v širé trati. Propustek převádí jednokolejnou trať přes vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří betonová deska uložená na betonových opěrách. Světlá šířka je 0,6 m, sv. výška 0,8 m. Dno propustku je ve spádu cca 0,3 %. Na obou koncích propustku jsou rovná čela osazené římsou.

#### Navržený stav

V novém stavu je navržena demolice stávající konstrukce a výstavba nové. Nová konstrukce je navržena jako prefabrikovaná železobetonová trouba o průměru 0,8 m. Dno je navrženo ve spádu 1,0 %, na vtokové i výtokové straně je navrženo zpevnění kamennou dlažbou do betonu. Na vtoku i na výtoku je navržena trouba se šikmým čelem.

### **SO 16-21-06 Propustek v km 15,798**

#### Stávající stav

Stávající propustek se nachází v širé trati. Propustek převádí jednokolejnou trať přes vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří betonová deska uložená na betonových opěrách. Světlá šířka je 0,8 m, sv. výška 1,0 m. Dno propustku je ve spádu cca 0,2 %. Na obou koncích propustku jsou rovná čela osazené římsou.

#### Navržený stav

V novém stavu je navržena demolice stávající konstrukce a výstavba nové. Nová konstrukce je navržena jako prefabrikovaná železobetonová trouba o průměru 0,8 m. Dno je navrženo ve spádu 1,0 %, na vtokové i výtokové straně je navrženo zpevnění kamennou dlažbou do betonu. Na vtoku i na výtoku je navržena trouba se šikmým čelem.

### **SO 16-21-07 Propustek v km 16,413**

#### Stávající stav

Stávající propustek se nachází v širé trati. Propustek převádí jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba uložena na kamenných opěrách. Světlá šířka klenby je 1,5 m, sv. výška v ose klenby je cca 2,0 m. Dno klenby je zpevněné kamenem a je ve sklonu cca 5,3 %. Čelní zdi klenby rovné a jsou osazené římsou.

#### Navržený stav

V novém stavu je navržena demolice stávající konstrukce a výstavba nové. Nová nosná konstrukce je tvořena monolitickým železobetonovým rámem o sv. šířce 2,0 m a výšce 2,0 m, uvnitř kterého je dno zpevněné kamennou dlažbou do betonu, kterou je vytvořená kyneta. Dno je navrženo ve spádu 3,0 %. Na vtokové i výtokové straně je kolmé čelo s uloženou římsou, která je osazena zábradlím. Na vtoku i



výtoku je navrženo zpevnění terénu kamennou dlažbou do betonu. V případě vyhovující zatížitelnosti je možno klenbu ponechat.

#### **SO 16-21-08 Propustek v km 16,769**

##### Stávající stav

Stávající propustek se nachází v širé trati. Propustek převádí jednokolejnou trať přes vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří betonová deska uložená na betonových opěrách. Světlá šířka je 0,8 m, světlá výška 1,0-1,23 m. Dno propustku je ve spádu cca 4,0 %. Na obou koncích propustku jsou rovná čela osazené římsou.

##### Navržený stav

V novém stavu je navržena demolice stávající konstrukce a výstavba nové. Nová konstrukce je navržena jako prefabrikovaná železobetonová trouba o průměru 0,8 m. Dno je navrženo ve spádu 4,0 %, na vtokové i výtokové straně je navrženo zpevnění kamennou dlažbou do betonu. Na vtoku i na výtoku je navržena trouba se šikmým čelem.

#### **SO 16-21-09 Propustek v km 17,162**

##### Stávající stav

Stávající propustek se nachází v širé trati. Propustek převádí jednokolejnou trať přes vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří betonová deska uložená na betonových opěrách. Světlá šířka je 0,6 m, sv. výška 1,0 m. Dno propustku je ve spádu cca 20,0 %. Na obou koncích propustku jsou rovná čela osazené římsou. Na výtoku je rovné čelo zesílené z důvodu strmého terénu.

##### Navržený stav

V novém stavu je navržena demolice stávající konstrukce a výstavba nové. Nová konstrukce je navržena jako prefabrikovaná železobetonová trouba o průměru 1,0 m. Dno je navrženo ve spádu max. 5,0 %, na vtoku i na výtoku je navržena trouba se šikmým čelem. Zpevnění terénu je navrženo na obou koncích propustku z kamenné dlažby do betonu, na výtoku je navržena kaskáda pro zmírnění proudu vodního toku.

#### **SO 16-21-10 Propustek v km 17,531**

##### Stávající stav

Stávající propustek se nachází v širé trati. Propustek převádí jednokolejnou trať přes vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří betonová deska uložená na betonových opěrách. Světlá šířka je 0,8 m, světlá výška 1,0-1,12 m. Dno propustku je ve spádu cca 2,0 %. Na obou koncích propustku jsou rovná čela osazené římsou, na vtoku je stávající jímka. Na obou koncích je provedeno zpevnění terénu lomovým kamenem.

##### Navržený stav

V novém stavu je navržena demolice stávající konstrukce a výstavba nové. Nová konstrukce je navržena jako prefabrikovaná železobetonová trouba o průměru 0,8 m. Dno je navrženo ve spádu 2,0 %, na vtokové i výtokové straně je navrženo zpevnění kamennou dlažbou do betonu. Na vtoku je navržena jímka, na výtoku trouba se šikmým čelem.



### **SO 16-21-11 Propustek v km 17,848**

#### Stávající stav

Stávající propustek se nachází v širé trati. Propustek převádí jednokolejnou trať přes vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří betonová deska uložená na betonových opěrách. Světlá šířka je 0,8 m, světlá výška 1,0-1,23 m. Dno propustku je ve spádu cca 0,5 %. Na obou koncích propustku jsou rovná čela osazené římsou.

#### Navržený stav

V novém stavu je navržena demolice stávající konstrukce a výstavba nové. Nová konstrukce je navržena jako prefabrikovaná železobetonová trouba o průměru 1,0 m. Dno je navrženo ve spádu 1,0 %, na vtokové i výtokové straně je navrženo zpevnění kamennou dlažbou do betonu. Na vtoku i na výtoku je navržena trouba se šikmým čelem.

### **SO 16-21-12 Propustek v km 17,913**

#### Stávající stav

Stávající propustek se nachází v širé trati. Propustek převádí jednokolejnou trať přes vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří betonová deska uložená na betonových opěrách. Světlá šířka je 0,4 m, sv. výška 0,5 m. Dno propustku je ve spádu cca 6,0 %. Na obou koncích propustku jsou rovná čela osazené římsou.

#### Navržený stav

V novém stavu je navržena demolice stávající konstrukce a zasypání propustku.

### **SO 16-21-13 Propustek v km 17,930**

#### Stávající stav

Stávající propustek se nachází v širé trati. Propustek převádí jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba uložená na kamenných opěrách. Světlá šířka klenby je 2,0 m, sv. výška v ose klenby je cca 2,5 m. Na výtokové straně navazují na klenbu kolmý křídla. Dno klenby je zpevněné kamenem a je ve sklonu cca 5,0 %. Čelní zdi klenby rovné a jsou osazené římsou.

#### Navržený stav

V novém stavu je navrženo zachování stávající klenbové konstrukce. Vzhledem ke stáří konstrukce bude klenba injektována cementovou maltou. Nad klenbou bude odtěžen násyp a vybetonovaná žb. plovoucí deska s poprsní zídou na pravé straně. Na levé straně bude stávající poprsní zídka zachována a bude pouze odbourána stávající římsa a vybetonovaná nová. Odvodnění betonové desky bude zajištěno drenážními trubičkami do svahu vpravo a dále svedeno skluzy do vodoteče. Na nových římsách bude osazeno nové ocelové zábradlí dle MVL 720. Pod mostem bude provedena oprava zpevnění koryta potoka včetně jednostranné klenby.

### **SO 16-21-14 Propustek v km 18.053**

#### Stávající stav

Stávající propustek se nachází v širé trati. Propustek převádí jednokolejnou trať přes vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří betonová deska uložená na betonových opěrách. Světlá šířka je 0,6 m, sv. výška 0,6 m. Dno propustku je ve spádu cca 0,5 %. Na obou koncích propustku jsou rovná čela osazená římsou.

#### Navržený stav

V novém stavu je navržena demolice stávající konstrukce a zasypání propustku.

### **SO 16-21-15 Propustek v km 14.400**

#### Stávající stav

Ve stávajícím stavu není.

#### Navržený stav

V novém stavu je navržena výstavba nové konstrukce. Nová konstrukce je navržena jako prefabrikovaná železobetonová trouba o průměru 0,8 m. Dno je navrženo ve spádu 1,0 %, na vtokové straně je navržena vtoková jímka, výtokové straně je navrženo zpevnění kamennou dlažbou do betonu. Na výtoku je navržena trouba se šikmým čelem.

### **SO 19-21-01 Propustek v km 1.490**

#### Stávající stav

Stávající propustek se nachází v širé trati před Žst. Horažďovice. Propustek převádí jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba uložená na kamenných opěrách. Světlá šířka klenby je 2,0 m, sv. výška v ose klenby je cca 2,3 m. Dno klenby je zpevněné kamenem a je ve sklonu cca 0,3 %. Čelní zdi klenby rovné a jsou osazené římsou.

#### Navržený stav

V novém stavu je navržena demolice stávající konstrukce a výstavba nové. Nová nosná konstrukce je tvořena monolitickým železobetonovým rámem o sv. šířce 2,0 m a výšce 2,0 m, uvnitř kterého je dno zpevněné kamennou dlažbou do betonu, kterou je vytvořena kyneta. Dno je navrženo ve spádu 0,5 %. Na vtokové i výtokové straně je kolmé čelo s uloženou římsou, která je osazena zábradlím. Na vtoku i výtoku je navrženo zpevnění terénu kamennou dlažbou do betonu. V případě vyhovující zatížitelnosti je možno klenbu ponechat.

### **SO 19-21-02 Propustek v km 1.807**

#### Stávající stav

Stávající propustek se nachází v širé trati před Žst. Horažďovice. Propustek převádí jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi ulo-

žená na betonových opěrách. Světla šířka je 1,3 m, sv. výška 1,0 m. Dno propustku je zpevněné kamenem s velmi malým spádem. Tvar nosné desky je navržený tak, že tvoří také římsy na čelních stranách propustku.

#### Navržený stav

V novém stavu je navržena demolice stávající konstrukce a výstavba nové. Nová konstrukce je navržena jako prefabrikovaný železobetonový rám o sv. rozměru 2,0 x 1,0 m s kolmými čely. Na čela budou uleženy římsy, které budou osazeny zábradlím. Dno je navrženo ve spádu 1,0 %, na vtokové i výtokové straně je navrženo zpevnění kamennou dlažbou do betonu.

### **Ostatní inženýrské sítě**

#### **SO 00-30-01 Ochrana a přeložky stávajících inženýrských sítí - kabelizace**

##### Stávající stav

Ve stávajícím stavu není.

##### Navržený stav

Jedná se o stávající stav kabelizace inženýrských sítí. Nejedná se o úpravu stávajícího vedení, pouze se v rámci této dokumentace řeší jeho ochrana při stavbě železničního svršku, spodku a případných dalších objektů.

#### **SO 00-30-01.1 Ochrana a přeložky stávajících inženýrských sítí - kabelizace SŽ**

##### Stávající stav

Ve stávajícím stavu není.

##### Navržený stav

Jedná se o stávající stav kabelizace inženýrských sítí Správy železnic a ČD-T. Nejedná se o úpravu stávajícího vedení, pouze se v rámci této dokumentace řeší jeho ochrana při stavbě železničního svršku, spodku a případných dalších objektů.

#### **SO 00-30-02 Ochrana a přeložky stávajících inženýrských sítí – vodovody, kanalizace, plyn**

##### Stávající stav

Ve stávajícím stavu není.

##### Navržený stav

Jedná se o stávající stav potrubního vedení inženýrských sítí. Nejedná se o úpravu stávajícího vedení, pouze se v rámci této dokumentace řeší jeho ochrana při stavbě železničního svršku, spodku a případných dalších objektů.

## Pozemní komunikace

### SO 12-50-01 Náhradní komunikace za přejezd P889

#### Stávající stav

Objekt ve stávajícím stavu není.

#### Navržený stav

Stavební objekt SO 12-50-01 je rozdělen na dvě polní cesty. Obě cesty zpřístupňují pozemky z každé strany železniční trati.

##### a) Směrové řešení

Polní cesta připojená na silnici III. třídy v úseku Horažďovice – Velké Hydčice využívá v místě připojení stávající sjezd na pozemek 455/1 v k.ú. Velké Hydčice. Polní cesta je navržena v celkové délce 462 m a je trasována podél pozemkových hranic. Směrové vedení je tečnovým polygonem s vloženými prostými kružnicovými oblouky o poloměru 15 – 40 m. Polní cesta je ukončena na hranici pozemku 485/6 v k.ú. Velké Hydčice.

Druhá polní cesta navazuje na ukončení stávající místní komunikace v obci Velké Hydčice na pozemku 719/7 v k.ú. Velké Hydčice. Polní cesta je navržena v celkové délce 357 m a je trasována podél pozemkových hranic. Směrové vedení je tečnovým polygonem s vloženými prostými kružnicovými oblouky o poloměru 100 – 150 m. Polní cesta je ukončena na hranici pozemku 484/1 v k.ú. Velké Hydčice.

Polní cesty stavebního objektu 12-50-01 jsou navrženy na návrhovou rychlost  $v_n = 20$  km/h. Směrové oblouky jsou navrženy bez přechodnic dle ČSN 73 6109 – Projektování polních cest.

Směrové řešení je patrné z grafické přílohy D.2.1.8 SO12-50-01-2-002-Situace.

##### b) Výškové řešení

Výškové vedení polních cest je vedeno po současném stavu terénu tak, aby byl umožněn přístup na jednotlivé pozemky podél cest. Maximální podélné sklony na větvi A jsou v rozmezí 11,69% - 0,50%, u větve B pak v rozmezí 0,15% - 2,40%. Lomy výškových oblouků jsou zaobleny vrcholovými zakružovacími oblouky v rozmezí 300 – 1500 m.

Výškové řešení je patrné z grafických příloh D.2.1.8 SO12-50-01-2-003-Podélný řez – Větev A a D.2.1.8 SO12-50-01-2-003-Podélný řez – Větev B.

##### c) Příčné uspořádání

Trasy stavebního objektu jsou navrženy v kategorii P 4,0/20 tzn. jednopruhová směrově nerozdělená komunikace. Šířka zpevnění je 3,00 m.

Základní dílčí volná šířka P4,0/20 je tvořena:

Jízdní pruh: 3,5 m

Nezpevněná krajnice do volné šířky  $e_{norm.}$ : 2x0,25 m

Volná šířka komunikace 4,0 m

Základní příčný sklon je navržen jednostranný sklon o velikosti 3%.

## SO 13-50-01 P+R Velké Hydčice

### Stávající stav

Objekt ve stávajícím stavu není.

### Navržený stav

V rámci stavebního objektu SO 13-50-01 je proveden návrh úpravy tvaru účelové komunikace před nádražní budovou a vytvoření zálivu pro umístění kolmých parkovacích stání pro osobní vozidla. Celkově je navrženo 7 parkovacích stání, přičemž 1 stání je navrženo v parametrech pro vozidla přepravující osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

#### a) Směrové řešení

Směrové vedení je dáno stávajícím trasováním účelové komunikace, která je v dotčeném úseku vedena tečnovým polygonem o dvou přímých úsecích s proloženým směrovým obloukem o poloměru cca 23 m.

Směrové řešení je patrné z grafické přílohy D.2.1.8 SO 13-50-01-2-002-Situace.

#### b) Výškové řešení

Výškové vedení upravené účelové komunikace je vedeno po současném stavu terénu tak, aby byl zajištěn přístup na navazující zpevněné plochy či pozemky.

Nové obrubníky mezi vozovkou parkoviště a odrazným proužkem či zelení mají z důvodu zajištění nutného přesahu parkujícího vozidla základní převýšení 0,10 m, obrubníky podél parkovacích stání mezi chodníky či zelení budou se základním výškovým rozdílem 15 cm. Chodníkové krajníky v místě přirozené vodící linie budou provedeny se základním výškovým rozdílem 6 cm, na druhé straně v místě přirozeného odtoku srážkových vod budou sníženy se šlápnutím 2 cm.

V rámci vyrovnání výškového rozdílu parkovacích stání směrem k pozemku 112/1 je navržena vyrovnávací zídka.

#### c) Příčné uspořádání

Příčné uspořádání je navázáno na stávající jednopruhovou obousměrně pojížděnou komunikaci, která je ve směrovém oblouku plynule rozšířena na šířku 6,0 m před kolmými parkovacími stáními. Základní rozměry kolmých parkovacích stání pro osobní vozidla jsou 2,50 x 4,50 m s přesahem do zeleně či odrazného proužku. Krajní stání jsou rozšířena na hodnotu 2,75 m a stání vymezené pro vozidla přepravující osoby se sníženou schopností pohybu a orientace jsou navržena v základní šířce 3,50 m. Návrh parkovacích stání je v souladu s ČSN 73 6056 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel a s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Základní příčný sklon vozovek a parkovacích stání je navržen o velikosti 2,5% a příčný sklon chodníkových ploch je o velikosti 2,0%.

## SO 14-50-01 Náhradní komunikace za přejezd P892

### Stávající stav

Objekt ve stávajícím stavu není.

### Navržený stav

V rámci stavebního objektu SO 14-50-01 je návrh polní cesty, které propojuje 2 stávající polní cesty.

#### a) Směrové řešení

Nová polní cesta je připojena na stávající cestu před bývalým drážním domkem u rušeného přejezdu P892. Následně pokračuje v souběhu s železniční tratí až k podjezdu, kterým opět prochází polní cesta. Cesta je navržena v celkové délce 470 m. Směrové vedení je tečnovým polygonem s vloženými prostými kružnicovými oblouky o poloměru 13 – 600 m.

Polní cesta stavebního objektu 14-50-01 je navržena na návrhovou rychlost  $v_n = 20$  km/h. Směrové oblouky jsou navrženy bez přechodnic dle ČSN 73 6109 – Projektování polních cest.

Směrové řešení je patrné z grafické přílohy D.2.1.8 SO14-50-01-2-002-Situace.

#### b) Výškové řešení

Výškové vedení polních cest je vedeno po současném stavu terénu tak, aby byl umožněn přístup na jednotlivé pozemky podél cest.

#### c) Příčné uspořádání

Trasy stavebního objektu jsou navrženy v kategorii P 4,0/20 tzn. jednopruhová směrově nerozdělená komunikace. Šířka zpevnění je 3,00 m.

Základní dílčí volná šířka P4,0/20 je tvořena:

Jízdní pruh: 3,5 m

Nezpevněná krajnice do volné šířky  $e_{norm.}$ : 2x0,25 m

Volná šířka komunikace 4,0 m

Základní příčný sklon je navržen jednostranný sklon o velikosti 3%.

## SO 15-50-01 P+R Žichovice

### Stávající stav

Objekt ve stávajícím stavu není.

### Navržený stav

V rámci stavebního objektu SO 15-50-01 je proveden návrh úpravy tvaru účelové komunikace před nádražní budovou a vytvoření dvou zálivů pro umístění kolmých parkovacích stání pro osobní vozidla. Celkově je navrženo 9 parkovacích stání, přičemž 1 stání je navrženo v parametrech pro vozidla přepravující osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

a) Směrové řešení

Směrové vedení je dáno stávajícím trasováním účelové komunikace, která je v dotčeném úseku vedena tečnovým polygonem o dvou přímých úsecích s proloženým směrovým obloukem o poloměru cca 15 m.

Směrové řešení je patrné z grafické přílohy D.2.1.8 SO 15-50-01-2-002-Situace.

b) Výškové řešení

Výškové vedení upravené účelové komunikace je vedeno po současném stavu terénu tak, aby byl zajištěn přístup na navazující zpevněné plochy či pozemky.

Nové obrubníky mezi vozovkou parkoviště a odrazným proužkem či zelení mají z důvodu zajištění nutného přesahu parkujícího vozidla základní převýšení 0,10 m, obrubníky podél parkovacích stání mezi chodníky či zelení budou se základním výškovým rozdílem 15 cm. Chodníkové krajníky v místě přirozené vodící linie budou provedeny se základním výškovým rozdílem 6 cm, na druhé straně v místě přirozeného odtoku srážkových vod budou sníženy se šlápnutím 2 cm.

c) Příčné uspořádání

Příčné uspořádání je navázáno na stávající jednopruhovou obousměrně pojižděnou komunikaci, která je ve směrovém oblouku plynule rozšířena na šířku 6,0 m před kolmými parkovacími stáními. Základní rozměry kolmých parkovacích stání pro osobní vozidla jsou 2,50 x 4,50 m s přesahem do zeleně. Krajní stání jsou rozšířena na hodnotu 2,75 m a stání vymezené pro vozidla přepravující osoby se sníženou schopností pohybu a orientace jsou navržena v základní šířce 3,50 m. Návrh parkovacích stání je v souladu s ČSN 73 6056 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel a s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Základní příčný sklon vozovek a parkovacích stání je navržen o velikosti 2,5% a příčný sklon chodníkových ploch je o velikosti 2,0%.

## **SO 16-50-01 Náhradní komunikace za přejezd P896**

### Stávající stav

Objekt ve stávajícím stavu není.

### Navržený stav

V rámci stavebního objektu SO 16-50-01 je řešen návrh polní cesty, které připojuje izolované pozemku po zrušení přejezdu P896 na stávající polní cestu.

a) Směrové řešení

Nová polní cesta je připojena na stávající cestu před usedlostí na pozemku parc.č. 102/1 v k.ú. Malá Chmelná. Následně pokračuje po hranicích pozemku nebo porostu až k pozemku par.č. 230 v k.ú. Malá Chmelná, kde je ukončena. Cesta je navržena v celkové délce 280 m. Směrové vedení je tečnovým polygonem s vloženými prostými kružnicovými oblouky o poloměru 15 – 30 m.

Polní cesta stavebního objektu 16-50-01 je navržena na návrhovou rychlost  $v_n = 20$  km/h. Směrové oblouky jsou navrženy bez přechodnic dle ČSN 73 6109 – Projektování polních cest.

Směrové řešení je patrné z grafické přílohy D.2.1.8 SO16-50-01-2-002-Situace.

b) Výškové řešení

Výškové vedení polních cest je vedeno po současném stavu terénu tak, aby byl umožněn přístup na jednotlivé pozemky podél cest. Maximální podélné sklony jsou v rozmezí 0,07% - 3,38%. Lomy výškových oblouků jsou zaobleny vrcholovými zakružovacími oblouky v rozmezí 500 – 2000 m.

Výškové řešení je patrné z grafických příloh D.2.1.8 SO16-50-01-2-003-Podélný řez.

c) Příčné uspořádání

Trasy stavebního objektu jsou navrženy v kategorii P 4,0/20 tzn. jednopruhá směrově nerozdělená komunikace. Šířka zpevnění je 3,00 m.

Základní dílčí volná šířka P4,0/20 je tvořena:

Jízdní pruh: 3,5 m

Nezpevněná krajnice do volné šířky  $e_{norm.}$ : 2x0,25 m

Volná šířka komunikace 4,0 m

Základní příčný sklon je navržen jednostranný sklon o velikosti 3%.

## **SO 17-50-01 SSZ křižovatky přilehlé u přejezdu P899**

### Stávající stav

Objekt ve stávajícím stavu není.

### Navržený stav

V rámci stavebního objektu SO 17-50-01 je řešeno nové účelové signalizační návěstidlo v prostoru průsečné křižovatky u přejezdu P899. Nové kabelové vedení k návěstidlu bude vedeno od zabezpečovacího zařízení železničního přejezdu P899.

Stávající křižovatka je průsečná s předností v jízdě do oblouku ve směru centrum města Sušice – Strakonice. Aby nedocházelo k zablokování křižovatky před příjezdem vlaku a tím i zablokování vozidel v prostoru železničního přejezdu, bude navržena dvouprvkové signalizační zařízení na příjezdu od Strakonice. Signalizační zařízení zastaví v časovém předstihu (před uvedením světelné signalizace u přejezdu signalizující příjezd vlaku) vozidla přijíždějící od Strakonice. Vozidla jedoucí z centra Sušice budou mít volný křižovatkový prostor a mohou tedy vyklidit i prostor na železničním přejezdu. Z hlediska vedlejších ramen křižovatky není potřeba nové účelové návěstidlo zřizovat, neboť dle pravidel silničního provozu jsou řidiči vozidel přijíždějících po vedlejší komunikaci povinni dát přednost vozidlům pohybujících se po hlavní silnici.



## **Pozemní stavební objekty**

### **Pozemní objekty výpravních budov a budov zastávek SO 15-71-01 ŽST Žichovice, rekonstrukce výpravní budovy**

#### Stávající stav

Výpravní budova ŽST Žichovice se skládá z třípodlažní hlavní budovy a dvou vedlejších přízemních křídel. Budova je zděná, ve špatném technickém stavu. Hlavní budova je částečně podsklepena. V prvním nadzemním podlaží jsou místnosti pro zajištění provozu dráhy, místnosti zázemí obsluhy, prostory pro cestující a technické místnosti bytů. Druhé a třetí nadzemní podlaží jsou obytná. Stanice je v Kategorii E.

#### Navržený stav

Návrh počítá s úpravami místností pro nové/rekonstruované technologie a upravením čekárny a prostoru pod přístřeškem do souladu se směrnici SŽ SM118 – Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách. Dále se na základě místního šetření dohodla výměna krytiny nad přístřeškem a vedlejšími křídly. Krytina bude z falcovaného plechu. Výpravní budova v žst. Žichovice je zařazena do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07. Místnosti OP26, OP27, OP15 ve výpravní budově žst. Žichovice zařazeny do bezpečnostní zóny C (BZ-C).

### **SO 17-71-01 ŽST Sušice, rekonstrukce prostor pro technologie**

#### Stávající stav

Výpravní budova v ŽST Sušice je od roku 2021 zrekonstruovaná. V současnosti je potřeba připravit jednu technologickou místnost.

#### Navržený stav

V místnosti se očistí a vyspraví omítky na stěnách i stropu a následně vybílí. Provede se nová betonová podlaha. Upraví se kabelová šachta a její zakrytí. Místnost bude zabezpečena v rámci celkového zabezpečení ŽST. V případě nutnosti. Výpravní budova v žst. Sušice je zařazena do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.

### **Pozemní objekty provozní a technologických budov SO 13-72-01 ŽST Velké Hydčice, technologický objekt**

#### Stávající stav

V ŽST Velké Hydčice je dopravní kancelář umístěna ve výpravní budově. Budova byla opravena v rámci opravných prací OŘ.

#### Navržený stav

- a) V ŽST Velké Hydčice bude vybudován nový technologický objekt pro umístění technologií sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Stávající budova hradla v areálu vápenky bude zdemolována.

Technologická budova je navržena jako dva železobetonové prefabrikované objekty uložené na připravené základy. Střecha bude sedlová s falcovanou krytinou. Vzhled objektu bude dle SŽ PO-10/2020-GŘ. Nový technologický objekt v žst. Velké Hydčice je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07. Místnosti zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a NN v technologickém objektu v žst. Velké Hydčice budou v bezpečnostní zóně C (BZ-C).

#### **Pozemní objekty skladových a ostatních budov** **SO 17-73-01 ŽST Sušice, objekt skladu**

##### Stávající stav

V současnosti se v ŽST Sušice nachází objekt skladu ve východní části. Objekt bude znepřístupněn kvůli požadavkům na nástupiště a řazení kolejí.

##### Navržený stav

Nový sklad nahrazující původní se umístí na západní část železniční stanice na opačnou stranu od výpravní budovy. Objekt bude přístupný současnou přístupní cestou. Navržené rozměry jsou 5x20m s vraty v čelní straně. Výška hřebene je +4,750m nad úrovní podlahy. Sklad je z ocelové konstrukce s opláštěním z vlnitého plechu. Nový sklad v ŽST Sušice je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.

#### **Orientační systémy**

- SO 11-77-01 ŽST Horažďovice, orientační systémy**
- SO 13-77-01 ŽST Velké Hydčice, orientační systémy**
- SO 15-77-01 ŽST Žichovice, orientační systémy**
- SO 17-77-01 ŽST Sušice, orientační systémy**

Všechny stanice se doplní novými prvky orientačního systému dle aktuální směrnice SŽ SM118 – Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách.

#### **Demolice**

- SO 11-78-01 ŽST Horažďovice, St1**
- SO 11-78-02 ŽST Horažďovice, St2**
- SO 13-78-01 ŽST Velké Hydčice, budova hradla**
- SO 17-78-01 ŽST Sušice, St2**

Všechny uvedené objekty budou demolovány, viz samostatná dokumentace jednotlivých SO. V navrhovaném stavu není s těmito objekty uvažováno.

#### **Drobná architektura a oplocení**

- SO 11-79-01 ŽST Horažďovice, drobná architektura a oplocení**
- SO 13-79-01 ŽST Velké Hydčice, drobná architektura a oplocení**
- SO 15-79-01 ŽST Žichovice, drobná architektura a oplocení**

## **So 17-79-01 ŽST Sušice, drobná architektura a oplocení**

Pro všechny stanice se doplní prvky drobné architektury (lavičky, koše).

### **Trakční a energetická zařízení**

#### **Ohřev výměn (elektrický, plynový)**

Veškerá zařízení EOv napájená z rozvaděčů REOV budou provedeny v třídě ochrany II – dvojitá nebo zesílená izolace. Všechny rozvaděče REOV budou kompletním výrobkem dodaný s ostatnímu komponenty celého systému EOv pro každou žst.

Tabulka EOv pro objednávku u výrobce, viz tabulková příloha projektové části D.2.3.4. EOv č. 1.002.

#### Dálková diagnostika

Signály a povel pro ovládání VO a EOv zavedené do rozvaděče DS s PLC pro ovládání VO a EOv musí být připojeny do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) podle TS 2/2008 – ZSE. Informace o mimořádném stavu bude přenášena příslušnému dispečerovi železniční dopravní cesty, popř. dispečerovi železniční infrastruktury (pro ostatní celostátní a regionální tratě). Dispečer zajistí neprodlené informování dispečera dopravce o poruše konkrétního zařízení.

Napojení rozvaděčů REOV na systém DDTS je zakreslen v přílohách schémat.

#### Kabelové Trasy

Kabelové trasy části D.2.3.4 musí být koordinovány s trasami ostatních projektových částí jako jsou rozvody NN, VO a ZabZař a nesmí ovlivňovat kabely slaboproudých vedení především zabezpečovacího zařízení.

Kabelové trasy budou vedeny přednostně korungovaných chráničkách s obetonováním pod zpevněnými pojezdovými plochami a pod nepojezdovými plochami v pískovém loži. Hloubka uložení pod nepojezdovou plochou 700 mm krytí a pod pojezdovou plochou 1100 mm krytí na povrch chráničky. Pod kolejemi bude trasa vedena v ocelové trubce patřičné únosnosti min 2,5 metru pod úrovní temene koleje.

Slaboproudé kabely a kabely NN musí být uloženy v min. vzdálenosti 300 mm od povrchů kabelů nebo chrániček nebo mohou být vedeny společně s trasami telekomunikačních kabelů.

Podél tras bude položen zemnicí vodič páskový FeZn 30x4 mm nebo kruhový FeZn D10 mm. Tyto vodiče budou napojeny na všechny blízké vodivé konstrukce a hromosvodové zařízení. Uzemnění hromosvodů musí být min 3m od vedení a uzemnění slaboproudých zařízení, hlavně pak drážního zabezpečovacího zařízení.

Při návrhu elektrických rozvodů v kolejišti je nutné postupovat s vědomím, že výhledově bude v žst. Horažďovice předměstí instalovaná elektrická trakce 25 kV AC. Jedná se hlavně o návrh napájecích soustav TNC-S nebo TT o uzemnění elektrických rozvodů, které musí být navrženy tak, aby vyhovovaly budoucímu systému ukolejnění. Ve všech žst. budou navrženy rozvody EOv stejných napájecích soustav.

### Uzemnění a ochranné pospojování

Dle požadavku vyhlášky 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby bude v objektu zřízena hlavní ochranná přípojnice MET (Hlavní uzemňovací přípojnice) ve smyslu ČSN 33 2000-5-54 ed. 3, která bude instalována v rozvodně hlavního rozváděče. Na tuto přípojnici budou hvězdicově pospojeny všechny rozvaděče v budově, tak aby zemní vodiče společně s náhodnými vodiči netvořily uzavřenou smyčku. Návrh pospojování musí odpovídat zkratovým proudům v daných rozvaděčích, do 10 KA – FeZn d10 nebo YY25 mm<sup>2</sup> nebo min. průřez Cu 10 mm<sup>2</sup>

Na přípojnici budou také pospojeny všechny cizí vodivé části přístupné dotyku dle požadavku ČSN 33 2000-4-41 ed. 3. Jedná se především o rozvody TUV, plynu, otopného systému a systém rozvaděčů. Rozvaděče RE, RH (pro napájení VB) se pospojí vodičem FeZn 30x4mm ostatní rozvaděče a vodivé konstrukce vodičem FeZn d 10 mm nebo Cu vodiči s izolací barvy zelenožlutá o min průřezu dle ČSN 33 2000-4-41 ed-3., ČSN 33 2000-5-54 ed. 3 a ČSN EN 62305-3 ed. 3 minimálně však o průřezu Cu 10. Totéž platí o uzemnění všech rozvodnic se svodiči přepětí.

Z hlediska ochrany před vnitřním přepětím je nutné dopravní kanceláře s dispečinkem a se všemi sousedícími prostory (rozvodnami) prostorově stínit v souladu s podmínkami ČSN EN 62305-3 de. 2 na zónu LPZ 2 - ochrana proti indikovanému přepětí LEMP – zóna L.

### Ochrana proti přepětí svodiči přepětí

V rozvaděčích REOV bude instalovaná přepětěová ochrana dle výrobce rozvaděčů, protože se předpokládá, že rozvaděče REOV budou kompletním výrobkem dodaný s ostatnímu komponenty celého systému EOv pro každou žst.

## **SO 11-84-01 ŽST Horažďovice, EOv**

### Stávající stav

Ve stávajícím stavu není na žádné stanici zřízen ohřev výměn.

### Navržený stav

Předmětem tohoto SO je navrhnout nové ohřevy výměn pro výhybky č. 1–6, 8, 9, včetně nového napájecího rozvaděče REOV1 a REOV2. REOV budou napájeny distribuční sítí z rozvaděče RH1 ve výpravní budově. Vnitřní zapojení rozvaděčů REOV1 a REOV2 budou navrženy pro možnost budoucího napájení z trakčního vedení. Nové otopnice budou dodány společně se skříněmi MX.

Seznam EOv														
Pozice - Popis	Výhybka specifikace													
	Typ	Tvar	St.	Po- měr	Po- lo- měr	tran s	Žlb.	smě r	přest .	Pra- žec	Zá- věř	Pi [kW ]	Ps [kW ]	Isf- max [kW]
1. žst. Horažďovice SO-11-84-01													56	91,4

REOV1						-							35	60,9
EOV1	J	49E1		1:11	300	-	žlb	L	1	B	čz	7	7	
EOV2	J	49E1		1:9	300	-	žlb	L	1	B	čz	7	7	
EOV3	J	49E1		1:11	300	-	žlb	P	p	B	čz	7	7	
EOV4	Obl- J	49E1		1:7,5	190	(519 .628 /300 )	žlb	L	p	B	čz	7	7	
EOV5	J	49E1		1:7,5	190	-	žlb	P	p	B	čz	7	7	
REOV2													21	30,5
EOV6	J	49E1		1:7,5	190	-	žlb	L	1	B	čz	7	7	
EOV8	J	49E1		1:11	300	-	žlb	L	1	B	čz	7	7	
EOV9	J	49E1		1:11	300	-	žlb	P	1	B	čz	7	7	

### SO 13-84-01 ŽST Velké Hydčice, EOVS

#### Stávající stav

Ve stávajícím stavu není na žádné stanici zřízení ohřev výměn.

#### Navržený stav

Předmětem tohoto SO je navrhnout nové ohřevy výměn pro výhybky č. 1-4, včetně nového napájecího rozváděče REOV. REOV bude napájen z nově budovaného technologického objektu.

Seznam EOVS															
Pozice - Popis	Výhybka specifikace														
	Typ	Tvar	St.	Po- měr	Po- lo- měr	tran s	Žlb.	smě r	přest .	Pra- žec	Zá- věr	Pi [kW ]	Ps [kW ]	Isf- max [kW]	
2. žst. Velké Hydčice SO-13-84-01															
REOV1													28	60,9	
EOV1	J	49E1		1:9	300	-	žlb	P	1	B	čz	7	7		
EOV2	J	49E1		1:12	500	-	žlb	L	1	B	čz	7	7		
EOV3	J	49E1		1:12	500	-	žlb	P	p	B	čz	7	7		

EOV4	J	49E1		1:9	300	-	žlb	L	1	B	čz	7	7	
------	---	------	--	-----	-----	---	-----	---	---	---	----	---	---	--

### SO 15-84-01 ŽST Žichovice, EOV

#### Stávající stav

Ve stávajícím stavu není na žádné stanici zřízen ohřev výměn.

#### Navržený stav

Předmětem tohoto SO je navrhnout nové ohřevy výměn pro výhybky č. 1-5, včetně nového napájecího rozváděče REOV. REOV bude napájen z nově budované rozvodny NN.

Seznam EOV														
Pozice - Popis	Výhybka specifikace													
	Typ	Tvar	St.	Po- měr	Po- lo- měr	tran s	Žlb.	smě r	přest .	Pra- žec	Zá- věr	Pi [kW ]	Ps [kW ]	Isf- max [kW]
3. žst. Žichovice SO-15-84-01														
REOV1														
EOV1	J	49E1		1:11	300	-	žlb	L	p	B	čz		28	60,9
EOV2	J	49E1		1:9	190	-	žlb	L	p	B	čz	7	7	
EOV3	J	49E1		1:7,5	190	-	žlb	L	p	B	čz	7	7	
EOV4	J	49E1		1:9	190	-	žlb	P	p	B	čz	7	7	
EOV5	J	49E1		1:11	300	-	žlb	P	1	B	čz	7	7	

### SO 17-84-01 ŽST Sušice, EOV

#### Stávající stav

Ve stávajícím stavu není na žádné stanici zřízen ohřev výměn.

#### Navržený stav

Předmětem tohoto SO je navrhnout nové ohřevy výměn pro výhybky č. 1–4, 7–11, včetně nového napájecího rozváděče REOV1 a REOV2. REOV budou napájeny z rozváděče RH (při navýšení rezervovaného příkonu o EOV), nebo z nově vybudované přípojky NN.

Instalace nových EOv se projeví do navýšení spotřeby celého objektu stanic.

Seznam EOv															
Pozice - Popis	Výhybka specifikace														
	Typ	Tvar	St.	Po- měr	Po- lo- měr	tran s	Žlb.	smě r	přest .		Pra- žec	Zá- věr	Pi [kW ]	Ps [kW ]	Isf- max [kW]
4. žst. Sušice SO-17-84-01														56	91,8
REOV1														28	30,9
EOV1	J	49E1		1:9	300	-	žlb	P	p		B	čz	7	7	
EOV2	J	49E1		1:11	300	-	žlb	L	p		B	čz	7	7	
EOV3	J	49E1		1:9	300	-	žlb	L	p		B	čz	7	7	
EOV4	J	49E1		1:7,5	190	-	žlb	P	p		B	čz	7	7	
REOV2														28	60,9
EOV7	J	49E1		1:9	190	-	žlb	L	p		B	čz	7	7	
EOV8	J	49E1		1:11	300	-	žlb	P	p		B	čz	7	7	
EOV9	J	49E1		1:9	300	-	žlb	L	1		B	čz	7	7	
EOV10	J	49E1		1:9	190	-	žlb	L	1		B	čz	7	7	
EOV11	Obl- J	49E1		1:12	500	(310 /190 .824 )	žlb	L	1		B	čz	7	7	

#### Rozvody VN, NN, osvětlení, dálkové ovládání odpojovačů

Napájení všech žst. bude provedeno z distribuční soustavy provozovatele ČEZ Distribuce, který na základě žádosti o navýšení rezervovaného příkonu určí technické podmínky připojení. V této fázi projektových prací se předpokládá napájení z odběrného místa – pilířového elektroměrového rozvaděče s kabelovou skříní, ze které bude provedena přípojka do blízké kabelové skříně DS ČEZ. Rozvaděč RE bude v provedení s nepřímým měřením s hodnotou hlavního jističe – viz tabulka výše. Celý pilíř s rozvaděčem RE bude typizovaným výrobkem schválený PDS ČEZ Distribuce.

Z rozvaděče RE bude vyveden kabelový vývod do rozvaděče RH, který bude umístěn v technologickém prostoru VB nebo ve vnějších pilířích.

V rámci všech žst. bude navrženo nové SZZ zařízení s řídicí částí osazené ve vnitřních technologických prosotorách. SZZ musí být provedeno dle směrnice TNŽ 34 2620 včetně požadavku na napájení. Na základě rozhodnutí investora je navrženo napájení SZZ z UPS s 8 hodinovou dobou napájení z baterii. Dále je možno přepnout napájení z běžné sítě na přívodní zásuvku pro mobilní DA, který je možno připojit operativně připojit ca do několika hodin.

Rozvaděče RH bude mít rozdělné sběrnice na část běžné sítě a část zálohované sítě. Sběrnice zálohované sítě bude napájena z ručního přepínače sítí, který je napojena sběrnici běžné sítě na přívodní zásuvku pro připojení mobilního dieselagregátu.

Rozvaděče RH budou osazeny přístroji pro monitorování elektrických veličin, především napětí na obou sběrnicích – multimetry, popř. monitorovacími relé napětí s možností dálkového přenosu naměřených veličin. Dále bude osazen detekcí provozních stavů – poloha hlavního vypínače a přepínače sítí, stav přepětové ochrany, stav napájecího napětí a dalšími dle podrobného návrhu. Tyto provozní stavy včetně přenosu dat z multimerů budou sbírány do zařízení s PLC, který převede signály na síť ethernet a přes technologickou síť přeneseny na příslušný energetický dispečink. Vybrané vývody v rozvaděči RH budou osazeny elektroměry pro obchodní měření s dálkovým odečtem přes sběrnici MBus, která bude přes koncentrátor napojena na systém DDTS.

V žst. bude také navrženo venkovní osvětlení, které bude napájeno a ovládáno z rozvaděče RVO (z jednoho nebo ze dvou dle rozlehlosti žst). Systém EOv bude napájen z REOV (z jednoho nebo dvou dle rozlehlosti žst.), který(é) budou napájeny také z RH. Osvětlení a EOv musí být detekováno a ovládáno ze systému DDTS být nové rozvaděče.

Seznam spotřebičů pro jednotlivé žst.

<b>1.žst. Horažďovice SO-11-86-01</b>	Pi	Ps	Is	Hodnota jističe
	[kW]	[kW]	[A]	
RE		135	196	B/250A/3
RH				vyp
Vývod výpravní budova		42	60	B160A
Vývod SZZ	15	15	16	B63A/3
Vývod EOv	61	61	92	B125A/3
Vývod REOV1				B80A/3
Vývod REOV2				B50A/3
Vývod RVO	6	6	6	B40A/3
Vývod zásuvkové stojany	66	15	22	B80A/3
ZS1				B40A/3
ZS2				B40A/3



ZS3				B40A/3
<b>2. žst. Velké Hydčice SO-13-86-01</b>				
RE		84	121	B/125A/3
RH				vyp
Vývod výpravní budova		42	60	B80A
Vývod SZZ	10	10	14	B63A/3
Vývod EOv	28	28	61	B63A/3
Vývod RVO	4	4	6	B40A/3
Odhadovaný příkon demolovaného stavědla vápenka		-10	-20	
<b>3. žst. Žichovice SO-15-86-01</b>				
RE		88	127	B/160A/3
RH				vyp
Vývod výpravní budova	40	15	22	B63A
Vývod byt 1	25	10	14	B25/3
Vývod byt 2	25	10	14	B25/3
Vývod SZZ	8	8	12	B40A/3
Vývod EOv	28	28	61	B80/3
Vývod RVO	3	3	4	B40A/3
<b>4. žst. Sušice SO-15-86-01</b>				
RE		133	192	B/250A/3
RH2				vyp
RH Vývod výpravní budova		55	80	B80A
Vývod byt 1 rezerva	25	6	0	B25A/3
Vývod byt 2 rezerva	25	6	0	B25A/3
Vývod byt 3 rezerva	25	6	0	B25A/3
Vývod SZZ	8	8	12	B40A/3

Vývod EOv	61	64	92	B125A/3
Vývod REOV1				B50A/3
Vývod REOV2				B80A/3
Vývod RVO	6	6	9	B40A/3

### Napájení PZZ

V rámci stavby bude navrženo jedno nové přejezdové zabezpečovací zařízení – světelná a případně se závory přejezd P888. Toto PZZ bude napájené z reléového domku, pro které je nutné navrhnout nové odběrné místo napájené z distribuční sítě PDS ČEZ distribuce. Pro ostatní přejezdy je již PZZ navrženo a dojde k úplné rekonstrukci PZZ včetně odběrných míst.

Všechna tato odběrná místa budou zřízena či rekonstruována na základě technických podmínek obsažených ve stanoviskách vydaných PDS ČEZ distribuce na základě žádosti o nové odběrné místo.

Rozváděče hlavní rozváděče RH budou signálními vodiči napojeny na rozváděče DT s PLC pro datové připojení na energetický dispečink - diagnostika napájení elektřinou DŘT.

### Kabelové Trasy

Kabelové trasy části D.2.3.6 musí být koordinovány s trasami ostatních projektových částí jako je EOv a nesmí ovlivňovat kabely slaboproudých vedení především zabezpečovacího zařízení.

Kabelové trasy budou vedeny přednostně korungovaných chráničích s obetonováním pod zpevněnými pojezdovými plochami a pod nepojezdovými plochami v pískovém loži. Hloubka uložení pod nepojezdovou plochou 700 mm krytí a pod pojezdovou plochou 1100 mm krytí na povrch chráničky. Pod kolejemi bude trasa vedena v ocelové trubce patřičné únosnosti min 2,5 metru pod úrovní temene koleje.

Podél tras bude položen zemnicí vodič páskový FeZn 30x4 mm nebo kruhový FeZn D10 mm. Tyto vodiče budou napojeny na všechny blízké vodivé konstrukce a hromosvodové zařízení. Uzemnění hromosvodů musí být min 3m od vedení a uzemnění slaboproudých zařízení, hlavně pak drážního zabezpečovacího zařízení.

V žst. Horažďovice musí být navrženo uzemnění v souladu s projektové částí ukolejnění, která bude součástí projektu elektrifikace trati žst. Horažďovice předměstí Horažďovice.

### Venkovní osvětlení

Pro osvětlení žst. budou navrženy nové světlené soustavy, které Požadavky na osvětlení prostor, úkolů, a činností dle ČSN EN 12 464-1 a ČSN EN 12 464-2:

Referenční číslo	Druh prostoru	Ěm [lx]	UO [-]	RGL [-]	Ra [-]	Specifické požadavky
<b>ČSN EN 12 464-1 Vnitřní pracovní prostory</b>						
5.53	Dopravní prostory malé množství cestujících					
5.53.3	Podchody pro cestující - malé množství cestujících	50	28	0,5	40	
<b>ČSN EN 12 464-2 Vnější pracovní prostory</b>						
<b>5.12</b>	<b>Železnice</b>					
5.12.2.	Kolejiště ve stanici používané pro osobní dopravu včetně odstavných kolejí	10	0,25	50	20	
5.12.5.	Kolejiště pro nákladní dopravu krátkodobé činnosti	10	0,25	50	20	
5.12.7.	Chodníky v prostoru železnice, nekryté	10	0,25	50	20	
5.12.9	Nekrytá nástupiště, střední počet cestujících počet cestujících, např. příměstské, regionální nebo dálkové spoje	20	0,30	45	20	
5.12.17	Krytá nástupiště, malý počet cestujících, např. příměstské spoje nebo regionální vlaky nebo dálkové spoje	50	0,40	45	40	Zvláštní pozornost u hrany nástupiště, $U_d > 1/5$

Na základě výše uvedeného byly navrženy světelné soustavy a rozděleny do jednotlivých větví napájení. Venkovní osvětlení všech žst. bude napájeno z pilířových rozvaděčů RVO v sousedství RH. V RVO bude osazen řídicí systém automatického ovládání VO s napojení na systém DDTS – dálková diagnostika technologických systémů.

Návrh projektového požadavku na osvětlení musí být proveden v souladu se směrnici SŽDC E11 a

ČSN EN 12464-2 Světlo a osvětlení – Osvětlení pracovních prostorů – Část 2: Venkovní pracovní prostory a popř. v souladu s ČSN EN 12464-1 – pro vnitřní zařízení – podchody. V souladu se směrnicí E11 je nutné při návrhu VO vycházet z Protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy (dále jen Protokol). V Protokolu musí být specifikovány a prostorově vymezeny jednotlivé prostory, které budou samostatně osvětleny a budou specifikovány požadavky na zatřídění každého prostoru z hlediska ČSN EN 12464-2. Další podrobnosti budou navrženy ve stupni DSP.

### Dálková diagnostika

Signály a povel pro ovládání VO a signály z rozvaděče RH1 jsou zavedeny do PLC systémů v daných rozvaděčích. V rozvaděči RH1 je PLC, do kterého budou soustředěny všechny signály monitorování napětí z rozvaděčů, kde je to potřebné. Je popsáno v příloze schématu rozvaděče RH1.

Z PLC systémů je vyvedena datová komunikace MODBUS do systému systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS SŽ) podle TS 2/2008 – ZSE 3. vydání.

### Uzemnění a ochranné pospojování

Dle požadavku vyhlášky 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby bude v objektu zřízena hlavní ochranná přípojnice MET (Hlavní uzemňovací přípojnice) ve smyslu ČSN 33 2000-5-54 ed. 3, která bude instalována v rozvodně hlavního rozvaděče. Na tuto přípojnici budou hvězdicově pospojovány všechny rozvaděče v budově, tak aby zemní vodiče společně s náhodnými vodiči netvořily uzavřenou smyčku. Návrh pospojování musí odpovídat zkratovým proudům v daných rozvaděčích, do 10 KA – FeZn d10 nebo YY25 mm<sup>2</sup> nebo min. průřez Cu 10 mm<sup>2</sup>.

Na přípojnici budou také pospojovány všechny cizí vodivé části přístupné dotyku dle požadavku ČSN 33 2000-4-41 ed. 3. Jedná se především o rozvody TUV, plynu, otopného systému a systém rozvaděčů. Rozvaděče RE1 a RH1 (pro napájení částí budovy) se pospojí vodičem FeZn 30x4mm ostatní rozvaděče a vodivé konstrukce vně výpravní budovy vodičem FeZn d 10 mm nebo Cu vodiči s izolací barvy zelenožlutá o min průřezu dle ČSN 33 2000-4-41 ed. 3, ČSN 33 2000-5-54 ed. 3 a ČSN EN 62305-3 ed. 3 minimálně však o průřezu Cu 10. Totéž platí o uzemnění všech rozvodnic se svodiči přepětí.

Podél vnějších kabelových tras bude položen zemní vodič FeZn 30x4 mm, který bude pospojovat všechny rozvaděče a hlavně stožáry VO.

V žst. Horažďovice musí být navrženo uzemnění v souladu s projektové částí ukolejnění, která bude součástí projektu elektrifikace trati žst. Horažďovice předměstí Horažďovice.

### Ochrana proti přepětí svodiči přepětí

V hlavních rozvaděčích RH budou instalovány přepětěvé ochrany kombi SPD TYP1+2 pro přívody z RE a zálohovaný přívod ze zásuvky DA popř. trakce. Všechny vývody, které napájí slaboproudá zařízení, budou chráněny ochranou SPD TYP 2+3. Veškeré inženýrské sítě, které vstupují do budovy, budou na rozhraní vstupu do budovy, uzemněny a chráněny přepětěvou ochranou SPD TYP1+2. Toto platí i pro slaboproudé metalické vedení, hlavně pak pro anténní svody.

Veškerá venkovní svítidla stožáry VO budou také chráněny přepětěvými ochranami a v souladu se soustavou norem ČSN EN 62305 Ochrana před bleskem.

### Stavební objekty - elektroinstalce

Pro rekonstruované a nově zřízené stavební objekty bude projektově navržena elektroinstalace včetně umělého a nouzového osvětlení dle požadavků souvisejících profesí a v souladu s platnou legislativou a příslušnými normativy.

### Zařazení stavby

Stavba je z pohledu zákona Zákon č. 250/2021 Sb. - Zákon o bezpečnosti práce v souvislosti s provozem vyhrazených technických zařízení není zařazena do vyhrazených zařízení.

### Způsob připojení na rozvod elektrické energie

Napájení elektřinou přes přeložené odběrné místo v rozvaděči RE.

## **SO 11-86-01 ŽST Horažďovice, Rozvody VN, NN, osvětlení**

### Stávající stav

ŽST je napájena ze sítě veřejného distributora elektrické energie. Elektroměrný pilíř je umístěn vedle výpravní budovy, hlavní rozvaděč je umístěn v dopravní kanceláři. Stanice je osvětlena pomocí výbojkových svítidel na stožárech JŽ a výložnících.

### Navržený stav

V rámci žst. Horažďovice bude zřízeno nové odběrné místo v elektroměrovém pilíři s rozvaděčem RE, který bude přepojen do rozvaděče RH v místnosti vedle místnosti ZabZař. ve výpravní budově. Hodnoty jističů RE a RH dle tabulky. Návrh VO předpokládá instalaci dvou rozvaděčů RVO, které budou umístěny vně podél kolejiště. Totéž platí pro ohřev výměn, které budou napájeny ze dvou rozvaděčů REOV - viz SO-11-86-01.

Dle požadavku investora budou osazeny 3 zásuvkové stojany. Projektem dojde k demontáži stavědel St. 1 a St. 2, což je úbytek rezervovaného příkonu.

Nový pilířový elektroměrový rozvaděč, ve kterém bude osazen jistič před elektroměrem s hodnotou B250/3p. Bude se jednat tedy o odběrné místo na hladině NN s nepřímým měření s dvousazbovým elektroměrem pro akumulaci vody a případné přímotopné topení. Pilíř s rozvaděčem bude typizovaný výrobek schválený provozovatelem distribuční soustavy ČEZ distribuce

Rozvaděč RH bude obsahovat měřené vývody pro napájení hlavních podružných rozvaděčů – rozvaděč pro výpravní budovu, SZZ, rozvaděče EOY a dva nové rozvaděče venkovního osvětlení. Případné vývody pro napájení bytů by měly být instalované v oddělené skříni hlavního rozvaděče, tak, aby měření bylo přístupné odběratelům pro kontrolní odečty. V souvislosti s akcí budou demontovány stávající kabelové rozvody NN, VO a další související elektrická zařízení.

Při návrhu elektrických rozvodů v kolejišti je nutné postupovat s vědomím, že výhledově bude v žst. Horažďovice předměstí instalovaná elektrická trakce 25 kV AC. Jedná se hlavně o návrh napájecích soustav TNC-S nebo TT o uzemnění elektrických rozvodů, které musí být navrženy tak, aby vyhovovaly budoucímu systému ukolejnění. SŽ SEE požaduje napájení SZZ a EVO z trakce, ale pro toto nejsou zatím žádné podklady.

Součástí tohoto SO je také návrh napájení přejezdového zabezpečovacího zařízení pro přejezd e. č. P888 v km 4,461. Napájení bude z elektroměrového rozvaděče RE, který bude napojen na distribuční síť ČEZ Distribuce – nové odběrné místo. Zatím se předpokládá přípojka NN z trafostanice v osadě Prácheň v délce cca 370 m. Přesné technické řešení navrhne PDS ČEZ Distribuce na základě žádosti o nové odběrné místo.

### **SO 13-86-01 ŽST Velké Hydčice, Rozvody VN, NN, osvětlení**

#### Stávající stav

ŽST je napájena ze sítě veřejného distributora elektrické energie. Hlavní rozváděč je umístěn ve výpravní budově. Náhradní napájení je zajištěno DA s automatickým startem (pouze pro cementárnu). Stanice je osvětlena pomocí výbojkových svítidel na stožárech JŽ.

#### Navržený stav

V žst. Velké Hydčice je navržen zřízen nový technologický objekt s místností rozvodny NN, kde bude umístěn rozvaděč RH, pro napájení celé žst., rozvaděč RVO pro napájení jednotlivých větví VO a rozvaděč REOV pro napájení ohřevu výměn – viz SO-13-84-01.

Rozvaděč RE bude umístěn v pilíři vně objektu. Pilíř s rozvaděče bude typizovaný výrobek schválený provozovatelem distribuční soustavy ČEZ distribuce s hlavním jističem B/125A/3p s nepřímým dvousazbovým měřením pro napájení běžného odběru, přímotopného vytápění nebo tepelných čerpadel a akumulčního ohřevu vody. Pilíř s rozvaděčem RE bude umístěn vedle technologické místnosti, hodnota hlavního jističe je umístěna v tabulce výše.

V souvislosti s akcí budou demontovány stávající kabelové rozvody NN, VO a další související elektrická zařízení.

### **SO 15-86-01 ŽST Žichovice, Rozvody VN, NN, osvětlení**

#### Stávající stav

ŽST je napájena ze sítě veřejného distributora elektrické energie. Hlavní rozváděč je umístěn ve výpravní budově. Kolejiště je osvětleno pomocí výbojkových svítidel na sklopných stožárech s výložníkem.

#### Navržený stav

V žst. Žichovice je navržena rekonstrukce stávající výpravní budovy, ve které je místnost č. OP15 určena pro účel rozvodny NN, kde bude umístěn rozvaděč RH, pro napájení celé žst., rozvaděč RVO pro napájení jednotlivých větví VO a rozvaděč REOV pro napájení ohřevu výměn – viz SO-13-84-01.

Rozvaděč RE bude umístěn v pilíři vně objektu. Pilíř s rozvaděče bude typizovaný výrobek schválený provozovatelem distribuční soustavy ČEZ distribuce s hlavním jističem B/160A/3p s nepřímým dvousazbovým měřením pro napájení běžného odběru, přímotopného vytápění nebo tepelných čerpadel a akumulčního ohřevu vody.

V souvislosti s akcí budou demontovány stávající kabelové rozvody NN, VO a další související elektrická zařízení.

### **SO 17-86-01 ŽST Sušice, Rozvody VN, NN, osvětlení**

#### Stávající stav

ŽST je napájena ze sítě veřejného distributora elektrické energie. Hlavní rozváděč je umístěn vedle budovy pošty. Nástupiště je osvětleno svítidly na raménkách. Kolejiště je osvětleno pomocí výbojkových svítidel na stožárech JŽ.

### Navržený stav

V žst. Sušice bude demontován stávající pilíř s rozvaděči KS vedle výpravní budovy, které nahradí

Nový pilířový rozvaděč RE, pilířový rozvaděč RH2. Nový rozvaděč RVO bude umístěn ve výpravní budově vedle WC místo stávajícího RE. Z rozvaděče RH2 bude napájen rozvaděč výpravní budovy RH v dopravní kanceláři, rozvaděč RVO, dva rozvaděče REOV, až tři rozvaděče pro byty a vývod pro SZZ, který bude možno přepínačem sítí přepojit na přívodní zásuvku pro mobilní dieselagregát na stěně pilíře nebo v samostatném sloupku.

Pilíř s rozvaděče RE bude typizovaný výrobek schválený provozovatelem distribuční soustavy ČEZ distribuce s hlavním jističem B/250A/3p s nepřímým dvousazbovým měřením pro napájení běžného odběru, přímotopného vytápění nebo tepelných čerpadel a akumulčního ohřevu vody.

V souvislosti s akcí budou demontovány stávající kabelové rozvody NN, VO a další související elektrická zařízení.

### **Příprava území a zabezpečení veřejných zájmů**

#### **Kácení**

#### **SO 00-92-01 Horažďovice – Sušice kácení**

#### Stávající stav

Ve stávajícím stavu není.

#### Navržený stav

V rámci přípravy stavby dojde k odstranění porostů a dřevin dle prostorových potřeb stavby, viz samostatná část dokumentace.