

Č.j.: 15369/2013/SSZ-UT2-Hk

Příloha k SP č.j./2013-OI

Posuzovací protokol

přípravné dokumentace stavby

„Rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda“

I. Základní identifikační údaje stavby

Název stavby: **Rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda**

ISPROFIN: 532 352 0009

Charakteristika stavby: Dopravní liniová stavba, rekonstrukce – modernizace celostátní trati

Místo stavby: Trať č. 183 Plzeň hl. n. – Železná Ruda-Alžbětín dle JŘ (TTP: 711;
TDNÚ: CLS152 Plzeň hl.n-os.n. – Železná Ruda
TÚ 0361 Klatovy mimo – Železná Ruda)
Traťový úsek Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín
Úsek odbočné trati Janovice nad Úhlavou – Pocinovice – (Domažlice)
Železniční stanice: Klatovy, Janovice n. Ú., Nýrsko, Zelená Lhota, Hojsova
Stráž – Hamry, Špičák, Železná Ruda-Alžbětín,
Zastávky: Bezděkov u Klatov, Petrovice nad Úhlavou, Dešenice, Hojsova
Stráž-Brčálník, Železná Ruda-město, Železná Ruda-centrum

Kraj: Plzeňský

Okres: Klatovy

Městský, obecní úřad: Klatovy, Bezděkov u Klatov, Janovice n. Úhlavou, Dešenice, Nýrsko, Hamry
na Šumavě, Železná Ruda

Katastrální území: Klatovy, Kal u Klatov, Bezděkov u Klatov, Rohozno, Veselí nad Úhlavou,
Hvízdalka, Petrovice nad Úhlavou, Starý Láz, Bystřice nad Úhlavou, Nýrsko,
Hodousice, Matějovice u Dešenic, Milence, Dešenice, Zelená Lhota, Hamry
na Šumavě, Hojsova Stráž, Špičák, Železná Ruda, Alžbětín

Zadavatel: SZDC, s.o., Dílčeděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
IČO:70994234, DIČ:CZ-70994234, zastoupena Stavební správou západ,
Sokolovská 278, 190 00 Praha 9

Ústřední orgán investora: Ministerstvo dopravy České republiky, nábr. L. Svobody 1222/12, 110 15
Praha 1

Zahájení stavby: 10/2014

Ukončení stavby: 12/2015

Doba výstavby: 15 měsíců

Zpracovatel dokumentace: Valbek spol. s r.o., středisko Ústí nad Labem, Děčínská 717/21,
400 03 Ústí nad Labem

II. Všeobecné údaje o stavbě

Přípravná dokumentace řeší liniovou dopravní stavbu „**Rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda**“ (dále jen stavba) a to v úpravách a změnách řešení stávajícího stavu infrastruktury.

Železniční trať (Plzeň) – Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín je jednokolejná celostátní trať – rekonstrukce bude probíhat v úseku trati Klatovy (mimo) – Železná Ruda-Alžbětín. Daný úsek rekonstrukce je provozovaný nezávislou trakcí. Žst. Klatovy je elektrifikována střídavou trakcí 25kV, 50Hz. V jednotlivých traťových úsecích trati Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín se traťová rychlost liší. V úseku Klatovy – Janovice n.Ú. je traťová rychlost 90 km/h. V úseku Janovice n.Ú – Nýrsko je traťová rychlost 60-80km/h. V posledním sledovaném úseku Nýrsko – Ž. Ruda je traťová rychlost 40-70 km/h (propad i na 20 km/h). Zábrazdná vzdálenost je 700m.

Doprava je v úseku trati Klatovy - Hojsova Stráž-Hamry řízena dle předpisu D1 a je zde telefonický způsob dorozumívání. Úsek trati Hojsova Stráž-Hamry – Špičák je řízena dle předpisu D3. Úsek trati Špičák – Železná Ruda-Alžbětín je řízen dle předpisu D3 s řídicím pracovištěm dispečera v žst. Železná Ruda-Alžbětín (technologie ESA11). V úseku Klatovy - Janovice n.Ú. je použito TZZ 3.kategorie typu automatické hradlo. V úseku Železná Ruda –Alžbětín je tento úsek řízen dispečerem. Ostatní traťové úseky jsou bez TZZ.

Trať je vybavena traťovým radiovým systémem TRS vyjma úseku Hojsova Stráž-Hamry – Špičák (složitě terénní poměry).

Žst. Janovice n.Ú, Nýrsko a Hojsova Stráž-Hamry jsou vybaveny SZZ 1.kategorie.

Přípravná dokumentace řeší infrastrukturu rekonstruovaného úseku trati Klatovy (mimo) – Železná Ruda-Alžbětín – kolejový svršek a spodek, úprava kolejového uspořádání v žst., nová nástupiště v žst. a zast., dálkovou a místní kabelizaci, EOv, napájení NN a VN, osvětlení, staniční a traťové zabezpečovací zařízení III.kategorie, propustky, přenosové systémy EZS, ASHS, telefonní zapojovače, rozhlas, přesný čas, informační systém, kamerový systém, orientační systém, radiové spojení TRS, MRTS, dispečerský systém a další technologii související s infrastrukturou drážního provozu. Stavba bude prováděna postupně.

Navrhovaná nejvyšší dovolená rychlost je:

- úsek Klatovy – Janovice nad Úhlavou 90 km/h (stávající stav)
- úsek Janovice nad Úhlavou – Nýrsko 80 km/h (stávající stav)
- úsek Nýrsko – Železná Ruda - Alžbětín 70 km/h
- v tunelu Špičák 70 - 80 km/h

Stavba bude realizována na pozemcích dráhy. Trvalé zábory pozemků v souvislosti se stavbou, budou v žst. Špičák a zastávce Hojsova Stráž-Brčálník. Předpokládá se zřízení věcných břemen (kabel) na pozemcích v žst. Špičák. V průběhu realizace stavby dojde k výlukám silničního a železničního provozu. Stavba bude rovněž vyžadovat dočasné zábory pozemků pro zřízení stavebních dvorů.

Trať v úseku zastávka Dešenice – Železná Ruda-Alžbětín se nachází v Chráněné krajinné oblasti Šumava (CHKO Šumava) a v Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Výchozí podklady:

- Rekonstrukce železnorudského zhlaví v žst. Janovice n. Úhlavou- zhotovitel Projekt servis s.r.o., 6/2009
- Klatovy – Železná Ruda, kolejové úpravy – zhotovitel SUDOP projekt Plzeň, 5/2010
- Racionalizace trati Klatovy – Železná Ruda – zhotovitel KTA technika, 7/2010

Geotechnické podklady:

- Geotechnický průzkum zast. Hojsova Stráž-Brčálník, ARCADIS Geotechnika a.s., Ing. Petr Karlín - 09.2008
- Hydrogeologické posouzení oblasti zast. Hojsova Stráž-Brčálník, ARCADIS Geotechnika a.s., Ing. Tomáš Pašek - 06.2009
- Geotechnický průzkum ostatních lokalit stavby, Waltec GDS, s.r.o., Ing. Josef Vašina, CSc - 11.2009
- Zaměření stávajícího stavu – zdroj SŽDC s.o., SŽG Plzeň
- Digitální a zdigitalizovaná rastrová mapa – zdroj Katastrální úřad Klatovy

Vliv stavby na životní prostředí:

V rámci předchozích stupňů projektových dokumentací bylo Krajskému úřadu Plzeňského kraje předloženo „Oznámení dle př. č. 3, zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů“. Na základě „Závěru zjišťovacího řízení“ vydaného Krajským úřadem Plzeňského kraje, odborem životního prostředí pod č. j. ŽP/14562/07 ze dne 8. 1. 2008“, bylo rozhodnuto podle § 7 výše uvedeného zákona, že nebudou uvedené stavby podle tohoto zákona posuzovány.

Kapacitní údaje stavby:

- Staniční zabezpečovací zařízení	6 ks
- Traťové zabezpečovací zařízení	5 ks
- Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení	1 ks
- Trafostanice 22/0,4 kV	2 ks
- EOV v žst. Janovice n. Úhlavou (5), Nýrsko (6), Zelená Lhota (2), Hamry – Hojsova Stráž (2), Špičák (4)	19 ks
- Železniční stanice - nová kolej (svršek 49 E1)	6000 m
- Mezistaniční úseky – nová kolej (svršek 49 E1)	4800 m
- Výhybky nové	18 ks
- Nástupiště v žst. a zast. délky 170m ostrovní nástupiště – žst. Nýrsko (1), Zelená Lhota (1), Hamry – Hojsova Stráž (1), Železná Ruda-Alžbětín (1 stávající, úprava + 1 nové)	5 ks
- Poloostrovní nástupiště – žst. Janovice n. Ú. (2), Špičák (2), zast. Hojsova Stráž – Brčálník (1)	5 ks
- Přístřešky na nástupištích v rozměrech 8,5 x 2 x 2,44 m v žst. Nýrsko (1) a 8,4 x 2 x 2,5 v žst. Železná Ruda-Alžbětín (2)	3 ks

III. Projednání dokumentace

Seznam dokladů o projednání stavby, obsahuje kompletní identifikační údaje, vyjádření a stanoviska tj. č.j. a datum vystavení dotčených správních orgánů, správců sítí a složek ČD a.s. a SŽDC s.o. k předmětné stavbě.

Stavba je dle předložené přípravné dokumentace stavby situována převážně v obvodu dráhy na pozemcích ČR s právem hospodaření pro Správu železniční dopravní cesty, s.o. a ve vlastnictví Českých drah, a.s. Dále dojde i k dotčení pozemků ve vlastnictví neдрážních subjektů. Třetích subjektů se dotýkají i ochranná pásma (CHKO Šumava, Natura 200, VKP, ÚSES, CHOPAV) a přírodní památky. Dále dojde ke střetu s podzemními a nadzemními sítěmi a zařízeními technického charakteru.

Vyjádření orgánů státní správy:

- Ministerstvo dopravy ČR, zápis ze zasedání Centrální komise MD ze dne 26.9.2013.
- ČEZ Distribuce, a.s., Teplická 874/8, 405 02 Děčín se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. 1047941325 ze dne 13.11.2012. S dokumentací souhlasí -investor připomínky akceptuje.
- ČEZ ICT Services, a.s., Duhová 3/1531, 140 53 Praha 4 se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. P5A13000526420. V dané oblasti nemají žádné komunikační vedení.
- Český hydrometeorologický ústav pobočka Plzeň, Mozartova 41, 323 00 Plzeň se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. P12008091 ze dne 17.12.2013. Bez připomínek
- Hasičský záchranný sbor Plzeňského kraje, Územní odbor Klatovy, Aretinova129, 339 01 Klatovy se vyjádřil k dokumentaci pod č.j.HSPM-4879-4/2012 KT ze dne 14.10.201 – vydal souhlasné stanovisko.
- Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje se sídlem v Plzni, Skrétova 15, 303 22 Plzeň se vyjádřila k dokumentaci pod č.j. 21/22103/2012 ze dne 23.10.2012. KHS PK není dotčeným orgánem.
- Krajský úřad Plzeňského kraje Odbor životního prostředí, Škroupova 18, 306 13 Plzeň se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. ŽP/9044/12 ze dne 23.10.2012. Konstatoval, že zůstává v platnosti vyjádření č.j./14562/07 ze dne 8.1.2008. Stavba nebude posuzována podle zákona č.100/2001 Sb. Bez připomínek
- Lesy České republiky, s.p., Správa toků – oblast povodí Vltavy, Tyršova 1902, 256 01 Benešov se vyjádřil k dokumentaci pod č.j.LCR954/0065580/2012 ze dne 1.11.2012. Bez připomínek.
- Lesy České republiky, s.p., Lesní správa Klatovy, Voříškova 259, 339 01 Klatovy se vyjádřil k dokumentaci pod č.j.LČR220/001438/2012 ze dne 17.12.2012. Bez připomínek.

- MěÚ Klatovy, nám. Míru 62, 339 20 Klatovy se vyjádřil k dokumentaci pod koordinovaným závazným stanoviskem č. 587/12 ze dne 27.11.2012 vydal souhlasné stanovisko za splnění podmínek – stavba je v souladu se záměry územního plánování. Investor připomínky akceptuje.
- Archeologický ústav Akademie věd v ČR, oddělení archeologické památkové péče, Letenská 4, 118 01 Praha 1 zaslal k předložené dokumentaci formulář Oznamovací povinnost podle § 22 odst. 2 zákona č.20/1987.
- MěÚ Klatovy, nám. Míru 62, 339 20 Klatovy – vodní zákon §17 – se vyjádřil k dokumentaci pod č.j.ŽP/8591/13/Šp ze dne 21.10.2013 souhlasné stanovisko.
- Město Janovice nad Úhlavou, Harantova 132, 340 21 Janovice nad Úhlavou se vyjádřilo k dokumentaci pod č.j.01653/12/MěÚJan/Jdu ze dne 24.10.2012. Bez připomínek.
- MěÚ Nýrsko, Stavební úřad a odbor životního prostředí a silničního hospodářství, Náměstí 122, 340 22 se vyjádřil k dokumentaci pod č.j.MÚ/10/729/12 ze dne 8.11.2012. Bez připomínek.
- Úřad městysu Dešenice, Dešenice 162, 340 22 Nýrsko se vyjádřil k dokumentaci bez č.j. ze dne 30.11.2012. Bez připomínek.
- Obec Hamry, Hamry 30, 340 22 Nýrsko se vyjádřila k dokumentaci pod č.j. 488/12 ze dne 23.10.2012 nemá námitek ke stavbě.
- MěÚ Železná Ruda, Odbor výstavby – stavební úřad, Klostermannovo náměstí 295, 340 04 Železná Ruda se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. ÚP/2801/12/69-330 ze dne 10.10.2012. Bez připomínek.
- Policie ČR, Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje, Územní odbor Klatovy , Dopravní inspektorát Klatovy, Nábřeží kpt. Nálepky 412, 339 01 Klatovy se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. KRPP-175514/ČJ-2012-030406 ze dne 29.10.2012 s připomínkami týkající se rozhledových poměrů na přejezdech. Připomínky budou zapracovány v dalším stupni dokumentace. Investor dané připomínky akceptuje.
- Povodí Vltavy, s.p., závod Berounka, Denisovo nábřeží 14, 304 20 Plzeň se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. 66368/2012-342/Fr ze dne 16.1.2012. Investor dané připomínky akceptuje.
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Čerčanská 12, 140 Praha 4 se vyjádřilo k dokumentaci pod č.j.6154/12-33200/27/Mč ze dne 1.11.2012 souhlas s připomínkami.
- Správa národního parku a chráněné krajinné oblasti Šumava, 1.máje 260, 385 01 Vimperk se vyjádřila k dokumentaci pod č.j. NPS 08172/2012 ze dne 26.10.2012 – souhlasné závazné stanovisko.
- Šumavské vodovody a kanalizace a.s., Čsl. Legií 37, 339 01 Klatovy se vyjádřily k dokumentaci pod č.j. Nv/2012/1250946 ze dne 7.7.2012. Bez připomínek.
- O2 Telefonika CR, a.s., Za Brumlovkou 266/2, 140 22 Praha 4 se vyjádřila k dokumentaci pod č.j. PD 281/2012. Investor připomínky akceptuje.
- Vlastivědné muzeum Dr. Hostaše v Klatovech, p.o., Hostašova 1, 339 01 Klatovy se vyjádřilo k dokumentaci bez č.j. ze dne 12.12.2012. Investor připomínky akceptuje.
- Vodafon CR se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. Vyj_Prodex,s.r.o._Klatovy-Železná Ruda ze dne 20.8.2012. Investor připomínky akceptuje.
- Veolia Voda, VODOSPOL, s.r.o., Ostravská 169, 339 01 Klatovy se vyjádřila k dokumentaci pod č.j. V-133-2301-2012 ze dne 3.10.2012. Investor připomínky akceptuje.
- Ministerstvo obrany, Vojenská ubytovací a stavební správa Praha, Hradební 12, 110 15 Praha se vyjádřilo k dokumentaci pod č.j. 5170/58 701 – ÚP/2012-7103/44 ze dne 11.5.2012. Investor připomínky akceptuje.

K podzemním a nadzemním sítím se vyjádřily tyto mimo drážní organizace:

- ČEZ Distribuce, Teplická 874/8, 405 02 Děčín, vyjádření pod č.j. 01001194261, 258, 252, 244, 239, 238, 236, 235 ze dne 23.8.2013.
- ČEZ ICT Services a.s., Duhová 1531/3, 140 53 Praha, vyjádření pod č.j. P5A1300526420 ze dne 22.8.2013.
- Klatovská teplárna, a.s., Jateční 660/2, 339 01 Klatovy, vyjádření pod č.j. TU S 2012024 ze dne 15.5.2012.
- Policie ČR, Krajské ředitelství policie ČR, Odbor informačních a komunikačních technologií, Nádražní 2, 306 28 Plzeň. vyjádření pod č.j. KRPP-6524/ČJ-2012-0300IT ze dne 10.5.2012

- MěÚ Klatovy, Odbor rozvoje města, nám. Míru 62, 339 02 Klatovy, vyjádření pod č.j. ORM/1350/12/KI ze dne 3.5.2012.
- MěÚ Nýrsko, Náměstí 122, 340 22, vyjádřil pod č.j. MÚ/03/118/12 ze dne 21.5.2012.
- MěÚ Janovice n. Úhlavou, Harantova 132, 340 21, Janovice n. Úhlavou, se vyjádřil pod č.j. 00652/12/MěÚJan/Jdu ze dne 15.5.2012.
- Úřad městysu Dešenice, Dešenice 162, Nýrsko, se vyjádřil bez č.j. ze dne 10.5.2012.
- Obecní úřad Bezděkov, Bezděkov 7, 339 01 Klatovy, se vyjádřil mailem ze dne 24.4.2012.
- Obec Hamry, Hamry 30, 340 22 Nýrsko, se vyjádřila pod č.j. 189/12 ze dne 7.5.2012.
- RWE Distribuční služby s.r.o., Plynárenská 499/1, 657 02 Brno, vyjádření pod č.j. 5000619865 ze dne 7.5.2012.
- Šumavské vodovody a kanalizace a.s., Čsl. Legii 37, 339 01 Klatovy, se vyjádřily pod č.j. To/2012/1250315 ze dne 20.4.2012.
- Technické služby města Klatov, Sadová 362, 339 01 Klatovy, se vyjádřily bez č.j. ze dne 16.5.2012.
- Telefonica Czech Republic a.s, Za Brumlovkou 266/2, 140 22 Praha 4, vyjádření pod č.j. 77169/12 ze dne 9.5.2012.
- T-Mobile CR, technologický úsek, Tomíčkova 2144/1, 149 00 Praha, se vyjádřil bez č.j. dne 1.7.2012
- Veolia voda, Vodospol s.r.o., Ostravská 169, 339 01 Klatovy, se vyjádřila pod č.j. V-133-2301-2012 ze dne 3.11.2012
- Vodafon CR se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. Vyj_Prodex,s.r.o._Klatovy-Železná Ruda ze dne 20.8.2012.
- Ministerstvo obrany, Vojenská ubytovací a stavební správa Praha, Hradební 12, 110 15 Praha se vyjádřilo k dokumentaci pod č.j. 5170/58 701 – ÚP/2012-7103/44 ze dne 11.5.2012.

Projednání s drážními organizacemi včetně sítí:

- SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty, Malletova 10, 190 00 Praha 9 se vyjádřil k přípravné dokumentaci pod č.j. 4824/2012 – TÚDC ze dne 24.10.2012. Připomínky byly v přípravné dokumentaci respektovány z velké části a ostatní připomínky budou zapracovány v dalším stupni dokumentace.
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Plzeň, Sušická 23, 326 00 Plzeň se vyjádřil k přípravné dokumentaci pod č.j. 2496/2013-OR PLZ-ÚTN ze dne 13.2.2013. Připomínky byly v přípravné dokumentaci respektovány. Připomínky byly v přípravné dokumentaci respektovány částečně a ostatní připomínky budou zapracovány v dalším stupni dokumentace.
- SŽDC, s.o., Odbor traťového hospodářství, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil k přípravné dokumentaci pod č.j. 52895/12 - OTH ze dne 22.1.2012. Připomínky byly v přípravné dokumentaci respektovány.
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Plzeň, Sušická 23, 326 00 Plzeň se vyjádřil k přípravné dokumentaci pod č.j. 13199/2012-OR PLZ-ÚTN ze dne 30.10.2012. Připomínky byly v přípravné dokumentaci respektovány částečně a ostatní připomínky budou zapracovány v dalším stupni dokumentace.
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Plzeň, Sušická 23, 326 00 Plzeň se vyjádřil k přípravné dokumentaci pod č.j. 12893/2013-OR PLZ-ÚTN ze dne 5.-8.2013. Připomínky byly v přípravné dokumentaci respektovány.
- SŽDC, s.o., Odbor strategie, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha, se vyjádřil k přípravné dokumentaci pod č.j.47875/2012-OST ze dne 23.10.2012. Připomínky byly v přípravné dokumentaci respektovány.
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Plzeň, Sušická 23, 326 00 Plzeň, vyjádření pod č.j. 030/12-INV ze dne 14.5.2012
- SŽDC, s.o., Správa železniční energetiky, středisko Plzeň, Sušická 23, 326 00 Plzeň se vyjádřilo k přípravné dokumentaci pod č.j. 8307ISPD/2012-SŽE ze dne 24.10.2012. Připomínky byly v přípravné dokumentaci respektovány.
- SŽDC, s.o., Odbor základní řízení provozu, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil k přípravné dokumentaci pod č.j. 50484/2012 – OZŘP ze dne 8.11.2012. Připomínky byly v přípravné dokumentaci respektovány částečně a ostatní připomínky budou zapracovány v dalším stupni dokumentace.

- SŽDC, s.o., Odbor automatizace a elektrotechniky, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil k přípravné dokumentaci pod č.j. 8591/2013 - OAE ze dne 27.2.2013. Přípomínky byly v přípravné dokumentaci respektovány.
- ČD a.s., Regionální správa majetku Plzeň, Purkyňova 22, 301 00 Plzeň, se vyjádřila k přípravné dokumentaci pod č.j. 0319/RSM/Hu ze dne 11.7.2013. S provedením stavby souhlasí.
- ČD a.s., GŘ Odbor správy nemovitostí, Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1, se vyjádřil k přípravné dokumentaci pod č.j. 14719/2012-O31 ze dne 23.11.2012. S provedením stavby souhlasí.
- ČD a.s., GŘ Odbor investic, Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1, vyjádřil k přípravné dokumentaci se vyjádřilo k dokumentaci pod č.j. 1171/12-O3 ze dne 26.11.2012. S provedením stavby souhlasí.
- ČD a.s., Regionální správa majetku Plzeň, Purkyňova 22, 301 00 Plzeň, vyjádření pod č.j. 1417/12 ze dne 20.4.2012.
- ČD Telematika a.s., Pod Tábořem 369/8a, 190 00 Praha 9, vyjádření pod č.j. 9886/2012-O ze dne 21.5.2012.

V průběhu zpracování přípravné dokumentace byly svolány pracovní porady týkající se technického řešení a zpracování Ekonomického hodnocení a to ve dnech 11.7.2012, 18.7.2012, 24.7.2012, 25.7.2012, 17.9.2012 a 18.9.2012. Zápisy z těchto jednání jsou součástí dokladové části dokumentace.

K připomínkám odborných útvarů SŽDC a ČD se projektant vyjádřil v září 2013. Investor vyjádření projektanta akceptoval. Způsob řešení připomínek, navržených projektantem, bude uplatněn v zadání na zpracování projektu stavby.

IV. Zdůvodnění stavby

Umístění stavby „Rekonstrukce trati Klatovy - Železná Ruda“ je dáno průběhem železniční trati Klatovy - Železná Ruda a hranicemi drážního pozemku, v nichž bude stavba realizována.

Uvedená železniční trať má s výjimkou úseku Klatovy - Nýrsko typicky horský charakter, kdy trať je vedena na vysokých násypch a v hlubokých zářezích, často i skalních, které se neustále nepravidelně střídají o malých poloměrech. Z hlediska výškového se jednotlivé lokality nacházejí v nadmořské výšce v rozmezí od 465 (Nýrsko) do 836 (Špičák) m n.m.

Vzhledem k tomu, že železniční svršek a spodek v daném traťovém úseku a ve stanicích ve velmi špatném technickém stavu, materiál kolejového roštu je značně zastaralý a vzhledem k malým poloměrům i značně opotřebený. Výjimku tvoří v některých stanicích pouze staniční koleje č. 1, jejichž technický stav je uspokojivý. Tyto koleje jsou při výstavbě nových nástupišť a následné změně konfigurace stanic, vesměs rušeny a demontovány.

Nástupiště v žst. a na zastávkách a zázemí žst. i zastávek již nevyhovuje současným nárokům pro cestující veřejnost.

Stávající zabezpečovací a sdělovací zařízení je technicky i morálně opotřebováno, rovněž nevyhovuje nárokům na současný stav řízení železniční dopravy.

Tyto výše uvedené důvody vedly k nutnosti vyřešit danou situaci, tj. nalézt s efektivním vynaložením finančních prostředků řešení rekonstrukce traťových i staničních zabezpečovacích zařízení s možností dálkového ovládání (DOZ).

Pro stavbu je nutné navíc optimalizovat rozsah infrastruktury v jednotlivých žst., zejména vybudovat nová nástupiště výšky 550 mm nad TK. V žst. Železná Ruda-Alžbětín a Špičák jsou nová nástupiště vybudována a v ostatních žst. a zastávkách chybí.

V. Koncepce řešení

Stavba řeší infrastrukturu železniční dopravní cesty - trati v úseku Klatovy (mimo) – Železná Ruda-Alžbětín st.hr. a má charakter rekonstrukce trati. Hlavním cílem stavby je zvýšení cestovní rychlosti, zkrácení cestovní doby, zlepšení návaznosti na jiné spoje, zlepšení kultury cestování a zvýšení bezpečnosti drážní dopravy a racionalizace řízení provozu. Hlavním ekonomickým přínosem je úspora dopravních zaměstnanců a současně optimalizace nadbytečného kolejiště na potřebnou úroveň pro zachování potřebného objemu dopravy, se současným zvýšením bezpečnosti, jak železničního, tak i vlivu na silniční provoz.

Přípravná projektová dokumentace je členěna na 107 provozních souborů a 74 stavebních objektů. Tj.:

Provozní soubory**D. Technologická část****D.1 Železniční zabezpečovací zařízení****D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)**

PS 02-11-01	ŽST. Janovice nad Úhlavou, SZZ
PS 04-11-01	ŽST. Nýrsko, SZZ
PS 06-11-01	ŽST. Zelená Lhota, SZZ
PS 08-11-01	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, SZZ
PS 10-11-01	ŽST. Špičák, SZZ
PS 12-11-01	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, úpravy SSZ

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 01-12-01	Klatovy - Janovice nad Úhlavou, navázání PZS
PS 03-12-01	Janovice nad Úhlavou - Nýrsko, TZZ
PS 03-12-02	Janovice nad Úhlavou - Pocínovice, TZZ
PS 05-12-01	Nýrsko - Zelená Lhota, úprava PZZ
PS 07-12-01	Zelená Lhota - Hamry-Hojsova Stráž, TZZ, PZZ
PS 09-12-01	Hamry-Hojsova Stráž - Špičák, TZZ, PZZ
PS 11-12-01	Špičák - Železná Ruda-Alžbětín, TZZ, úprava PZZ

D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)

PS 00-15-01	Klatovy - Železná Ruda, DOZ
-------------	-----------------------------

D.2 Železniční sdělovací zařízení**D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů**

PS 00-21-01	Klatovy - Železná Ruda-Alžbětín, demontáž stávající sloupové trasy
PS 00-21-03	ŽST. Klatovy, přenosový systém
PS 01-21-01	Klatovy - Janovice nad Úhlavou, TK a DOK
PS 02-21-02	ŽST. Janovice nad Úhlavou, místní kabelizace
PS 02-21-03	ŽST. Janovice nad Úhlavou, přenosový systém
PS 03-21-01	Janovice nad Úhlavou - Nýrsko, TK a DOK
PS 04-21-02	ŽST. Nýrsko, místní kabelizace
PS 04-21-03	ŽST. Nýrsko, přenosový systém
PS 05-21-01	Nýrsko - Zelená Lhota, TK a DOK
PS 06-21-02	ŽST. Zelená Lhota, místní kabelizace
PS 06-21-03	ŽST. Zelená Lhota, přenosový systém
PS 07-21-01	Zelená Lhota - Hamry-Hojsova Stráž, TK a DOK
PS 08-21-02	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, místní kabelizace
PS 08-21-03	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, přenosový systém
PS 09-21-01	Hamry-Hojsova Stráž - Špičák, TK a DOK
PS 10-21-02	ŽST. Špičák, místní kabelizace
PS 10-21-03	ŽST. Špičák, přenosový systém
PS 11-21-01	Špičák-Železná Ruda-Alžbětín, TK a DOK
PS 11-21-03	Zast. Železná Ruda-město, přenosový systém
PS 11-21-53	Zast. Železná Ruda-centrum, přenosový systém
PS 12-21-01	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, místní kabelizace
PS 12-21-03	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, přenosový systém

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)

PS 02-22-01	ŽST. Janovice nad Úhlavou, zapojovač
PS 02-22-02	ŽST. Janovice nad Úhlavou, EZS
PS 02-22-03	ŽST. Janovice nad Úhlavou, ASHS
PS 04-22-01	ŽST. Nýrsko, zapojovač
PS 04-22-02	ŽST. Nýrsko, EZS
PS 04-22-03	ŽST. Nýrsko, ASHS
PS 06-22-01	ŽST. Zelená Lhota, zapojovač
PS 06-22-02	ŽST. Zelená Lhota, EZS
PS 06-22-03	ŽST. Zelená Lhota, ASHS
PS 08-22-01	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, zapojovač
PS 08-22-02	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, EZS

PS 08-22-03	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, ASHS
PS 10-22-01	ŽST. Špičák, zapojovač
PS 10-22-02	ŽST. Špičák, EZS
PS 10-22-03	ŽST. Špičák, ASHS
PS 11-22-02	Zast. Železná Ruda-město, EZS
PS 12-22-01	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, zapojovač
PS 12-22-02	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, EZS
PS 12-22-03	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, ASHS
PS 12-22-04	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, náhravací systém

D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)

PS 01-23-01	Zast. Bezděkov, rozhlas
PS 02-23-01	ŽST. Janovice nad Úhlavou, rozhlas
PS 02-23-02	ŽST. Janovice nad Úhlavou, vizuální informační systém
PS 02-23-03	ŽST. Janovice nad Úhlavou, přesný čas
PS 02-23-04	ŽST. Janovice nad Úhlavou, kamerový systém
PS 02-23-05	ŽST. Janovice nad Úhlavou, hlasové a orientační majáčky
PS 03-23-01	Zast. Petrovice nad Úhlavou, rozhlas
PS 04-23-01	ŽST. Nýrsko, rozhlas
PS 04-23-02	ŽST. Nýrsko, vizuální informační systém
PS 04-23-03	ŽST. Nýrsko, přesný čas
PS 04-23-04	ŽST. Nýrsko, kamerový systém
PS 04-23-05	ŽST. Nýrsko, orientační a hlasové majáčky
PS 05-23-01	Zast. Dešenice, rozhlas
PS 06-23-01	ŽST. Zelená Lhota, rozhlas
PS 06-23-02	ŽST. Zelená Lhota, vizuální informační zařízení
PS 06-23-03	ŽST. Zelená Lhota, přesný čas
PS 06-23-04	ŽST. Zelená Lhota, kamerový systém
PS 06-23-05	ŽST. Zelená Lhota, orientační a hlasové majáčky
PS 08-23-01	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, rozhlas
PS 08-23-02	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, vizuální informační systém
PS 08-23-03	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, přesný čas
PS 08-23-04	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, kamerový systém
PS 08-23-05	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, hlasové a orientační majáčky
PS 09-23-03	Zast. Hojsova Stráž-Brčálník, rozhlas
PS 09-23-04	Zast. Hojsova Stráž-Brčálník, kamerový systém
PS 10-23-01	ŽST. Špičák, rozhlas
PS 10-23-02	ŽST. Špičák, vizuální informační systém
PS 10-23-03	ŽST. Špičák, přesný čas
PS 10-23-04	ŽST. Špičák, kamerový systém
PS 10-23-05	ŽST. Špičák, hlasové a orientační majáčky
PS 11-23-03	Zast. Železná Ruda-město, přesný čas
PS 11-23-04	Zast. Železná Ruda-město, kamerový systém
PS 11-23-52	Zast. Železná Ruda-centrum, vizuální informační systém
PS 11-23-53	Zast. Železná Ruda-centrum, přesný čas
PS 11-23-54	Zast. Železná Ruda-centrum, kamerový systém
PS 12-23-01	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, rozhlas
PS 12-23-02	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, vizuální informační systém
PS 12-23-03	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, přesný čas
PS 12-23-04	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, kamerový systém
PS 12-23-05	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, hlasové a orientační majáčky

D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)

PS 00-24-01	Klatovy - Železná Ruda-Alžbětín, Úprava TRS
PS 02-24-01	ŽST. Janovice nad Úhlavou, MRTS
PS 04-24-01	ŽST. Nýrsko, MRTS
PS 06-24-01	ŽST. Zelená Lhota, MRTS
PS 08-24-01	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, MRTS
PS 10-24-01	ŽST. Špičák, MRTS
PS 12-24-01	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, MRTS + radioserver

D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

PS 12-25-01	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, dispečerský systém
-------------	--

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT**D.3.5 Technologie transformačních stanic VN/NN (energetika)**

PS 00-34-01	Elektrodispečink Plzeň, doplnění SW
PS 02-35-01	ŽST. Janovice nad Úhlavou, trafostanice 22/0,4kV
PS 10-35-01	ŽST. Špičák, úprava trafostanice

Stavební objekty**E. Stavební část****E.1 Inženýrské objekty****E.1.1 Železniční svršek a spodek**

SO 01-11-01	Klatovy - Janovice nad Úhlavou, zrušení izolovaných styků
SO 02-11-01	ŽST. Janovice nad Úhlavou, železniční svršek
SO 02-11-02	ŽST. Janovice nad Úhlavou, železniční spodek
SO 04-11-01	ŽST. Nýrsko, železniční svršek
SO 04-11-02	ŽST. Nýrsko, železniční spodek
SO 06-11-01	ŽST. Zelená Lhota, železniční svršek
SO 06-11-02	ŽST. Zelená Lhota, železniční spodek
SO 07-11-01	Zelená Lhota - Hamry-Hojsova Stráž, zvýšení traťové rychlosti
SO 08-11-01	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, železniční svršek
SO 08-11-02	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, železniční spodek
SO 09-11-01	Zast. Hojsova Stráž-Brčálník, železniční svršek
SO 09-11-02	Hamry-Hojsova Stráž - Špičák, zvýšení traťové rychlosti
SO 10-11-01	ŽST. Špičák, železniční svršek
SO 10-11-02	ŽST. Špičák, železniční spodek
SO 11-11-01	Zast. Železná Ruda-město, železniční svršek
SO 11-11-02	Zast. Železná Ruda-město, železniční spodek
SO 12-11-01	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, železniční svršek
SO 12-11-02	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, železniční spodek

E.1.2 Nástupiště

SO 02-12-01	ŽST. Janovice nad Úhlavou, nástupiště
SO 04-12-01	ŽST. Nýrsko, nástupiště a zpevněné plochy
SO 06-12-01	ŽST. Zelená Lhota, nástupiště a zpevněné plochy
SO 08-12-01	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, nástupiště a zpevněné plochy
SO 09-12-01	Zast. Hojsova Stráž-Brčálník, nástupiště a zpevněné plochy
SO 10-12-01	ŽST. Špičák, nástupiště a zpevněné plochy
SO 12-12-01	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, nástupiště a zpevněné plochy

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 02-13-01	ŽST. Janovice nad Úhlavou, přejezd v km 41,112
SO 06-13-01	ŽST. Zelená Lhota, úprava přejezdu ÚK v km 23,467
SO 08-13-01	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, úprava přejezdu ÚK v km 15,664

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 02-14-01	Propustek v ev. km 41,227
SO 02-14-02	Propustek v ev. km 41,269

E.2 Pozemní objekty**E.2.1 Pozemní objekty budov**

SO 04-21-01	ŽST. Nýrsko, technologická budova a garáž ST
SO 04-21-02	ŽST. Nýrsko, prohlížecká jáma
SO 06-21-01	ŽST. Zelená Lhota, stavební úpravy ve VB

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

SO 04-22-01	ŽST. Nýrsko, přístřešek pro cestující
SO 09-22-01	Zast. Hojsova Stráž-Brčálník, přístřešek pro cestující
SO 12-21-01	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, přístřešek pro cestující

E.2.4 Orientační systém

SO 01-24-01	Zast. Bezděkov u Klatov, orientační systém
SO 02-24-01	ŽST. Janovice nad Úhlavou, orientační systém
SO 03-24-01	Zast. Petrovice nad Úhlavou, orientační systém
SO 04-24-01	ŽST. Nýrsko, orientační systém
SO 05-24-01	Zast. Dešenice, orientační systém
SO 06-24-01	ŽST. Zelená Lhota, orientační systém
SO 08-24-01	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, orientační systém
SO 09-24-01	Zast. Hojsova Stráž-Brčálník, orientační systém
SO 10-24-01	ŽST. Špičák, orientační systém
SO 11-24-01	Zast. Železná Ruda-město, orientační systém
SO 11-24-02	Zast. Železná Ruda-centrum, orientační systém
SO 12-24-01	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, orientační systém

E.2.5 Demolice

SO 02-25-01	ŽST. Janovice nad Úhlavou, demolice
-------------	-------------------------------------

E.3 Trakční a energetická zařízení**E.3.4 Ohřev výměn - EOv**

SO 00-34-01	ŽST. Klatovy, EOv - server
SO 02-34-01	ŽST. Janovice nad Úhlavou, EOv
SO 04-34-01	ŽST. Nýrsko, EOv
SO 06-34-01	ŽST. Zelená Lhota, EOv
SO 08-34-01	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, EOv
SO 10-34-01	ŽST. Špičák, EOv
SO 12-34-01	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, EOv

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 01-36-01	Zast. Bezděkov, přípojka, úpravy osvětlení a rozvodů NN
SO 02-36-01	ŽST. Janovice nad Úhlavou, úpravy osvětlení a rozvodů NN
SO 02-36-02	ŽST. Janovice nad Úhlavou, přípojka 22kV
SO 03-36-01	Zast. Petrovice nad Úhlavou, přípojka a úpravy osvětlení
SO 04-36-01	ŽST. Nýrsko, přípojka, úpravy osvětlení a rozvodů NN
SO 05-36-01	Zast. Dešenice, přípojka, úpravy osvětlení a rozvodů NN
SO 06-36-01	ŽST. Zelená Lhota, úpravy osvětlení a rozvodů NN
SO 07-36-01	Zelená Lhota - Hamry-Hojsova Stráž, přípojka nn pro napájení PZZ v km 18,345
SO 07-36-02	Zelená Lhota - Hamry-Hojsova Stráž, přípojka nn pro napájení PZZ v km 20,531
SO 08-36-01	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, přípojka, úpravy osvětlení a rozvodů NN
SO 09-36-01	Zast. Hojsova Stráž-Brčálník, úprava a ovládání osvětlení
SO 09-36-02	Zast. Hojsova Stráž-Brčálník, přípojka nn pro napájení PZZ v km 11,054
SO 10-36-01	ŽST. Špičák, úpravy osvětlení a rozvodů NN
SO 10-36-02	ŽST. Špičák, přípojka 22kV
SO 10-36-03	ŽST. Špičák, osvětlení tunelu km 9,609 - 7,862
SO 11-36-01	Zast. Železná Ruda-město, úprava ovládání osvětlení
SO 11-36-02	Zast. Železná Ruda-centrum, úprava ovládání osvětlení
SO 12-36-01	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, úpravy osvětlení a rozvodů NN

Provozní soubory - popis**D.1 Zabezpečovací zařízení SZZ, TZZ, PZZ a DOZ**

PS 02-11-01	ŽST. Janovice nad Úhlavou, SZZ
PS 04-11-01	ŽST. Nýrsko, SZZ
PS 06-11-01	ŽST. Zelená Lhota, SZZ
PS 08-11-01	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, SZZ
PS 10-11-01	ŽST. Špičák, SZZ
PS 12-11-01	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, úpravy SZZ
PS 01-12-01	Klatovy - Janovice nad Úhlavou, navázání PZZ
PS 03-12-01	Janovice nad Úhlavou - Nýrsko, TZZ
PS 03-12-02	Janovice nad Úhlavou - Pocínovice, TZZ
PS 05-12-01	Nýrsko - Zelená Lhota, úprava PZZ
PS 07-12-01	Zelená Lhota - Hamry-Hojsova Stráž, TZZ, PZZ
PS 09-12-01	Hamry-Hojsova Stráž - Špičák, TZZ, PZZ

PS 11-12-01 Špičák - Železná Ruda-Alžbětín, TZZ, úprava PZZ
PS 00-15-01 Klatovy - Železná Ruda, DOZ

Stávající stav zabezpečovacího zařízení SZZ, TZZ, PZZ a DOZ:

- Žst. Janovice nad Úhlavou je vybavena elektromechanickým zabezpečovacím zařízením s řídicím přístrojem Rank a dvěma závislými stavědly vz. 5007. Na lichém zhlaví jsou vybudována světelná návěstidla, kde je provedena i vazba na traťové zabezpečovací zařízení směr Klatovy. Sudé zhlaví je opatřeno mechanickými odjezdovými i vjezdovými návěstidly, výhybky v celé žst. jsou opatřeny mechanickými přestavníky a závorníky. V obvodu žst. se nachází přejezdové zabezpečovací zařízení PZM1 v km 41,112 resp. v km 0,412 tratě Janovice nad Úhlavou – Domažlice. Ve směru na Nýrsko a na Pocinovice není žádné traťové zabezpečovací zařízení, jízdy vlaků se uskutečňují dle telefonického dorozumívání.
- Žst. Nýrsko je vybavena mechanickým zabezpečovacím zařízením. Výhybky jsou opatřeny výměnovými zámky, jehož výsledné klíče jsou drženy v ústředním zámku, případně v elektromagnetickém zámku na lichém zhlaví, kde je zřízeno světelné vjezdové návěstidlo, vč. předvěsti. Na sudém zhlaví je mechanické návěstidlo ovládané pomocí stavěcího kozlíku. V obvodu žst. se nachází přejezdová zabezpečovací zařízení PZM1 v km 34,698 a PZM1 v km 33,378. V obou sousedících mezistaničních úsecích není žádné TZZ, jízdy vlaku se uskutečňují na základě telefonického dorozumívání.
- Hláška, nákladíště a zastávka Zelená Lhota je vybavena mechanickým zabezpečovacím zařízením. Výhybky jsou opatřeny výměnovými zámky, jehož výsledné klíče jsou drženy v ústředním zámku, případně v elektromagnetickém zámku na lichém zhlaví, kde je zřízeno světelné vjezdové návěstidlo, vč. předvěsti. Na sudém zhlaví je mechanické návěstidlo ovládané pomocí stavěcího kozlíku. V obvodu žst. se nachází přejezdová zabezpečovací zařízení PZM1 v km 23,468 a PZM1 v km 22,856. V obou sousedících mezistaničních úsecích není žádné TZZ, jízdy vlaku se uskutečňují na základě telefonického dorozumívání.
- Žst. Hamry-Hojsova Stráž je vybavena mechanickým zabezpečovacím zařízením. Výhybky jsou opatřeny výměnovými zámky, jehož výsledné klíče jsou drženy v ústředním zámku. Návěstidla jsou zde světelná, odjezdová návěstidla skupinová. Návěstidla jsou obsluhována pomocí klíčů v elektromagnetickém zámku. V obvodu žst. se nachází přejezdové zabezpečovací zařízení 3SNI vzor SSSR v km 15,664. V obou sousedících mezistaničních úsecích není žádné TZZ, jízdy vlaku se uskutečňují na základě telefonického dorozumívání. V mezistaničním úseku Hamry-Hojsova Stráž – Špičák se jízdy vlaku uskutečňují dle předpisu SŽDC (ČD) D3.
- Žst. Špičák je dopravnou na trati, kde je provoz řízen dle předpisu SŽDC (ČD) D3. Výhybky jsou opatřeny výměnovými zámky, krajní výhybky č. 1 a 5 jsou opatřeny samovratným přestavňákem s nucenou polohou v jedné z krajních poloh a kontrolou polohy zábleskovým světlem. Kontrola těchto výhybek je přenášena prostřednictvím prvku dálkového přenosu do stavědla ESA11 v žst. Železná Ruda-Alžbětín. V uvedené dopravně jsou v základním stavu zapevněny všechny klíče od výměnových zámků, výkolejek a samovratných přestavňáků v ústředním zámku. Výsledný klíč z tohoto zámku je držěn v EZ3, který je kontrolován a uvolňován z pracoviště JOP v žst. Železná Ruda-Alžbětín. EZ3 je umístěn v hovorně D3 žst. Špičák.
- Žst. Železná Ruda-Alžbětín jedná se o přechodovou železniční stanici mezi ČD a DB. Stanice je vybavena elektronickým stavědlem typu ESA 11 s počítači náprav. Staniční dopravní koleje jsou v obou směrech vybaveny odjezdovými světelnými návěstidly, mimo koleje č. 2, kde liché vlakové cesty končí u mechanické návěsti „Stůj“. Dopravní program je omezen pouze na vlakové cesty, posun se provádí formou nezabezpečeného posunu. Součástí vnitřní výstroje SZZ ESA 11 jsou světelné obvody krycího návěstidla Sk a předvěsti PřSk, které kryje přejezd E1 – státní cesta I. třídy - při sudých vlakových cestách. Rozsvícení návěstního znaku „Volno“ je podmíněno rozhodnutím výpravčího v žst. Železná Ruda-Alžbětín. V případě, že vlak zastavuje na zastávce Železná Ruda město, není aktivována výstraha na přejezdu a návěstidlo je v poloze „Stůj“. Po dohodě výpravčího a strojvedoucího postaví výpravčí v žst. Železná Ruda-Alžbětín vlakovou cestu za návěstidlo Sk. Návěstní znak „Volno“ se rozsvítí až po sklopení závorových břeven PZS E1.

Návrh řešení stav zabezpečovacího zařízení SZZ, TZZ, PZZ a DOZ:

V předmětném traťovém úseku jsou navrženy dvě samostatná elektronická staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 v Janovicích nad Úhlavou a v Železně Rudě-Alžbětíně.

Ze žst. Janovice nad Úhlavou budou ovládané prováděcí počítače elektronických zabezpečovacích zařízení v žst. Nýrsko a Zelená Lhota. Zařízení bude koncipováno i pro možnost dálkového ovládaní žst. Pocinovice a celého ramene Janovice nad Úhlavou – Domažlice.

Ze žst. Železná Ruda-Alžbětín budou ovládané prováděcí počítače elektronických zabezpečovacích zařízení v žst. Hamry-Hojsova Stráž a žst. Špičák. Zařízení bude navrženo tak, aby celý úsek Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín bylo možné ovládat ze Železně Rudy-Alžbětína. V budoucnosti, se předpokládá ovládání celého úseku z CDP Praha.

Zařízení budou umístěná ve stavědlových ústřednách vybavených klimatizací. Zařízení budou dále vybavené diagnostikou. Diagnostické pracoviště soustředěné údržby pro nové zabezpečovací zařízení bude zřízeno v žst. Železná Ruda-Alžbětín.

Obsluha zařízení - stavění vlakových cest, jako i posunovacích cest mezi dopravními kolejemi bude z pracoviště dispečera. Posunovací cesty na manipulační koleje - nezabezpečené posunovací cesty bude možné realizovat po udělení souhlasu z pracoviště dispečera na jednotlivá pomocná stavědla. Za tímto účelem budou na zhlavích umístěny pomocné stavědla, v nichž bude umístěno ovládání elektromotorických přestavníků a taky elektromagnetické zámky s drženými klíči od místně stavěných výměn a výkolejek.

Nouzová obsluha zabezpečovacího zařízení ve všech stanicích bude umožněna z desky nouzových obsluh.

Všechna návěstidla staničního zabezpečovacího zařízení jsou navržena nová, světelná.

Výhybky budou opatřeny třífázovými elektromotorickými přestavníky rozřezného typu.

Pro zjišťování volnosti úseku a výhybek jsou navrženy počítače náprav, s ohledem na traťovou rychlost a menší provoz.

Pro nové staniční zabezpečovací zařízení bude položena nová kabelizace. Všechny nově pokládané kabely pro počítače náprav budou plněné se zvýšeným redukčním činitelem. Ostatní kabely pro zabezpečovací zařízení budou plněné typu.

Napájení zabezpečovacího zařízení bude zajištěno novými přípojkami nn. Přípojky budou přivedeny do napájecích rozvaděčů v technologických budovách.

Náhradní a nouzové napájení bude zajištěno ze staničních napájecích zdrojů, jehož součástí budou i baterie.

Nově budované zařízení bude umístěno v nově vybudovaných technologických objektech.

V žst. Zelená Lhota bude zařízení umístěné ve stávající budově, která bude stavebně upravena. V žst. Železná Ruda-Alžbětín bude zařízení umístěno v stávajících prostorech.

V rámci stavby budou vybudovaná nová přejezdová zabezpečovací zařízení a to v:

- žst. Janovice nad Úhlavou v km 41,112
- žst. Nýrsko v km 34,698 a v km 33,378
- žst. Zelená Lhota v km 23,468 a v km 22,856
- TÚ Zelená Lhota – Hamry-Hojsova Stráž v km 20,581 a v km 18,345
- žst. Hamry-Hojsova Stráž v km 15,664
- TÚ Hamry-Hojsova Stráž – Špičák v km 11,054

S ohledem na možné zvýšení rychlostí při následných rekonstrukcích traťových kolejí budou dle požadavku SŽDC OZŘP všechny přibližovací úseky (u nově budovaných i u stávajících přejezdů) vypočítány pro rychlost:

- 100 km/h v úseku Klatovy - Janovice nad Úhlavou
- 90 km/h v úseku Janovice nad Úhlavou - Nýrsko
- 80 km/h v úseku Nýrsko - Železná Ruda Alžbětín

V rámci výstavby jednotlivých PS traťového zabezpečovacího zařízení (TZZ) bude vybudováno nové traťové zabezpečovací zařízení. Samotné TZZ bude řešeno SW v nově budovaných SZZ. Dále v těchto PS bude řešeno zabezpečení nových přejezdů, úprava stávajících přejezdů, respektive jejich doplnění a navázání na odjezdová, respektive oddílová návěstidla.

V mezistaničním úseku Klatovy – Janovice nad Úhlavou, na základě zpracované dopravní technologie v rámci stavby, bude v mezistaničním úseku zřízeno automatické hradlo tj. dva prostorové oddíly pro dosažení požadované dopravní propustnosti. Navržené automatické hradlo je navrženo zřídit na zastávce Bezděkov.

V mezistaničním úseku Janovice nad Úhlavou – Pocínovice ve smyslu TNŽ 34 2620 čl. 9.3.4 je navrženo vybudování nového traťového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie - automatického hradla s vazbou na stávající SZZ v žst. Pocínovice. Volnost mezistaničního úseku bude zjišťována počítačem náprav.

V mezistaničním úseku Klatovy – Janovice nad Úhlavou, budou stávající dvojpásové kolejové obvody nahrazeny počítači náprav, které budou soustředěny do jednoho bodu staničního úseku Klatovy – Janovice nad Úhlavou, a nahradí stávající kolejové obvody ve smyslu Směrnice č. 30 SŽDC, s. o.

D.2 Železniční sdělovací zařízení TK, DOK, MK, přenosový systém, TRS, MRTS, IZ, TZ, EZS a ASHS

PS 00-21-01	Klatovy - Železná Ruda-Alžbětín, demontáž stávající sloupové trasy
PS 00-21-03	ŽST. Klatovy, přenosový systém
PS 01-21-01	Klatovy - Janovice nad Úhlavou, TK a DOK
PS 02-21-02	ŽST. Janovice nad Úhlavou, místní kabelizace
PS 02-21-03	ŽST. Janovice nad Úhlavou, přenosový systém
PS 03-21-01	Janovice nad Úhlavou - Nýrsko, TK a DOK
PS 04-21-02	ŽST. Nýrsko, místní kabelizace
PS 04-21-03	ŽST. Nýrsko, přenosový systém
PS 05-21-01	Nýrsko - Zelená Lhota, TK a DOK
PS 06-21-02	ŽST. Zelená Lhota, místní kabelizace

PS 06-21-03	ŽST. Zelená Lhota, přenosový systém
PS 07-21-01	Zelená Lhota - Hamry-Hojsova Stráž, TK a DOK
PS 08-21-02	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, místní kabelizace
PS 08-21-03	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, přenosový systém
PS 09-21-01	Hamry-Hojsova Stráž - Špičák, TK a DOK
PS 10-21-02	ŽST. Špičák, místní kabelizace
PS 10-21-03	ŽST. Špičák, přenosový systém
PS 11-21-01	Špičák-Železná Ruda-Alžbětín, TK a DOK
PS 11-21-03	Zast. Železná Ruda-město, přenosový systém
PS 11-21-53	Zast. Železná Ruda-centrum, přenosový systém
PS 12-21-01	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, místní kabelizace
PS 12-21-03	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, přenosový systém

Stávající stav kabelizace TK, DOK a MK:

V současné době jsou železniční stanice na trati Klatovy – Železná Ruda vybaveny pro místní řízení, tj. jsou obsazeny výpravčími. V úseku Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín je propojení řešeno traťovým hybridním kabelem.

Během souvisejících staveb (výstavba TZZ - přejezdy) byly již v rámci výkopových prací položeny dvě ochranné trubky a traťový metalický kabel v úseku žkm 36,490 - 39,849.

V železničních stanicích se nachází stávající místní kabelizace. Ta zajišťuje telefonní spojení od vjezdových návěstidel a pomocného stavědla.

Návrh řešení kabelizace TK, DOK a MK:

V rámci dálkové kabelizace v rozsahu železniční stanice Klatovy - Janovice nad Úhlavou bude položen traťový metalický kabel a dvě ochranné trubky pro dálkový optický kabel a jedna trubka v rámci žst. Klatovy jako příloha pro napájecí stanici. Do jedné z trubek bude zafouknutý optický kabel. Stejná dálková kabelizace je navržena i v traťovém úseku Janovice nad Úhlavou – Pocinovice v rámci PS 03-21-01 Janovice nad Úhlavou - Nýrsko, TK a DOK.

V žst. Klatovy je navržena příloha trubky v rámci výkopových prací a pokládky traťových kabelů (TK) a trubek z výpravní budovy (VB) po úroveň napájecí stanice, z důvodu přípravy napojení napájecí stanice optickým kabelem. Traťový kabel se ukončí v každé stanici v plném profilu. Část vláken nového optického kabelu bude zapojeno standardním způsobem a zbývající část bude využito pro výpichy v jednotlivých zastávkách pro napojení sdělovacích technologií (rozhlas, kamerový systém) a ovládání osvětlení. Místní kabelizace bude budována v jednotlivých stanicích na dotčené trati. Pro účely místní kabelizace budou položeny místní kabely pro propojení telefonních objektů k návěstidlům, objektům zabezpečovacího zařízení a popřípadě dalším stavebním objektům.

Stávající stav přenosových systémů:

V současné době není v traťovém úseku Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín vybudován žádný přenosový systém. Na této trati je provozován po optických vláknech a zčásti po metalickém kabelu Intranet SŽDC s aktivními prvky v žst. Železná Ruda-Alžbětín, Špičák, Hamry-Hojsova Stráž, Nýrsko, Janovice nad Úhlavou, Klatovy. V žst. Klatovy je stávající funkční přenosový systém SDH pro trat Plzeň - Klatovy.

Návrh řešení přenosových systémů:

V rámci stavby „Rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín“ bylo rozhodnuto vybudovat přenosový systém SDH s kapacitou STM 4, s integrovaným datovým přenosem s rozhraním E1 a Ethernet. Tento systém bude navázán v žst. Klatovy na stávající přenosový systém trati Plzeň – Klatovy.

Do dokumentace byl zapracován požadavek na dohled jednotlivých aktivních prvků a kompatibilitu přenosové cesty se stávajícím dohledovým systémem v Plzni.

PS 02-22-01	ŽST. Janovice nad Úhlavou, zapojovač
PS 02-22-02	ŽST. Janovice nad Úhlavou, EZS
PS 02-22-03	ŽST. Janovice nad Úhlavou, ASHS
PS 04-22-01	ŽST. Nýrsko, zapojovač
PS 04-22-02	ŽST. Nýrsko, EZS
PS 04-22-03	ŽST. Nýrsko, ASHS
PS 06-22-01	ŽST. Zelená Lhota, zapojovač
PS 06-22-02	ŽST. Zelená Lhota, EZS
PS 06-22-03	ŽST. Zelená Lhota, ASHS
PS 08-22-01	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, zapojovač
PS 08-22-02	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, EZS
PS 08-22-03	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, ASHS
PS 10-22-01	ŽST. Špičák, zapojovač
PS 10-22-02	ŽST. Špičák, EZS

PS 10-22-03	ŽST. Špičák, ASHS
PS 11-22-02	Zast. Železná Ruda-město, EZS
PS 12-22-01	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, zapojovač
PS 12-22-02	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, EZS
PS 12-22-03	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, ASHS
PS 12-22-04	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, nahrávací systém

Stávající stav telefonních zapojovačů:

V současnosti se v některých stanicích nacházejí zapojovače starších typů a ústředny digitálního dispečerského systému.

Návrh řešení telefonních zapojovačů:

V rámci stavby bude vybudován nový digitální dispečerský telefonní systém, který zabezpečí telefonní spojení jak v normálním, tak i nouzovém provozu.

- V železničních stanicích Janovice nad Úhlavou, Nýrsko, Zelená Lhota, Hamry-Hojsova Stráž a Špičák budou umístěny nové dispoziční a náhradní zapojovače, které budou přes digitální telefonní ústřednu (ATÚ) a přenosové zařízení zapojené do dispečerského okruhu.
- V železniční stanici žst. Železná Ruda-Alžbětín se na dispečerském pracovišti umístí dva IP zapojovače se dvěma náhradními zapojovači. Zde bude také vybudován nový zapojovač pro lokální ovládání žst. Hamry-Hojsova Stráž a žst. Špičák.
- V železniční stanici žst. Janovice nad Úhlavou bude zapojovač umožňovat lokální ovládání podřizovaných zapojovačů v žst. Nýrsko a žst. Zelená Lhota.

Stávající stav EZS:

V současnosti se v některých stanicích nachází elektrická zabezpečovací signalizace (EZS). Zpravidla na oknech dopravních kanceláří jsou instalovány venkovní mříže.

Návrh řešení EZS:

Ve všech místnostech s nově zřizovanou technologií bude vybudován elektronický zabezpečovací systém, umožňující, jak pasivní ochranu (mříže, bezpečnostní folie, bezpečnostní dveře, atd.), tak i detekci neautorizovaného vstupu do chráněného prostoru. V každé železniční stanici se umístí jedna ústředna EZS, na kterou se připojí ostatní prvky systému. Prostřednictvím síťových přepínačů se jednotlivé ústředny připojí na technologickou síť (TECHLAN) a následně na integrační server umístěný v žst. Železná Ruda-Alžbětín. Z tohoto místa bude možné monitorovat stav jednotlivých hlídaných objektů.

Na ústřednu EZS se také napojí čidla elektrické požární signalizace, které budou signalizovat vznik požáru v chráněných prostorech.

Stávající stav ASHS:

V současnosti se v stanicích nenachází žádná elektrická požární signalizace (EPS) a ani autonomní samočinný hasicí systém (ASHS).

Návrh řešení ASHS:

V rámci pracovních porad byl domluven rozsah návrhu zařízení a technologie. Chráněny budou jen následující, finančně a provozně důležité technologie budované v rámci předmětné stavby:

- žst. Janovice nad Úhlavou – stavědlová ústředna v novém technologickém domku
- žst. Nýrsko – stavědlová ústředna v novém technologickém domku
- žst. Zelená Lhota – stavědlová ústředna ve stávající výpravní budově
- žst. Hamry-Hojsova Stráž – stavědlová ústředna v novém technologickém domku
- žst. Špičák – stavědlová ústředna v novém technologickém domku
- žst. Železná Ruda-Alžbětín – stavědlová ústředna ve stávající výpravní budově a nová místnost sdělovacího zařízení ve stávající výpravní budově.

Monitoring a řízení systému bude zajišťováno z dispečerského centra v žst. Železná Ruda-Alžbětín, prostřednictvím integračního serveru.

Stávající stav nahrávacího systému:

Na trati Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín je instalován nahrávací systém v žst. Nýrsko a v žst. Železná Ruda-Alžbětín. V žst. Klatovy je instalován systém REDAT 3 pro trat Plzeň – Klatovy.

Návrh řešení nahrávacího systému:

Hlavní nahrávání trati bude v žst. Železná Ruda-Alžbětín z důvodu umístění dispečinku trati Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín. Jeho účelem bude centrálně zaznamenávat audio komunikaci digitálních zapojovačů, telefonních linek (analogových, digitálních, VOIP), rádiových sítí MRTS, traťového systému TRS. V žst. Železná Ruda-Alžbětín bude stávající nahrávací zařízení demontováno a vyměněno za novější technologii.

Z důvodu nemožnosti zokružovat přenosové cesty na této trati, bude audio komunikace duplicitně nahrávána - zálohována také v žst. Klatovy, kde se doplní stávající.

PS 01-23-01	Zast. Bezděkov, rozhlas
PS 02-23-01	ŽST. Janovice nad Úhlavou, rozhlas
PS 02-23-02	ŽST. Janovice nad Úhlavou, vizuální informační systém
PS 02-23-03	ŽST. Janovice nad Úhlavou, přesný čas
PS 02-23-04	ŽST. Janovice nad Úhlavou, kamerový systém
PS 02-23-05	ŽST. Janovice nad Úhlavou, hlasové a orientační majáky
PS 03-23-01	Zast. Petrovice nad Úhlavou, rozhlas
PS 04-23-01	ŽST. Nýrsko, rozhlas
PS 04-23-02	ŽST. Nýrsko, vizuální informační systém
PS 04-23-03	ŽST. Nýrsko, přesný čas
PS 04-23-04	ŽST. Nýrsko, kamerový systém
PS 04-23-05	ŽST. Nýrsko, orientační a hlasové majáky
PS 05-23-01	Zast. Dešenice, rozhlas
PS 06-23-01	ŽST. Zelená Lhota, rozhlas
PS 06-23-02	ŽST. Zelená Lhota, vizuální informační zařízení
PS 06-23-03	ŽST. Zelená Lhota, přesný čas
PS 06-23-04	ŽST. Zelená Lhota, kamerový systém
PS 06-23-05	ŽST. Zelená Lhota, orientační a hlasové majáky
PS 08-23-01	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, rozhlas
PS 08-23-02	ŽST... Hamry-Hojsova Stráž, vizuální informační systém
PS 08-23-03	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, přesný čas
PS 08-23-04	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, kamerový systém
PS 08-23-05	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, hlasové a orientační majáky
PS 09-23-03	Zast. Hojsova Stráž-Brčálník, rozhlas
PS 09-23-04	Zast. Hojsova Stráž-Brčálník, kamerový systém
PS 10-23-01	ŽST. Špičák, rozhlas
PS 10-23-02	ŽST. Špičák, vizuální informační systém
PS 10-23-03	ŽST. Špičák, přesný čas
PS 10-23-04	ŽST. Špičák, kamerový systém
PS 10-23-05	ŽST. Špičák, hlasové a orientační majáky
PS 11-23-03	Zast. Železná Ruda-město, přesný čas
PS 11-23-04	Zast. Železná Ruda-město, kamerový systém
PS 11-23-52	Zast. Železná Ruda-centrum, vizuální informační systém
PS 11-23-53	Zast. Železná Ruda-centrum, přesný čas
PS 11-23-54	Zast. Železná Ruda-centrum, kamerový systém
PS 12-23-01	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, rozhlas
PS 12-23-02	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, vizuální informační systém
PS 12-23-03	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, přesný čas
PS 12-23-04	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, kamerový systém
PS 12-23-05	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, hlasové a orientační majáky

Stávající stav informačního systému:

V současné době se ve stanicích a na zastávkách nenachází žádný vizuální informační systém pro cestující.

Návrh řešení informačního systému:

V rámci přípravné dokumentace je navrženo vybudování nového informačního systému pro vizuální informování cestujících a pro generování zvukových hlášení. Vizuální informační systém v jednotlivých stanicích a vybraných zastávkách tj.:

- Žst. Janovice nad Úhlavou – počítač informačního systému + vnější informační tabule
- Žst. Nýrsko – počítač informačního systému + vnější informační tabule
- Žst. Zelená Lhota – počítač informačního systému + vnitřní LCD monitor
- Žst. Hamry-Hojsova Stráž – počítač informačního systému + vnitřní LCD monitor
- Žst. Špičák – počítač informačního systému + vnější informační tabule
- Zast. Železná Ruda-Centrum – počítač informačního systému + vnější informační tabule
- Žst. Železná Ruda-Alžbětín – řídicí počítač informačního systému + vnější informační tabule. Řídicí počítač bude synchronizován z integračního serveru (synchronizace z DCF). Tím se zabezpečí jednotný čas s hodinovým zařízením.

Vnější informační tabule se v železničních stanicích umístí buď na zastřešení, anebo na průčelí výpravní budovy směrem ke kolejm.

Tabule i zvukové hlášení budou ovládány z řídicího počítače, který bude podřízeným počítačem integračního serveru dispečinku, který bude pro trať Klatovy – Železná Ruda umístěn v žst. Železná Ruda-Alžbětín.

Stávající stav hlasových a orientačních majáků:

V současné době se v žst. nenachází žádné hlasové orientační majáky.

Návrh řešení hlasových a orientačních majáků:

Hlasové orientační majáčky, pomocí akustického hlášení spouštěného dálkově nevidomou osobou, usnadní nevidomým a slabozrakým osobám prostorovou orientaci a poskytnou věcnou informaci. Nevidomý tak může dostat např. podrobný popis situace v okolí majáčku.

Majáčky budou umístěny v žst. Janovice nad Úhlavou, žst. Nýrsko, žst. Hamry-Hojsova Stráž, žst. Špičák a žst. Železná Ruda-Alžbětín. Přesné umístění majáčků bude nutné konzultovat se zástupci nevidomých.

Centrální přechody se také zabezpečí orientačními majáčky, přičemž bude signalizován stav centrálního přechodu z hlediska jeho volnosti a bezpečného přechodu přes něj. Změna hlášení se zabezpečí součinností hlasového majáku se zabezpečovacím zařízením.

Stávající stav rozhlasu:

V žst. Špičák, Železná Ruda-Alžbětín a na zastávkách Železná Ruda město a Železná Ruda centrum je vybudována rozhlasová ústředna RU 6.

V ostatních stanicích se žádný rozhlasový systém nenachází.

Návrh řešení rozhlasu:

V rámci profesních porady byl domluven následující rozsah zařízení a technologie rozhlasu. Ve všech železničních stanicích a zastávkách bude vybudováno nové rozhlasové zařízení, pozůstávající z rozhlasové ústředny, reproduktorů a kabelových rozvodů. Přímé hlášení do jednotlivých rozhlasových ústředěn bude možné ze zapojovačů prostřednictvím telefonní linky.

Místní ovládací pracoviště bude vybudováno v každé žst. v místnosti dopravní kanceláře. Toto pracoviště bude vybaveno ovládacím pultem s mikrofonom a klávesnicí pro ovládání jednotlivých větví a diagnostikou provozního stavu rozhlasu.

Všechny rozhlasové ústředny budou připojené do systému dálkového ovládání, které bude řízeno ze ŽST. Železná Ruda-Alžbětín.

Na zastávkách bude technologie umístěna do nových technologických objektů.

Stávající stav kamerového systému:

V žst. Špičák je instalovaná 1 otočná venkovní IP kamera na zdi výpravní budovy, na zastávce Železná Ruda město 1 otočná venkovní IP kamera na stožáru osvětlení u výpravní budovy a na zastávce Železná Ruda centrum instalovány 3 otočné venkovní IP kamery na stožárech (společně s reproduktory) podél nástupiště. V ostatních stanicích se žádný kamerový systém nenachází.

V žst. Železná Ruda-Alžbětín se nachází monitorovací, záznamové a ovládací pracoviště pro stávající kamerový systém.

Návrh řešení kamerového systému:

V současnosti je již ve výše uvedené stanici a zastávkách kamerový systém vybudován s přenosem obrazu do žst. Železná Ruda-Alžbětín, kde se nachází monitorovací a záznamové a ovládací pracoviště. Protože se jedná o starší kamerový systém a v současné době není možné zajistit integraci stávajících kamer do nového monitorovací a záznamové a ovládací pracoviště, budou kamerové systémy nahrazeny novým systémem.

V jednotlivých stanicích budou budovány otočné kamery o počtu 2 ks, na každém zhlaví 1 kus. Ta bude sloužit, jak pro účely dopravy, tak i kontrole provozního prostoru a nástupištních hran.

Nový kamerový systém se navrhuje vybudovat v následujících žst. a zastávkách:

- Žst. Janovice nad Úhlavou – 2x otočná kamera
- Žst. Nýrsko – 2x otočná kamera
- Žst. Zelená Lhota – 2x otočná kamera
- Žst. Hamry-Hojsova Stráž – 2x otočná kamera
- Žst. Železná Ruda-Alžbětín – 4x otočná kamera
- Zast. Železná Ruda - Město – 2x otočná kamera
- Zast. Železná Ruda - Centrum – 2x otočná kamera
- Zast. Hojsova Stráž-Brčálník – 1x otočná kamera

PS 00-24-01 Klatovy - Železná Ruda-Alžbětín, TRS

PS 02-24-01 ŽST. Janovice nad Úhlavou, MRTS

PS 04-24-01 ŽST. Nýrsko, MRTS

PS 06-24-01 ŽST. Zelená Lhota, MRTS

PS 08-24-01 ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, MRTS

PS 10-24-01 ŽST. Špičák, MRTS

PS 12-24-01 ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, MRTS + radioserver

Stávající stav TRS a MRTS:

V současné době se v žst. Hamry – Hojsova Stráž nenachází žádné zařízení tratového rádiového systému TRS. Na trati Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín je provozován TRS ve 2 stuhových sítích. První stuhová síť pokrývá úsek od žst. Klatovy (resp. Plzeň – Valcha) do žst. Zelená Lhota. Druhá stuhová síť pokrývá úsek od klatovského portálu tunelu u žst. Špičák do žst. Železná Ruda – Alžbětín. Úsek kolem žst. Hamry – Hojsova Stráž není rádiovým signálem TRS dostatečně pokrytý.

Návrh řešení TRS a MRTS:

Nově bude v žst. Hamry–Hojsova Stráž instalovaná základnová radiostanice se směrovými anténami. Ostatní stávající zařízení TRS na trati Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín zůstane zachováno. Z pohledu nově vytvářené stuhové sítě dojde k úpravám v zapojení a konfiguraci stávající TRS na této trati – přepojení základnových radiostanic v žst. Nýrsko a žst. Zelená Lhota do nově vytvořené stuhové sítě. Pro přenos se využije nově vybudovaná optická cesta.

Základnové radiostanice

Nová základnová radiostanice bude umístěna ve sdělovací místnosti nového technologického domku. Z důvodu dostupnosti bude umístěna na zdi. Pro základnovou radiostanici TRS bude instalován jeden nový bezúdržbový akumulátor v krytu.

Antény

Nově budou instalovány dvě směrové antény. Pro umístění směrových antén bude vystaven příhradový stožár v blízkosti nového technologického domku (TD). Antény budou přes dělicí člen napojeny do jednoho anténního svodu. Svod bude vybaven přepětovými ochranami a zaveden do sdělovací místnosti v TD. Z pohledu ochrany antén a následujícího zařízení před přímým úderem blesku bude na stožáru instalován oddálený jmač.

Rozvody

Vnější část koaxiálních kabelů bude přichytkami upevněna na anténním výložníku. Ostatní vnější rozvody jsou řešeny v rámci jednotlivých PS řešících sdělovací kabely v daných úsecích. Kabely rádiového zařízení TRS a pro anténní svody budou uvnitř budovy uloženy ve vkladacích instalačních lištách. Průrazy zdí mezi místnostmi a průrazy vně z budovy budou opatřeny chráničkou. Při souběhu a křížení s ostatními sdělovacími a silovými rozvody musí být dodržena minimální dovolená vzdálenost dle ČSN pro vyloučení vzájemného možného přenosu rušivých napětí.

MRTS

Účelem tohoto projektu je návrh nových základnových radiostanic pro síť SMV1, SMV2, VOS, STH (sít' tratového hospodářství), SSZ (sít' odvětví sdělovací a zabezpečovací techniky) včetně jejich anténních systému, jejich ovládání a připojení radiostanic do datové sítě.

Dodané technologie musí být kompatibilní, zavedené a schválené pro prostředí železniční telekomunikační sítě SŽDC, umožňující dálkový dohled z prostředí servisní organizace ŽTM.

V současné době je v žst. Janovice nad Úhlavou, v žst. Nýrsko, v žst. Zelená Lhota, v žst. Hamry-Hojsova Stráž, v žst. Špičák využíván tratový rádiový systém TRS a dvě místní rádiové sítě – SMV a VOS (všeobecná operativní součinnostní síť).

Pro síť SMV je využívána základnová radiostanice PR 21, která je umístěna v DK. Pro síť VOS je využívána také základnová radiostanice PR 21, taktéž umístěna v DK. Obě radiostanice využívají přes anténní slučovač jednu společnou všesměrovou anténu.

V žst. Špičák jsou provozovány dvě místní rádiové sítě – STE (sít' technologická) a VOS (všeobecná operativní součinnostní síť).

Základnové radiostanice

Provoz všech 4 sítí bude zajištěn novými základnovými radiostanicemi. Je navrženo provozování sítí SMV1, SMV2, VOS, STH a SSZ.

Pro síť SMV a VOS je uvažováno s nahrazením stávajících přenosných radiostanic pro každou síť v žst. Železná Ruda-Alžbětín, kde budou k dispozici pro použití v jednotlivých žst. na trase Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín.

Ve všech stanicích jsou navrženy nové základnové radiostanice. Lokální ovládání základnových radiostanic bude pomocí nově instalovaných lokálních ovladačů. Dálkové ovládání bude pomocí IP zapojovače v žst. Železná Ruda-Alžbětín.

Rádiový bod MRS Špičák bude situovaný do TRS na klatovském portálu tunelu Špičák, pro pokrytí jednak tunelu, jednak úseku tratě, tunel Špičák - předvěst Hamry (od žst. Špičák).

Anténní svody

Anténní systémy sítí SMV a VOS budou nově instalovány na anténním výložníku na střeše výpravní budovy. Oba anténní svody budou vybaveny přepětovými ochranami a zavedeny do místnosti DK.

Záznamové zařízení

Úpravu a doplnění stávajícího záznamového zařízení řeší PS 12-22-04 žst. Železná Ruda-Alžbětín, nahrávací systém.

PS 12-25-01 ŽST... Železná Ruda-Alžbětín, dispečerský systém

Stávající stav dispečerského systému:

V současné době je dispečerský systém zaveden v úseku žst. Železná Ruda-Alžbětín – žst. Špičák. Řízení probíhá ze žst. Železná Ruda-Alžbětín.

Návrh řešení dispečerského systému:

Dispečerský systém v žst. Železná Ruda - Alžbětín bude vybudován pro trat Klatovy – Železná Ruda Alžbětín. V dopravní kanceláři ve VB bude umístěn IP zapojovač s dotykovým displejem a LCD monitor s PC myší a klávesnicí od integračního serveru. Digitální zapojovače budou umístěny na stole dispečera a budou umožňovat dispečerské ovládání technologií jako jsou tlf. ústředny, rozhlas, hlášení do informačních systému, MRTS v žst. a zastávkách na trati. Celá stuhová síť TRS trati Klatovy – Železná Ruda bude ovládána separátně bez návaznosti na IP zapojovače – tj. nebude se doplňovat interface TRS pro možnost ovládání TRS prostřednictvím ethernetové sítě. Do integračního serveru bude začleněn EZS/ASHS, IP kamery, Informační systémy, EOVS+DOOS. Je navrženo, aby jeden LCD monitor zobrazoval IP kamery a druhý monitor přehledně zobrazoval celkový stav ostatních připojených technologií z trati Klatovy – Železná Ruda.

V případě signalizace poplachových a poruchových stavů bude možné automatické zobrazení konkrétní události a detailu. Bude přehledně zobrazen situační plán, konkrétně sledovaný prostor, rozmístění hlásičů, případně další doplňkové informace. Pro zobrazení historie událostí a způsobu reakce obsluhy bude možné vyvolat archiv.

D.3 Silnoproudá technologie vč. DŘT

PS 00-34-01 Elektrodispečink Plzeň, doplnění SW
PS 02-35-01 ŽST... Janovice nad Úhlavou, trafostanice 22/0,4kV
PS 10-35-01 ŽST... Špičák, úprava trafostanice

Návrh řešení silnoproudé technologie vč. DŘT

Tato část projektové dokumentace se zabývá návrhem nových energetických technologií a zařízení pro napájení železničních stanic a jejich dálkové monitorování a ovládání z pracoviště Elektrodispečinku v Plzni. V rámci stavby budou vybudovány nové transformační stanice vn/nn napájené z distribuční sítě ČEZ Distribuce a.s.

Nové transformační stanice 22/0,4 kV v žst. Janovice nad Úhlavou o výkonu 100 kVA a vžst. Špičák o výkonu 400 kVA budou kioskové trafostanice s vnitřní obsluhou s jedním distribučním transformátorem 22/0,4kV. Trafostanice budou vyhotoveny s možností výměny transformátoru přes dveře, střecha bude sedlová. Transformační stanice budou vybavené suchým transformátorem, rozváděči vn, nn, kompenzačním rozváděčem a fakturačním měřením. Napájení trafostanic bude provedeno kabelovým přívodem napojeným ze stávajících vn vzdušných distribučních vedení ČEZ Distribuce a.s.

Stavební objekty - popis**E.1 Inženýrské objekty – železniční spodek a svršek, nástupiště, železniční přejezdy, mosty a propustky**

SO 01-11-01 Klatovy - Janovice nad Úhlavou, zrušení izolovaných styků
SO 02-11-01 ŽST. Janovice nad Úhlavou, železniční svršek
SO 02-11-02 ŽST. Janovice nad Úhlavou, železniční spodek
SO 02-12-01 ŽST. Janovice nad Úhlavou, nástupiště
SO 02-13-01 ŽST. Janovice nad Úhlavou, přejezd v km 41,112

Popis stávajícího stavu v žst. Janovice n. Úhlavou:

Na železnorudské a domažlické trati a v žst. Janovice nad Úhlavou v koleji č. 1 je železniční svršek tvaru S49 na betonových i dřevěných pražcích. V kolejích č. 2, 3, 4 a 5 jsou kolejnice tvaru A na dřevěných pražcích. V roce 2003 proběhla v rámci údržby částečná rekonstrukce kolejového roštu v souběhu tratí. Klatovské zhlaví bylo rekonstruováno v osmdesátých letech a je tvořeno poměrovými výhybkami tvaru S49. V manipulační koleji č. 5 a na železnorudském zhlaví jsou stupňové výhybky na ocelových i dřevěných pražcích.

Traťová rychlost je ve směru z Klatov 90 km/h až po železnorudské zhlaví; přes zhlaví a navazující oblouk 40 km/h a pak 80 km/h. Traťová rychlost domažlické tratě za zhlavím je 60 km/h.

Betonové pražce vlivem stáří materiálu vykazují praskliny, dřevěné pražce jsou místy vyhnité se zatlačenými podkladnicemi. Stav upevnění kolejnic nezaručuje dlouhodobě dodržení požadovaného rozchodu koleje. Podkladnice a upevnění jsou značně zkorodované a je zde výrazně snížena jeho držebnost. Kolejové lože je v celém úseku znečištěné prachovitou a hlinitou příměsí a místy zarostlé.

V současné době je v žst. Janovice nad Úhlavou u koleje č. 1 zvýšené jednostranné nástupiště se zpevněnou hranou z betonových desek v délce 152 m a nezpevněnou hranou v délce 20 m. U koleje č. 2 se nachází zvýšené jednostranné nástupiště s nezpevněnou hranou v délce 140 m. U koleje č. 3 je zvýšené nástupiště jednostranné se zpevněnou hranou z betonových desek o délce 48 m.

Přístup k nástupišťům je úrovnňový a přechody pro cestující slouží také jako přejezdy pro služební vozíky.

Rekonstrukce přejezdu v km 41,112 trati Plzeň – Železná Ruda je vyvolána potřebou provedení prací na rekonstrukci železnorudského zhlaví v žst. Janovice nad Úhlavou a přilehlém traťovém úseku. Pro umožnění úprav GPK a zřízení trativodního odvodnění mezi šachtami a rovněž z důvodu stavebně-technického stavu přejezdu, je nutné stávající konstrukci rozebrat a osadit novou, včetně napojení přilehlé komunikace a zajištění rozhledových poměrů.

Návrh řešení v žst. Janovice n. Úhlavou:

Obsahem stavby je rekonstrukce kolejiště žst. Janovice nad Úhlavou mimo klatovského zhlaví, úprava kolejiště na tři průběžné koleje č. 1, 2, 3, vybudování nástupišť s dvěma nástupními hranami délky 170 m, sloučení souběhu železnorudské a domažlické trati v úseku za železnorudským zhlavím, směrová a výšková úprava navazujících oblouků obou tratí. Předpokládaný rozsah úprav železničního svršku je následovný:

- v km 40,500 – 40,727 213 se vykoná směrová a výšková úprava koleje
- v km 40,727 213 – 41,711 279 se vykoná rekonstrukce železničního spodku a svršku sloučené železnorudské koleje a navazující staniční koleje č. 1. V uvažované trase jsou vloženy nové výhybky č. 8, 7, 6
- v km 41,711 279 – 41,779 659 se vykoná směrová a výšková úprava koleje č. 1
- v km 41,260 667 – cca 41,570 se vykoná rekonstrukce železničního spodku a svršku koleje č. 3
- v km 1,274 663 – 0,834 497 se vykoná směrová a výšková úprava domažlické koleje
- v km 0,834 497 – 0,726 701 (konec výhybky č. 8) se vykoná rekonstrukce železničního spodku a svršku domažlické koleje při napojení na výhybku č. 8
- v km 41,317 780 – 41,707 740 se vykoná rekonstrukce železničního spodku a svršku koleje č. 2
- v km 41,707 740 – 41,779 659 se vykoná směrová a výšková úprava koleje č. 2

V rámci rekonstrukce žst. Janovice nad Úhlavou bude provedeno rozšíření tělesa železničního spodku a rozšíření železniční koruny v zářezech a násypch, zřízení nového odvodňovacího zařízení tělesa železničního spodku a vybudování nového odvodnění na přejezdu. Součástí objektů železničního spodku je též oblast přechodů z propustků a přejezdu na zemní těleso.

Návrh technických řešení na úpravu tělesa železničního spodku, staveb a zařízení železničního spodku vycházel z výsledků průzkumů, z podrobných měření a z místních šetření, z projektových podkladů předaných správcem objektů a z projednání se zástupci objednatele a správce. Rozsah úprav na objektech je dán jejich dnešním stavem, který na mnoha úsecích neodpovídá předpisovému stavu trati.

Dle připomínek SŽDC OŘ ST Plzeň se dodatečně počítalo s prodloužením komplexní rekonstrukce železničního spodku (KRŽS) k.č. 1 materiálem novým až ke konci výhybky (KV) č. 2 cca 100 m (vyzískaný materiál se použije na rekonstrukci k.č. 2 až ke KV č. 3). Definitivně o prodloužení musí rozhodnout investor v dalším stupni projektové dokumentace. Taktéž se délka odvodnění mezi k.č. 1 a 2 přizpůsobila rozsahu sanace, tj. prodloužila se do km 41,711.

V žst. Janovice nad Úhlavou budou zřízena 2 nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK.

U koleje č. 1 bude poloostrovní jednostranné nástupiště o délce nástupní hrany 170 m v km 41,385 – 41,555. U koleje č. 3 bude vnější nástupiště délky 170 m v km 41,362 – 41,532.

Nástupiště se nacházejí u kolejí v přímé s převýšením $p=0$ mm.

Konstrukce nástupišť vychází ze vzorového listu Ž 8.42-N. Nástupiště jsou typu L bez konzolových desek. Nově navržená výška nástupní hrany bude 550 mm nad TK a vzdálenost nástupištní hrany od osy přilehlé koleje bude 1670 mm. Kryt nástupiště bude tvořen zámkovou dlažbou do vzdálenosti min. 3 m od nástupištní hrany.

- SO 04-11-01 ŽST. Nýrsko, železniční svršek
- SO 04-11-02 ŽST. Nýrsko, železniční spodek
- SO 04-12-01 ŽST. Nýrsko, nástupiště a zpevněné plochy

Popis stávajícího stavu žst. Nýrsko:

Železniční stanice Nýrsko leží v km 33,751 – 34,401 celostátní železniční trati Plzeň - Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín.

V současné době je ve stanici omezena rychlost na 40 km/h. Přilehlé navazující traťové úseky jsou provozované rychlostí 60 km/h ve směru na Klatovy a 70 km/h ve směru na Železnou Rudu. Současnou

rychlost omezuje zejména nevyhovující stav železničního svršku, neumožňující dosažení vyšší rychlosti a rovněž nevyhovující stav železničního spodku.

Ve stanici se nachází 4 průběžné dopravní koleje (č. 1,2,3 a 5), 2 průběžné manipulační koleje (č. 4 a 7, u k. č. 4 je čelně - boční rampa), 3 kusé manipulační koleje a vlečka Jola Hodousice. Stanice je vybavena pouze úrovnovými nástupišti.

Stanice leží v příznivých sklonových poměrech s podélným sklonem 0,575 ‰. Navazující traťový úsek na Železnou Rudu stoupá 15,4 ‰, traťový úsek na Klatovy leží ve sklonu 0,4 ‰.

U stávající koleje č. 1 je deskové nástupiště délky 106 m prodloužené sypanou částí délky 23 m. U stávající koleje č. 3 je nástupiště z tvární délky 95 m v kombinaci se sypaným nástupištěm délky 135 m. Mezi výpravní budovou a kolejí č. 2 je plocha zpevněná zámkovou dlažbou, u koleje ukončená tvárnicemi Tischer. V ev. km 34,055 se nachází železniční přejezd s omezeným vjezdem pouze pro dopravní obsluhu a zaměstnance SŽDC. Přejezd z betonových panelů vedoucí přes všechny staniční koleje umožňuje přístup k budovám ST (TO).

Návrh řešení v žst. Nýrsko:

Kolejové úpravy vyplývají z umístění nového mimoúrovňového nástupiště v místě rušené stávající koleje č. 1. V současné době je ve stanici omezena rychlost na 40 km/h. Přilehlé navazující traťové úseky jsou provozované rychlostí 60 km/h ve směru na Klatovy a 70 km/h ve směru na Železnou Rudu. Současnou rychlost omezuje zejména nevyhovující stav železničního svršku neumožňující dosažení vyšší rychlosti a rovněž nevyhovující stav železničního spodku.

Začátek úprav v km 33,750 je v místě stávajícího začátku výhybky (ZV) č. 13, konec úprav v km 34,425. Hlavní dopravní kolej č. 1 je navržena v přímé a částečně u obou zhlaví v oblouku $r = 1500$ m pro rychlost $V = 70$ km/h. Stávající převýšení v oblouku za stanicí ve směru na Klatovy $r = 394$ m nevyhovuje pro rychlost $V = 70$ km/h, bude tedy nutné provést směrové a výškové vyrovnání až do km 34,832.

Zapojení dopravních kolejí liché skupiny na železnorudském zhlaví (kolej č. 3) a sudé skupiny (kolej č. 2) je řešeno pomocí jednoduchých a obloukových výhybek tvaru 1:9-300 pro rychlost 50 km/h. Zapojení manipulačních kolejí liché skupiny (kolej č. 5,7) a sudé skupiny (vlečka Jola) výhybkami tvaru 1:7,5-190 umožňuje rychlost 40 km/h.

Zapojení dopravních kolejí liché skupiny na klatovském zhlaví (kolej č. 3) je řešeno pomocí obloukové výhybky pro rychlost 50 km/h. Zapojení dopravních kolejí sudé skupiny (kolej č. 2) je řešeno pomocí jednoduchých a obloukových výhybek pro rychlost 50 km/h. Zapojení manipulačních kolejí sudé skupiny (kolej č. 4,6) výhybkami pro rychlost 40 km/h.

V dopravních kolejích je navržen průběh nivelet shodný, celá stanice se nachází ve sklonu 0,354 ‰.

V hlavní koleji č. 1 je navržena rychlost $V = 70$ km/h pro klasické soupravy. V ostatních dopravních kolejích č. 2 a 3 je na obou zhlavích navržena stavební rychlost $V = 50$ km/h. Manipulační a kusé koleje č. 4, 5, 6 a 7 na obou zhlavích jsou navrženy na rychlost $V = 40$ km/h. Užitečná délka nástupiště 170 m.

SO 06-11-01	ŽST. Zelená Lhota, železniční svršek
SO 06-11-02	ŽST. Zelená Lhota, železniční spodek
SO 06-12-01	ŽST. Zelená Lhota, nástupiště a zpevněné plochy
SO 06-13-01	ŽST. Zelená Lhota, úprava přejezdu ÚK v km 23,467

Popis stávajícího stavu žst. Zelená Lhota:

Železniční stanice Zelená Lhota se nachází v km 22,961 97 (výhybka č. 4) až km 23,482 06 (výhybka č. 1) trati Železná Ruda - Plzeň. V současné době je traťová rychlost v oblasti stanice omezena na $V = 40$ km/h, traťová rychlost v navazujících úsecích před a za stanicí od uvedené kilometráže je 70 km/h. Současnou rychlost omezuje zejména špatný stav železničního svršku ve stanici, neumožňující dosažení vyšší rychlosti.

Z hlediska směrových poměrů leží stanice v přímé mezi dvěma protisměrnými oblouky.

Z hlediska sklonových poměrů je ve stanici staniční kolej č. 1 vedena ve vodorovné, před stanicí je trať ve sklonu cca -14,5 ‰, za stanicí cca -11,1 ‰.

Ve stanici se nachází 1 průběžná dopravní kolej (č. 1) a 2 manipulační koleje (č. 2 a 3). Ve stanici je pouze jediná udržovaná kolej v uspokojivém stavu – staniční kolej č. 1. Tato kolej bude ve stavbě demontována z důvodu uvolnění prostoru pro nové nástupiště. Vzhledem k dezolátnímu stavu zbývajících dvou kolejí č. 2 a 3 ve stanici je při rekonstrukci obou zhlaví nutné demontovat i tyto koleje.

Stávající kolejiště stanice je celé z kolejnic tvaru A na pražcích dřevěných, betonových (pouze v části koleje č. 1) a ocelových z let 1954 až 1988 s upevněním T. Stávající výhybky jsou rovněž tvaru A na ocelových pražcích z téže doby. Držebnost upevnění u všech kolejí je vzhledem ke stáří svršku nedostatečná, kolejiště stanice je zarostlé, kolejové lože v kolejích č. 2 a 3 zanesené, manipulační kolej č. 2 je používána jen minimálně.

U koleje č. 1 je v současné době úrovnové nástupiště sypané ze štěrkodrti délky 210 m. Přístup na nástupiště je zajištěn panelovým přechodem v koleji č. 2 z plochy před výpravní budovou. U koleje č. 2 je větší plocha po zbouřaném skladu s nákladní rampou.

Ve směrových obloucích před stanicí a za stanicí je v současné době traťová rychlost 70 km/h, ve stanici v koleji č. 1 je traťová rychlost snížena na 40 km/h. Výškové poměry podle dostupné dokumentace uvádí celou stanici ve vodorovné, ale ve skutečnosti je kolejiště v mírném spádu -0,2 ‰.

Stávající přejezd účelové komunikace (ÚK) v km 23,467 trati leží v přímé, v místě těsně před železniční stanicí Zelená Lhota. Účelová komunikace, která trať kříží, spojuje místní části obce Zelená Lhota. Úhel křížení je cca 68°.

Návrh řešení žst. Zelená Lhota:

Traťová kolej před i za stanicí, která je vedena ve směrových obloucích, umožňuje dosažení traťové rychlosti $v=70$ km/h. V rámci stavby se provede pouze její směrové a výškové vyrovnání v souvislosti s rekonstrukcí obou zhlaví – vždy však jen v délce přechodnic k přilehlým obloukům a s minimální směrovou a výškovou úpravou.

Koncepčně je kolejiště žst. Zelená Lhota řešeno tak, aby do nové dopravní koleje č. 1 byla umožněna jízda rychlostí $v = 70$ km/h a do nové dopravní koleje č. 2 rychlostí $v = 50$ km/h. Poloha železnorudského zhlaví je dána potřebou ukončit oblouky za výhybkami nejdále u začátku oboustranného nástupiště. Polohu klatovského zhlaví určila podmínka umístit začátek výhybky č. 1 do místa před začátkem přejezdu místní komunikace a zároveň aby oblouky za výhybkami měly začátek nejdále u konce oboustranného nástupiště. Díky snížení počtu kolejí a použití transformované výhybky prakticky nedojde ke zmenšení užitečných délek nových kolejí oproti stávajícím.

Nově navržené kolejové řešení stanice vychází z umístění nového poloostrovního mimoúrovňového nástupiště, které bude vybudováno namísto stávající koleje č. 1.

Osová vzdálenost nově navržených kolejí č. 1 a č. 2 ve stanici je 9,5 m (2 x 4,750 m). Nástupiště je situováno mezi kolejemi č. 1 a č. 2. U koleje č. 3 v přímé, u koleje č. 1 také v přímé, přičemž oblouky za výhybkami do nástupiště nezasahují, takže je vzdálenost nástupištní hrany od obou os kolejí navržena v celé délce nástupiště jednotná 1 670 mm.

Nové železnorudské zhlaví je z důvodu jeho nové koncepce posunuto směrem do stanice. Zapojení koleje č. 2 je řešeno transformovanou výhybkou, navazující na kolejové S. Plzeňské zhlaví je koncepčně stejné, jen zrcadlově převrácené. Směrové koleje ve stanici umožňuje dosažení požadované traťové rychlosti 70 km/h. Osová vzdálenost kolejí č. 1 a 2 (9,50 m) zachovává podmínku ponechat nové koleje pokud možno v osách kolejí původních a zároveň mezi ně vložit oboustranné nástupiště co největší šířky tak, aby byla v celé délce nástupiště stejná – bez nutnosti jeho zúžení u zhlaví.

Při výškovém návrhu rovněž nedochází k výrazným zdvihům či poklesům nivelety koleje oproti stávajícímu stavu. Nově navržené sklonové poměry sledují dnešní celkový sklon kolejiště stanice -0,200 ‰ s napojením na stávající stav na obou koncích. Délka nástupiště ve stanici byla navržena na základě dopravní technologie, vypracované v rámci PD, podle níž současná i výhledová osobní doprava v úseku Železná Ruda-Klatovy je a bude prováděna pomocí maximálně 6-ti vozových jednotek. Pro tyto soupravy postačuje užitečná délka nástupiště 170 m. Nástupiště je zde navrženo tak, že umožňuje příjezd a odjezd vlaků v obou směrech, při dodržení jeho požadované užitečné délky. Ve stanici Zelená Lhota vychází, z důvodu situování centrálního přechodu, stavební délka nového nástupiště 190 m.

SO 08-11-01	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, železniční svršek
SO 08-11-02	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, železniční spodek
SO 08-12-01	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, nástupiště a zpevněné plochy
SO 08-13-01	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, úprava přejezdu ÚK v km 15,664

Popis stávajícího stavu žst. Hamry-Hojsova Stráž:

Železniční stanice Hamry-Hojsova Stráž se nachází v km 15,781 (výhybka č. 7) až km 16,307 (výhybka č. 1) trati Železná Ruda-Plzeň. V současné době je traťová rychlost v oblasti stanice omezena na $V = 40$ km/h (km 15,650 až 16,550), traťová rychlost v navazujících úsecích před a za stanicí od uvedené kilometráže je 70 km/h. Současnou rychlost omezuje zejména dezolátní stav železničního svršku ve stanici, neumožňující dosažení vyšší rychlosti, a před stanicí navíc nevyhovující směrové poměry. Z hlediska směrových poměrů leží stanice v přímé mezi dvěma protisměrnými oblouky.

Směrové poměry v místě stanice nejsou vzhledem k horskému charakteru trati příliš příznivé, je zde značný počet omezujících směrových prvků, které neumožňují přílišnou směrovou ani výškovou variabilitu osy nové koleje. V přímé před stanicí je trať vedena na vysokém násypu výšky přes 20 m, dále následuje úzký skalní zářez hloubky cca 4 m, na přechodu násypu do zářezu je přejezd účelové komunikace. Kolejiště stanice leží v odřezu původního velmi svažitého terénu, osa koleje ve složeném oblouku za stanicí přechází z odřezu na vysoký násep s klenutým mostním objektem a dále do dlouhého, úzkého a hlubokého skalního zářezu.

Z hlediska sklonových poměrů je ve stanici staniční kolej č. 1 vedena ve vodorovné, před stanicí je trať ve sklonu cca -15 ‰, ve zhlaví cca -4 ‰, za stanicí ve zhlaví je sklon cca -6 ‰, který dále přechází do sklonu

trati cca –18 %. Ve stanici se nachází 2 průběžné dopravní koleje (č. 1, 3) a 3 manipulační koleje (č. 2, 5 - boční rampa, 5a - kusá).

Stávající nástupiště se nachází u koleje č. 3 v délce 123 m a 84 m (rozdělené výhybkou č. 5) a u koleje č. 1 v délce 238 m. Obě nástupiště jsou jednostranná sypaná s nezpevněnou hranou. Přístup na nástupiště je zajištěn panelovým přechodem v koleji č. 3 z plochy před výpravní budovou. U manipulační koleje č. 5 je boční nakládací a vykládací rampa se zděným skladem.

Stávající kolejiště stanice je z kolejnic tvaru A na pražcích dřevěných a ocelových z let 1948 až 1985 s upevněním T. Pouze v udržované koleji č. 1 jsou v její části použity kolejnice S49. Stávající výhybky jsou rovněž tvaru A na ocelových pražcích z téže doby, s výjimkou výhybek č. 1 a č. 3 v koleji č. 1, které byly vloženy před rokem 2000. Držebnost upevnění u všech kolejí je vzhledem ke stáří svršku značně problematická, kolejiště stanice je zarostlé, kolejové lože zanesené a značně znečištěné. Některé koleje jsou používány jen velice sporadicky.

Navazující traťový úsek před stanicí je až ke vjezdové výhybce č. 7 obnoven (1990) kolejovým roštem z kolejnic S49 na betonových pražcích. Úsek za stanicí je stykovaný z kolejnic S49 a T na dřevěných pražcích (1968). Svahy drážního tělesa po obou stranách jsou porostlé křovinami a vzrostlými listnatými stromy.

Plán železničního spodku je neupravená, v některých místech je nedostatečně široká. Drážní stezky nevykazují normový stav a jsou zarostlé trávou. Stávající přejezd účelové komunikace (ÚK) v km 15,664 trati leží ve směrovém oblouku, v místě přechodu trati z vysokého násypu (cca 22 m) do úzkého skalního zářezu, těsně před železniční stanicí Hamry-Hojsova Stráž. Účelová komunikace (lesní cesta), která trať kříží, spojuje obce Hamry a Hojsovou Stráž.

Přejezd je šířky 6,08 m. Úhel křížení je cca 48°. Konstrukce přejezdu je panelová. Z vnější strany je k panelům přejezdové konstrukce dotažen asfaltový koberec účelové komunikace.

Přejezd je dle informací OÚ Hamry používán nepříliš často, a to jak místními obyvateli, tak vozidly Lesního závodu. Doprava autobusy a velkými vozidly je zde vyloučena.

Svahy drážního tělesa u přejezdu po obou stranách trati jsou porostlé křovinami a vzrostlými listnatými a jehličnatými stromy. Plán železničního spodku v blízkosti přejezdu je neupravená. Drážní stezky nevykazují normový stav a jsou zarostlé trávou. Traťová rychlost na přejezdu je v současné době omezena na $v = 40 \text{ km/h}$, traťová rychlost v navazujících úsecích před a za stanicí od uvedené kilometráže je 70 km/h .

Před přejezdem vpravo trati je ve vozovce komunikace, která prudce zde klesá k přejezdu. Nejvyšší povolená rychlost na komunikaci není stanovena, vzhledem průběhu nivelety a směrovým poměrům u přejezdu je možno předpokládat rychlost cca $V = 30 \text{ km/h}$. Přejezd je silniční dopravou zatížen minimálně – intenzita silniční dopravy je 40 vozidel/24 hod, intenzita železniční dopravy je 20 vlaků/24 hod.

Přejezd je chráněn přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným s kolejovými obvody (PZS s úplnými závislostmi, bez závor, bez pozitivní signalizace, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci).

Traťový úsek před stanicí v oblasti přejezdu je až ke vjezdové výhybce č. 7 obnoven (1990) kolejovým roštem z kolejnic S49 na betonových pražcích, je zde zřízena BK.

Návrh řešení v žst. Hamry-Hojsova Stráž:

Pro dosažení požadované traťové rychlosti 70 km/h i v navazujících obloucích na staniční kolej (v současné době pouze 40 km/h) je nutné upravit stávající směrové oblouky před i za stanicí.

Před stanicí je navíc nutná úprava směrových poměrů i ve stávající přímé, s posunem koleje o cca 0,800 m vpravo a s rozšířením drážních stezek, neboť stávající kolej na vysokém násypu (cca 22 m) je zde vedena značně excentricky.

Pro rozšíření drážní stezky v tomto místě je nutné, vzhledem k velmi omezené přístupnosti, demontovat stávající kolej. Nová kolej zde bude pro jednotnost, vzhledem k následnému oblouku, provedena na pražcích S/2.

Rekonstrukcí stanice bude zrušena stávající kolej č. 1 a zrušeno napojení koleje č. 5 do koleje č. 3 před VB a zrušena kusá kolej č. 5a. V novém stavu bude kolej č. 1 přemístěna do stopy dnešní koleje č. 2, kolej č. 3 zůstane přibližně ve stávající poloze a nová kolej č. 5 bude vybudována jako kusá, se zapojením pouze do klatovského zhlaví.

Nově navržené kolejové řešení stanice vychází z umístění nového poloostrovního mimoúrovňového nástupiště délky 170 m, které bude vybudováno namísto stávající koleje č. 1. Vzhledem ke zvýšení traťové rychlosti v obloucích před a za stanicí ze 40 km/h na 70 km/h a k úpravě koleje na násypu před stanicí se směrová a výšková úprava provede v rozsahu od km 15,232 481 do km 16,594 465, tj. v délce 1362 m. V hlavní staniční koleji č. 1 je navržena rychlost $V = 70 \text{ km/h}$ pro klasické soupravy. V dopravní koleji č. 3 je navržena rychlost $V = 50 \text{ km/h}$, v manipulační koleji č. 5 je navržena rychlost $V = 40 \text{ km/h}$.

Stávající boční rampa u koleje č. 5 zůstane zachována ve své současné poloze, úprava její hrany bude provedena jen v nutném rozsahu. V souvislosti se zvýšením rychlosti ve směrovém oblouku před stanicí na 70 km/h je nutno provést rekonstrukci stávajícího přejezdu účelové komunikace v km 15,664 109 včetně nezbytné délky komunikace.

Nové železnorudské zhlaví je z důvodu návrhu nového oblouku s přechodnicemi před stanicí posunuto směrem do stanice cca o 34 m. Zapojení koleje č. 3 je řešeno transformovanou výhybkou, navazující kolejové S v hlavní staniční koleji č. 1 a oblouk v koleji č. 3 jsou bez převýšení.

Klatovské zhlaví je vzhledem k velice stísněným poměrům řešeno jako obloukové. Pro možnost zapojení koleje č. 5 do zhlaví a dosažení co nejpríznivějších parametrů v kolejích č. 1 a č. 3 jsou ve zhlaví použity obloukové výhybky. Směrové i výškové řešení koleje za stanicí umožňuje dosažení požadované traťové rychlosti 70 km/h.

Nástupiště je situováno mezi kolejemi č. 1 a č. 3, u koleje č. 3 v přímé, u koleje č. 1 také v přímé, na konci ve směrovém oblouku. Vzdálenost nástupištní hrany od osy koleje č. 1 je proto navržena v celé délce nástupiště jednotná 1680 mm. Vzdálenost nástupištní hrany od osy koleje č. 3 je v celé délce 1670 mm.

V celé stanici, tj. v obou dopravních kolejích č. 1 a č. 3 i v manipulační koleji č. 5, je navržen shodný sklon nivelety – vodorovná, na úrovni 736,400 m n.m (Balt p.v.). Obě zhlaví jsou vzhledem k horskému charakteru trati navržena ve sklonu, -3,598 ‰ respektive -9,798 ‰. Před stanicí, v přímé a v upravovaném směrovém oblouku, je výškový průběh nivelety dán současným stavem.

SO 09-11-01 Zast. Hojsova Stráž-Brčálník, železniční svršek

SO 09-12-01 Zast. Hojsova Stráž-Brčálník, nástupiště a zpevněné plochy

Popis stávajícího stavu v zast. Hojsova Stráž – Brčálník:

Zastávka Hojsova Stráž – Brčálník je umístěna mezi přejezdem polní cesty v km 11,053 a kamenným klenutým mostem v km 11,564.

Stávající nástupiště se nachází vpravo traťové koleje v oblasti krátké mezipřímé mezi dvěma protisměrnými oblouky. Jeho délka je 180 m. Je úrovně, výšky cca 200 mm nad TK traťové koleje. Šířka koruny nástupiště je cca 2,00 m. Přístupové schodiště na nástupiště u přístřešku je situováno na mimodrážním pozemku. Na mimodrážním pozemku je ve stávajícím stavu i přístřešek, část zpevněné plochy a zářezový svah příkopu za přístřeškem, ve směru na Plzeň, až do konce nástupiště. Pozemky pod uvedenými plochami budou v rámci stavby odkoupeny od současného vlastníka do vlastnictví SŽDC, s.o.

Traťová kolej v místě zastávky je v celku v dobrém stavu. Kolejové lože je zanesené, na několika místech silně, a je znečištěné jemnou frakcí, zejména v oblasti plochy u čekárny, kde při deštích stéká z terénního přístupového schodiště značné množství vody s pískem a nečistotami do koleje.

Stávající železniční svršek traťové koleje v místě zastávky je tvořen v celém úseku kolejnicemi tvaru S49 (1990, 1991) na žebrových podkladnicích s pevným upevněním K, na pražcích betonových SB8 (1990, 1991), rozdělení „c“. Kolej je stykovaná. Kolejnice jsou v dobrém stavu.

Kolej je vedena na přejezdu v km 11,053 v úrovni terénu, dále pak přechází do odřezu, vpravo se zářezem hloubky až 2,50 m, který prochází až do konce stávajícího nástupiště, přičemž za čekárnou se zmenšuje na hloubku cca 1,00 až 1,50 m. Před kamenným mostem přechází trať do násypu.

Plán železničního spodku je neupravena, v některých místech je nedostatečně široká. Drážní stezky nevykazují normový stav a jsou zarostlé trávou.

Návrh řešení v zast. Hojsova Stráž – Brčálník:

Vzhledem k místy zanesenému kolejovému loži, zejména v místě zastávky, bude provedena reprofilace traťové koleje s následným směrovým a výškovým vyrovnáním v délce cca 490 m. Stávající kolejový rošt je v dobrém stavu. Kolej bude ponechána stykovaná v celé délce upravovaného úseku.

Do železničního spodku zasahováno nebude, stávající bezproblémový železniční spodek není nutno sanovat. V oblasti zastávky se nenacházejí žádné kolejové obvody. Rekonstrukce železničního svršku se bude provádět výhradně na drážním pozemku.

Směrová a výšková úprava bude provedena pouze v rozsahu od km 11,055 308, tj. od přejezdu polní cesty (km 11,053) do km 11,582 259, tj. ke kamennému klenutému mostu (km 11,564). V místě budoucí zastávky je trať vedena ve dvou protisměrných obloucích s přechodnicemi a s krátkou mezipřímou.

Kolejnice, betonové pražce a upevnění jsou v dobrém stavu, budou ponechány po reprofilaci a vyrovnání koleje. Rekonstruovaná kolej zůstane v celém rozsahu rekonstrukce stykovaná.

Nástupiště na zastávce Hojsova Stráž-Brčálník je ve stavbě navrženo klasického typu s využitím prefabrikátů typu L. Stávající užitná délka nástupiště (cca 180 m) bude upravena na délku 170 m (užitná délka nástupiště = stavební délka). Délka nástupištní hrany 170 m byla pro tento traťový úsek shledána jako dostatečná a vyhovující, což je doloženo zpracovanou Provozní a dopravní technologií a GVD s taktovou dopravou.

Současné směrové a sklonové poměry traťové koleje ani převýšení v přilehlých obloucích není nutno zásadně upravovat. Začátek nového nástupiště (nástupištní hrany) je navržen v km 11,273 448, konec nástupiště je v km 11,443 650. Stávající terénní schodiště k zastávce, které se nachází na mimodrážním pozemku, nebude upravováno, plocha od nástupiště bude upravena pouze k tomuto schodišti.

Nástupiště bude navrženo v užitné (= stavební) délce 170 m, výška nového nástupiště nad TK bude 550 mm, nástupiště bude mít v celé své délce volnou šířku min. 3 m., s výjimkou prostoru laviček pro

cestující a odpadkových košů umístěných na nástupišti. U hran nástupiště budou provedeny předepsané úpravy (bezpečnostní pás, varovný pás, kontrastní optické značení).

SO 07-11-01 Zelená Lhota – Hamry-Hojsova Stráž, zvýšení traťové rychlosti

Popis stávajícího stavu TÚ Zelená Lhota – Hamry-Hojsova Stráž:

Předmětný traťový úsek leží mezi žst. Hamry-Hojsova Stráž a hláska Zelená Lhota nz. (nově žst.) v km 16,307 (výhybka č. 1) žst. Hamry-Hojsova Stráž a km 22,961 97 (výhybka č. 4) Hl. Zelená Lhota nz. V současné době je traťová rychlost v uvedeném úseku $V=70$ km/h s několika lokálními omezeními. V oblasti žst. Hamry-Hojsova Stráž v km 15,650 – 16,550 je současná rychlost omezena na $V=40$ km/h. Rychlost na klatovském zhlaví této stanice omezuje zejména dezolátní stav železničního svršku neumožňující dosažení vyšší rychlosti. V km 18,160 – 18,590 je rychlostní omezení na $V=40$ km/h z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů přejezdu v ev. km 18,345 zabezpečeného pouze výstražnými kříži. V km 19,230 – 20,490 je rychlost omezena na $V=60$ km/h z důvodu nevyhovujících geometrických parametrů koleje (inflex, mezilehlá vzetupnice). Od km 22,900 v oblasti stanice Zelená Lhota je pak rychlost omezena na $V=40$ km/h z důvodu nezabezpečených výhybek a špatný stav železničního svršku neumožňující dosažení vyšší rychlosti.

Z hlediska směrových poměrů prochází trať náročným horským terénem s vysokým podílem oblouků o malých poloměrech, nejmenší poloměr oblouku v tomto úseku je $R=275$ m s převýšením koleje $D=139$ mm.

Z hlediska sklonových poměrů traťová kolej v celém úseku klesá, a to v převážné délce úseku v rozmezí sklonů cca -14,5 ‰ - 19,0 ‰.

Tento SO řeší zvýšení traťové rychlosti v km 19,230 – 20,490 ze stávající $V=60$ km/h nově na $V=70$ km/h. Odstranění propadů rychlosti ve zbylých výše uvedených úsecích je předmětem řešení jiných SO, PS.

Začátek stavebního objektu je v km 19,200 000 (začátek rekonstrukce železničního svršku) a konec v km 20,740 000 (konec směrového a výškového vyrovnaní koleje).

V úseku km 19,200 – 19,555 je trať vedena v pravostranném oblouku na vysokém násypu (výška až 23 m), na tento oblouk navazuje inflexním bodem v km 19,551 levostranný složený oblouk, který pokračuje až do konce předmětného úseku v km 20,740. Zpočátku je zde trať vedena v zářezu maximální hloubky cca 8 m, jež končí úrovnovým přejezdem lesní cesty v km 19,883, za kterým trať opět přechází do násypu výšky až 27 m. Zde po mostě v ev. km 20,131 železniční trať přechází levostranný přítok Zelenského potoka. V násypu je trať dále vedena až do km 20,300, kde se opět dostává do mělkého zářezu, který pokračuje až do konce předmětného úseku v km 20,740. Svahy drážního tělesa po obou stranách jsou porostlé křovinami a vzrostlými listnatými stromy.

Z hlediska geometrických parametrů koleje se začátek úseku v km 19,200 000 nachází v pravostranném směrovém oblouku s poloměrem $R=287$ m, na který dle pasportní evidence navazuje mezilehlá přechodnice a stejnosměrný oblouk s poloměrem $R=275$ m. Převýšení obou oblouků je shodné $D=139$ mm. V km 19,551 se nachází inflexní bod, kterým navazuje protisměrný levostranný složený oblouk ze čtyř oblouků různých poloměrů oddělených mezilehlými přechodnicemi. Krajní přechodnice složeného oblouku končí v km 20,720, kde se navazuje na přímý úsek koleje.

Stávající železniční svršek v řešeném úseku sestává z kolejnic tvaru S 49 z let 1986, 1988 a 1991 s tuhým upevněním na dřevěných pražcích z let 1965 - 1975 s rozponovými podkladnicemi. Rozdělení pražců je „c“, kolej je stykovaná. Držebnost upevnění kolejnic je vzhledem ke stáří svršku nedostatečná, kolejové lože je znečištěné a zarostlé. Na konci úseku v km 20,700 000 až km 20,720 000 je již kolej po obnově z r. 2009 s betonovými pražci SB8, žebrovými podkladnicemi a rozdělením „c“, upevnění je zde tuhé. Kolejnice tvaru S 49 z r. 1986 jsou svařeny, v navazujícím úseku ve směru Zelená Lhota je zřízena bezстыková kolej.

Plán železničního spodku je neupravena, v některých místech je nedostatečně široká. Drážní stezky nevykazují normový stav.

V předmětném úseku se nachází dva úrovnové železniční přejezdy účelových komunikací (ÚK), a to v evidenčním km 19,883 a km 20,581. Oba přejezdy jsou umístěny v oblouku s převýšením a trvale uzamčeny, na požádání otvírá TO Klatovy. Přejezdová konstrukce je tvořena železobetonovou základňovou konstrukcí z panelů, navazující vozovka je nezpevněná. Šířka přejezdu je 4,00 m, resp. 4,20 m, úhel křížení je v obou případech 90°.

Návrh řešení TÚ Zelená Lhota – Hamry-Hojsova Stráž:

Tento SO řeší zvýšení traťové rychlosti v km 19,230 – 20,490 ze stávající $V=60$ km/h nově na $V=70$ km/h. Zvýšení traťové rychlosti v daném úseku bude provedeno kompletní rekonstrukcí železničního svršku.

Stávající kolejový rošt bude snesen v rozsahu km 19,200 - 20,700. Kolejové lože bude reprofilmováno a doplněno novým štěrkem. Rekonstruovaný železniční svršek bude tvaru 49 E1 na betonových pražcích B-91 S/2 s bezpodkladnicovým pružným upevněním, kolejnice budou svařeny do bezстыkové koleje. Výjimkou

bude úsek od km 20,700 000 do km 20,740 000, kde materiál železničního svršku nebude měněn, bude zde provedena pouze úprava směrového a výškového vedení koleje.

V místech úrovnňových železničních přejezdů účelových komunikací v ev. km 19,883 a ev. km 20,581 budou v rámci prací na železničním svršku demontovány dřevěné pražce a původní betonové přejezdové konstrukce. Nově budou použity betonové pražce a nové betonové přejezdové konstrukce schváleného typu.

Do železničního spodku zasahováno nebude, stávající bezproblémový železniční spodek není nutno sanovat. V řešeném úseku se nenacházejí žádné kolejové obvody. Rekonstrukce železničního svršku se bude provádět výhradně na drážním pozemku.

Rekonstrukce železničního svršku bude provedena v rozsahu od km 19,200 000 do km 20,700 000, směrová a výšková úprava bude provedena v rozsahu od km 19,200 000 do km 20,740 000.

Nové směrové poměry byly navrženy se snahou pokud možno kopírovat stávající stav s minimálními směrovými posuny tak, aby bylo možné dosáhnout požadované traťové rychlosti $V = 70$ km/h. Směrová a výšková úprava je provedena až do km 20,740 000, kde je kolej napojena na stávající přímou. Všechny přechodnice jsou navrženy klotoidické, všechny vzestupnice lineární.

Při výškovém návrhu rovněž nedochází k výrazným zdvihům či poklesům nivelety koleje oproti stávajícímu stavu, nově navržené sklonové poměry sledují stávající výškové vedení trasy. V celé délce rekonstruovaného úseku trať klesá, přičemž jednotlivé úseky výškového řešení jsou následující:

km 19,200 000 až km 19,248 196: sklon -18,64 ‰,

km 19,248 196 až km 19,700 000: sklon -16,00 ‰,

km 19,700 000 až km 20,140 000: sklon -18,50 ‰,

km 20,140 000 až km 20,300 000: sklon -11,50 ‰,

km 20,300 000 až km 20,740 000: sklon -17,30 ‰.

Minimální poloměr zakružovacího oblouku je 2000 m.

Detailní řešení směrových a sklonových poměrů je patrné ze Situace a podélného profilu.

SO 09-11-02 Hamry-Hojsova Stráž - Špičák, zvýšení traťové rychlosti

Popis stávajícího stavu TÚ Hamry-Hojsova Stráž – Špičák:

Předmětný traťový úsek leží mezi dopravnou D3 (nově žst.) Špičák v km 7,848 (výhybka č. 1) a žst. Hamry-Hojsova Stráž v km 15,781 (výhybka č. 7) žst. Hamry-Hojsova Stráž. V současné době je traťová rychlost $V = 60$ km/h v úseku dD3 Špičák – zast. Hojsova Stráž-Brčálník s lokálním omezením na $V = 20$ km/h v km 10,830 – 11,170 z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů přejezdu v ev. km 11,054 zabezpečeného pouze výstražnými kříži. V úseku mezi zast. Hojsova Stráž-Brčálník a žst. Hamry-Hojsova Stráž je traťová rychlost $V = 70$ km/h. Před žst. Hamry-Hojsova Stráž v km 15,550 je omezení traťové rychlosti z důvodu nevyhovujících směrových poměrů vjezdového oblouku. Traťová rychlost je takto omezena v celé stanici až do km 16,550.

Z hlediska směrových poměrů prochází trať náročným horským terénem s vysokým podílem oblouků o malých poloměrech, nejmenší poloměr oblouku v tomto úseku je $R = 290$ m s převýšením koleje $D = 129$ mm.

Z hlediska sklonových poměrů traťová kolej ve směru staničení až do km 9,053 stoupá sklonem max. 5,40 ‰, od km 9,053 trať klesá sklonem až 19,40 ‰.

Rekonstruovaný úsek začíná v km 7,865 244 za žst. Špičák a končí ve stávajícím km 11,055 308. Začátek předmětného úseku je v tunelu v blízkosti vjezdového portálu (vjezdový portál je v km 7,862). V tunelu je trať vedena převážně v přímé.

Stávající železniční svršek traťové koleje je po částech tvořen dvěma různými skladbami svršku:

- v části od začátku úseku do km 9,592 kolejnicemi tvaru T (1967) na rozponových podkladnicích s tuhým upevněním. Podporami jsou dřevěné pražce (1966) v rozdělení „d“. Kolej je stykovaná.
- ve zbylé části od km 9,592 do konce úseku tratě kolejnicemi tvaru S49 (1990) na žebrových podkladnicích s tuhým upevněním. Podporami jsou betonové pražce SB8 (1990) v rozdělení „c“. Kolej je stykovaná.

V předmětném úseku začíná trať v oblouku ($R = 500$ m, $D = 78$ mm), který přechází za vjezdovým portálem v přechodnici a přímou. Ve výjezdovém portálu je trať opět v pravostranném oblouku ($R = 290$ m, $D = 129$ mm). Následuje levostranný složený oblouk bez mezipřímé ($R = 299,4$ m, $D = 123$ mm a $R = 298,5$ m, $D = 123$ mm), který na předchozí oblouk navazuje v inflexním bodě. Od km 10,784 do km 10,990 je mezipřímá. Konec úseku leží v pravostranném oblouku s poloměrem $R = 345$ m.

V předmětném úseku se nachází úrovnňový přejezd v evidenčním km 11,054. V rámci prací na železničním svršku budou v místě přejezdu demontovány dřevěné pražce a původní betonová přejezdová konstrukce. Plán železničního spodku je neupravena, v některých místech je nedostatečně široká. Drážní stezky nevykazují normový stav.

Návrh řešení TÚ Hamry-Hojsova Stráž – Špičák:

Tento SO řeší zvýšení traťové rychlosti v km 7,865 244 – 11,055 308 ze stávající V = 60 km/h nově na V = 70 km/h, resp. V = 80 km/h v přímém úseku ve Špičáckém tunelu. Zvýšení traťové rychlosti v daném úseku bude provedeno rekonstrukcí železničního svršku.

Stávající kolejový rošt bude snesen v rozsahu km 7,865 244 - 11,062 308. Kolejové lože bude reprofilováno a doplněno novým šterkem. Rekonstruovaný železniční svršek bude tvaru 49 E1 na betonových pražcích S/2 s bezpodkladnicovým pružným upevněním, kolejnice budou svařeny do bezстыkové koleje.

V místě úrovněvého železničního přejezdu účelové komunikace v ev. km 11,055 budou v rámci prací na železničním svršku demontovány dřevěné pražce a původní betonová přejezdová konstrukce. Nově budou použity betonové pražce a nová betonová přejezdová konstrukce schváleného typu.

Do železničního spodku zasahováno nebude, stávající bezproblémový železniční spodek není nutno sanovat. V řešeném úseku se nenacházejí žádné kolejové obvody. Rekonstrukce železničního svršku se bude provádět výhradně na drážním pozemku.

Rekonstrukce železničního svršku bude provedena v rozsahu od km 7,865 244 do km 11,062 308. směrová a výšková úprava bude provedena v rozsahu od km 19,200 000 do km 20,740 000.

Nové směrové poměry byly navrženy se snahou pokud možno kopírovat stávající stav, s minimálními směrovými posuny.

Při výškovém návrhu rovněž nedochází k výrazným zdvihům či poklesům nivelety koleje oproti stávajícímu stavu, nově navržené sklonové poměry sledují stávající výškové vedení trasy. V celé délce rekonstruovaného úseku trať klesá, přičemž jednotlivé úseky výškového řešení jsou následující:

- km 7,865 244 až km 8,841 000: sklon +4,92 ‰,
- km 8,841 000 až km 9,053 000: sklon ±0,00 ‰,
- km 9,035 000 až km 9,635 000: sklon -1,90 ‰,
- km 9,635 000 až km 10,042 000: sklon -17,50 ‰,
- km 10,042 000 až km 10,550 000: sklon -16,10 ‰,
- km 10,550 000 až km 10,712 810: sklon -20,00 ‰,
- km 10,712 810 až km 10,985 000: sklon -14,83 ‰,
- km 10,712 810 až km 10,985 000: sklon -14,83 ‰,
- km 10,985 000 až km 11,062 670: sklon -16,31 ‰.

Detailní řešení směrových a sklonových poměrů je patrné ze Situace a podélného profilu.

SO 10-11-01 ŽST. Špičák, železniční svršek

SO 10-11-02 ŽST. Špičák, železniční spodek

SO 10-12-01 ŽST. Špičák, nástupiště a zpevněné plochy

Popis stávajícího stavu v žst. Špičák:

Žst. Špičák je mezilehlá stanice v km 7,521 se dvěma dopravními a dvěma manipulačními kolejemi. Bezprostředně na hamerské zhlaví stanice navazuje portál tunelu Špičák. Rychlost přes stanici je trvale omezená na 40 km/h, v okolních úsecích na 60 km/h. Výhybky v dopravních kolejích (č. 1 a 5) jsou samovratné, ostatní místně stavěné. Všechny výhybky jsou vybaveny EO.V. Koleje jsou převážně tvaru S49 na betonových a dřevěných pražcích, koleje č. 1 a 3 a výhybky č. 1, 2, 4 a 5 prošly v letech 2000 - 2005 výměnou za nový a užitý materiál. U koleje č. 1 je sypané nástupiště délky 244m, u koleje č. 3 pak před výpravní budovou zpevněná plocha ze zámkové dlažby a tvárnic výšky 200 – 300 mm nad TK (využitelná jako nástupiště) a směrem k tunelu vnější nástupiště konstrukce SUDOP výšky 550 mm nad TK o užitečné délce 140 m. Ve stanici se nacházejí dva nepoužívané vodní jeřáby a v koleji č. 3 je popelová jáma (km cca 7,490). Kolejistiště je zčásti ve skalním zářezu, zčásti na náspu z výrubu tunelu (balvanitá sypanina).

Návrh řešení v žst. Špičák:

Obsahem stavby je rekonstrukce kolejistiště žst. Špičák. Cílové uspořádání žst. Špičák předpokládá po poradách rozsah tří dopravních kolejí a dvou nástupištních hran výšky 550 mm nad TK a dl. 170 m. Přestavba stanice se předpokládá v následovném rozsahu:

- z hlediska směrového a výškového se zachová poloha stávajících kolejí č. 4, 2, 3
- kolej č. 1 se zruší v celé délce a na jejím místě se vybuduje nové jednostranné vnitřní nástupiště č. 2 délky 170m s výškou hrany 550 mm nad TK
- kompletně se přebuduje železniční svršek a spodek obou zhlaví stanice
- stávající koleje č. 3 a 4 (dle nového číslování kolej č. 2) se v přímé v oblasti stanice nerekonstruují a upraví se pouze jejich zapojení do nově navržených zhlaví
- kolej č. 2 (dle nového číslování kolej č. 1) se po přestavbě zhlaví stane traťovou průběžnou kolejí a proto se v celém rozsahu uvažuje s její rekonstrukcí
- stávající nástupiště č. 1 u koleje č. 3 se zachová a na obou koncích se prodlouží na požadovanou délku 170 m

Vzhledem na rozsáhlé změny v porovnání z předcházející polohou kolejí je předmětem řešení také demontáž stávajícího železničního svršku a spodku v požadovaném rozsahu.

SO 11-11-01 Zast. Železná Ruda-město, železniční svršek

SO 11-11-02 Zast. Železná Ruda-město, železniční spodek

Popis stávajícího stavu v zast. Železná Ruda – město:

Nákladiště, zastávka Železná Ruda město se nachází v km 4,143 (konec výhybky (KV) č. 1) až km 4,168 (začátek výhybky (ZV) č. 1) trati Železná Ruda – Plzeň. V současné době je traťová rychlost v oblasti vložené výhybky č. 1 omezena na $V = 60$ km/h ve směru Železná Ruda – Klatovy (mezi zastávkami Železná Ruda centrum a Železná Ruda město), která je v tomto úseku zcela postačující vzhledem ke krátké vzdálenosti mezi oběma zastávkami. V opačném směru je rychlost před výhybkou č. 1 omezená na $V = 45$ km/h.

Železniční trať před odbočnou výhybkou je vedena v odřezu, v oblasti výhybky a za výhybkou přechází na násyp a před vjezdem do zastávky na konci úpravy přechází opět do odřezu.

Z hlediska sklonových poměrů traťová kolej před výhybkou a v místě výhybky stoupá sklonem $+14$ ‰, za výhybkou následuje sklon $+6$ ‰ a před zastávkou Železná Ruda město je sklon koleje cca $+0,6$ ‰.

Kolej ke stávající garáži probíhá proti směru staničení, za výhybkou je v přímé, dále následuje levostranný oblouk o poloměru $R = 205$ m ($D = 0$ mm) a další přímá až do garáže (remízy), kde je ukončena betonovým zarážedlem typu SUDOP.

Stávající traťová kolej je tvaru S49 v části před výhybkou na pražcích betonových SB8, v místě výhybky a za výhybkou na pražcích dřevěných.

Kolej k remíze je rovněž tvaru S49, za výhybkou na pražcích dřevěných, před remízou na pražcích betonových. Kolej je stykovaná.

Koncepce a návrh kolejového řešení v nz. Železná Ruda město vychází z dopravní technologie.

V rámci stavby se demontuje (trvale, bez náhrady) výhybka č. 1 včetně stávající kusé koleje v celé délce, včetně koleje a zarážedla v garáži, čímž bude nz. Železná Ruda město kompletně zrušena.

Při odstranění výhybky se zároveň provede rekonstrukce dotčeného traťového úseku v nezbytném rozsahu, s cílem sjednotit materiál kolejového roštu, který je zde v současném stavu značně různorodý, s kolejovým roštem v navazujícím, v nedávné době (2004) rekonstruovaném úseku (oblast zastávky Železná Ruda město).

Součástí úprav je reprofilace koleje v km 4,056 600 – 4,280 921 (225 m), rekonstrukce stávajících dřevěných pražců za betonové SB8 v km 4,125 610 – 4,280 921 (156 m), zřízení BK s osazením PK a směrové a výškové vyrovnání koleje v celém rozsahu úpravy.

Pro dosažení požadované traťové rychlosti $V = 60$ km/h je dále nutné upravit stávající směrové oblouky v místě demontované výhybky (poloměr, přechodnice, převýšení).

SO 12-11-01 ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, železniční svršek

SO 12-11-02 ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, železniční spodek

SO 12-12-01 ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, nástupiště a zpevněné plochy

Popis stávajícího stavu v žst. Železná Ruda – Alžbětín:

Železniční stanice Železná Ruda-Alžbětín leží na státní hranici se SRN na jednokolejné trati Železná Ruda – Klatovy. Po provozní stránce je stanicí koncovou a současně přechodovou pohraniční na DB AG.

Stanice se nachází v km 0,000 000 (SH SRN) až km 0,411 688 (výhybka č. 21) trati Železná Ruda – Plzeň. Staničení trati je vztažené ke koleji č. 4, km 0,000 000 je ve středu výpravní budovy = státní hranice. V současné době není traťová rychlost v oblasti stanice omezena ($v = 70$ km/h – ve stávající koleji č. 4, $v = 50$ km/h – v ostatních dopravních kolejích, $v = 40$ km/h v manipulačních kolejích). Rychlost v traťové koleji za stanicí je 70 km/h.

Z hlediska směrových poměrů leží stanice v přímé, za stanicí následuje levostranný oblouk o poloměru $R=500$ m s přechodnicemi, jehož se navrhovaná rekonstrukce stanice nedotkne. Kolejiště stanice je bez převýšení.

Stanice se nachází v rovinatém území (vyrovnaný původní odřez), kolejiště stanice stoupá ve směru staničení sklonem cca $+0,3$ ‰. Za stanicí přechází sklon traťové koleje do stoupání cca $+17$ ‰.

Ve stanici jsou 3 průběžné dopravní koleje (č. 4, 5 – pro ČD, č. 2 pro DB) a 3 manipulační koleje (č. 1 – DB, č. 6, 7 – ČD). Z manipulační koleje č. 1 odbočuje vlečka Lesní společnosti Železná Ruda. Rozdělení kolejí je dáno „Místním ujednáním ČD – DB“, uvedené číslování kolejí je dle ČD.

Stávající nástupiště se nachází u koleje č. 1 před VB v délce 59 m (nepoužívá se – manipulační kolej), mezi kolejemi č. 2 a č. 4 délky 58 m (u koleje č. 2) a 175 m (u koleje č. 4) a u koleje č. 5 délky 170 m.

Nástupiště u koleje č. 1 je zpevněné (zámková dlažba) 250 mm nad TK, nástupiště u kolejí č. 2 a 4 jsou zpevněná (betonové prefabrikáty U3 + živice) 380 mm nad TK a nástupiště u koleje č. 5 je jednostranné sypané s nezpevněnou hranou, s povrchem ze štěrkodrti.

U koleje č. 1 je vzdálenost hrany nástupiště (plochy) před výpravní budovou (VB) od osy koleje č. 1 pouze 1480 mm, což je v rozporu se stávajícími drážními předpisy a ČSN (není zajištěna průchodnost drážní mechanizace – sněhová fréza, atd.).

Přístup na nástupiště je zajištěn dvěma panelovými přechody v koleji č. 1, 2 a 4 z plochy před výpravní budovou v km 0,069 26 a v km 0,185 82.

Výpravní budova je umístěna u koleje č. 1, její součástí je otevřený přístřešek pro cestující délky cca 15 m těsně u státní hranice, který pokračuje na německou stranu. VB je v majetku ČD, a.s., s budovou a s pozemkem stanice disponuje ČD RSM Plzeň.

Současné kolejiště stanice bylo komplexně rekonstruováno v roce 1990, kdy byl v celé české části stanice proveden nový železniční svršek a sanace železničního spodku (separační geotextilie, sanační vrstva ze štěrkodrti), včetně vybudování odvodnění (trativodní síť se šachtami).

Stávající železniční svršek je soustavy S49, pražce SB6, SB8, dřevěné. Koleje ve stanici jsou svařeny v BK. Výhybky jsou poměrové I. Generace, na dřevěných pražcích. Kolejiště stanice je v dobrém technickém stavu.

Návrh řešení v žst. Železná Ruda – Alžbětín:

Z dopravní a provozní technologie vychází potřeba dvou nástupištních hran užitečné délky 170m. Z hlediska výhledového provozu na trati, případných změn grafikonu a možných mimořádností v dopravě bylo investorem rozhodnuto o doplnění další nástupištní hrany u koleje č. 7. Pro vybudování tří nástupištních hran se provede rekonstrukce a prodloužení stávajícího poloostrovního jednostranného nástupiště u koleje č. 4 a demontáž stávající koleje č. 6 v celé délce včetně stávající odbočné výhybky č. 23. V jejím místě se následně vybuduje nové poloostrovní oboustranné nástupiště ke kolejím č. 5 a č. 7, a to v požadované užité délce 170 m.

Pro možnost výstavby nástupiště mezi kolejemi č. 5 a č. 7 se demontuje stávající manipulační kolej č. 6 v celé své délce, včetně stávající výhybky č. 23.

Celé kolejiště stanice od státní hranice do konce stavby v této lokalitě se směrově a výškově vyrovná automatickou podbíječkou, přičemž posuny směrové i výškové budou jen minimální.

Traťová rychlost v dopravní staniční koleji č. 4 je 70 km/h, v ostatních dopravních kolejích stanice č. 2 a č. 5 je uvažována 50 km/h. V manipulační koleji č. 1 zůstane zachována stávající návrhová rychlost $V = 40$ km/h.

Osové vzdálenosti jednotlivých kolejí zůstávají zachovány podle současného stavu, umožňují bez problémů výstavbu poloostrovních nástupišť. Vjezdová výhybka č. 21 zůstává rovněž zachována ve své dnešní poloze.

Všechna tři nástupiště budou situována u přilehlých kolejí v přímé. Nástupištní hrany výšky 550 mm nad TK u koleje č. 4 a č. 5 budou vedeny ve vzdálenosti 1680 mm od os těchto kolejí, vzhledem k poloměru oblouku ve výhybce vložené kolejové spojky $R = 300$ m. Nástupištní hrana výšky 550 mm nad TK u koleje č. 7 bude vzdálena od osy této koleje 1670 mm. Hrana zpevněné plochy před VB výšky 250 mm nad TK koleje č. 1 (nové číslování) se v rámci stavby upraví na vzdálenost 1650 mm od osy koleje č. 1.

Pozn. Užitečná délka všech nástupišť na železničních stanicích a zastávkách vychází z dopravní a provozní technologie a činí 170 m. Vzhledem k poloze centrálních přechodů a k předpokládané vozbě vlaků je stavební délka některých nástupišť větší než délka užitečná.

SO 02-14-01 Propustek v ev. km 41,227

Popis stávajícího stavu propustku v km 41,227:

Propustek v ev. km 41,227 z roku 1877 je kamenný kolmý. Nosnou konstrukci tvoří kamenná polokruhová klenba konstrukční výšky 0,50 m. Opěry jsou z kvádrového kamene se sklonem rubu 5:1. Založení propustku se předpokládá plošné. Propustek přemostuje stálou vodoteč. Dno propustku je vydlážděno kamennou dlažbou do betonu. Na levé straně na propustek navazují nábrežní zídky z kamene.

Zábradlí na obou stranách je ocelové úhelníkové, na pravé straně výšky 1,05 m, na levé straně výšky 1,10 m. Zábradlí je na obou stranách bez okopnice.

Na pravé straně je kamenná římsa rozšířena ocelovou podlahou z důvodu nedodržení min. osových vzdáleností a volného průjezdného profilu. Nosnou konstrukci ocelové podlahy tvoří ocelové L profily osazené na ocelové konzole z úhelníků. Konzole jsou připevněny do poprsní zdi propustku. Na pravé straně je na ocelové zábradlí připevněna konzola na uchycení drátovodu. Kamenné římsy jsou ve špatném stavu, rozpraskané římsové kameny, vydrolené spárování. V klenbě jsou místy vápenné výluhy.

Železniční svršek na propustku: jednokolejná trať Plzeň – Železná Ruda a odbočná trať Janovice nad Úhlavou – Domažlice. V místě propustku se nachází výhybka č. 11 a výhybka č. 12 na ocelových výhybkových pražcích.

Návrh řešení propustku v km 41,227:

Na propustku je navržena nová hydroizolace, nové železobetonové římsy a poprsní zdi, nové zábradlí a sanace spodní stavby a nosné konstrukce injektáží.

Na obou stranách propustku budou provedeny nové železobetonové římsy a poprsní zdi. Stávající římsy a část poprsní zdi budou ubourány do úrovně vrcholu klenby. Na nové železobetonové římsy bude osazeno dodatečně kotvené ocelové trojmadlové zábradlí výšky 1,10 m.

Dále bude provedena sanace spodní stavby. Bude provedeno otryskání klenby, opěr a poprsních zdí. Následně bude provedeno celoplošné přespárování cementovou maltou a injektáž. Práce v otvoru propustku budou probíhat po převedení vodoteče trubkou. Na vtoku a výtoku bude vytvořena hrázka z nepropustných materiálů a vodoteč bude svedena do trubky.

SO 02-14-02 Propustek v ev. km 41,269

Popis stávajícího stavu propustku v km 41,269:

Propustek z roku 1877 je kolmý. Nosnou konstrukci tvoří kamenná kruhová klenbová konstrukce konstrukční výšky 0,50 m. Šířka propustku je 13,15 m a volná výška 1,66 m. Opěry jsou z kvádového kamene. Založení propustku se předpokládá plošné. Propustek přemostňuje podchod pro pěší.

Na obou stranách jsou šikmá kamenná křídla. Na pravé straně je mezi křídly kamenná dlažba do betonu. Dlažba je místo porostlá vegetací a mechem. V otvoru propustku je betonové dno, ten je i mezi křídly na levé straně.

Zábradlí na obou stranách je ocelové úhelníkové, na pravé straně výšky 1,00 m, na levé straně výšky 1,00 m bez okopnice. Na pravé straně je zábradlí osazeno do kamenné římsy. Kamenné římsy jsou ve špatném stavu, rozpraskané římsové kameny, vydrolené spárování. V klenbě jsou místy vápenné výluhy.

Železniční svršek na propustku: jednokolejná trať Plzeň – Železná Ruda a odbočná trať Janovice nad Úhlavou – Domažlice. V místě propustku se nachází výhybka č. 11 a výhybka č. 12 na ocelových výhybkových pražcích.

Návrh řešení propustku v km 41,269:

Na propustku je navržena nová hydroizolace, nové železobetonové římsy, nové zábradlí a sanace spodní stavby a nosné konstrukce injektáží.

Na obou stranách propustku budou provedeny nové železobetonové římsy a poprsní zdi. Zábradlí na křídlech propustku budou délky 2,60 m. Zábradlí bude výšky 1,10 m.

Dále bude provedena sanace spodní stavby. Bude provedeno otryskání klenby, poprsních zdí a křídel. Následně bude provedeno celoplošné přespárování cementovou maltou a injektáž.

E.2 Pozemní objekty – budov, zastřešení a přístřešků nástupišť, orientační systém a demolice

SO 02-25-01 ŽST. Janovice nad Úhlavou, demolice

Stavební objekt řeší demolici staveb St. 1 a St. 2 v žst. Janovice nad Úhlavou. Ve stanici se nachází staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie – elektromechanické zabezpečovací zařízení s jedním řídicím přístrojem a dvěma závislými stavědly. Ze stavědla St. 1 v km 41,823 se ovládá plzeňské zhlaví, tj. výhybky 1, 2, 3, 4, 5, 6 a světelná návěstidla odjezdová S1, S2, S3 a vjezdové L.

Stavědlo St. 2 v km 41,280 slouží k obsluze výhybek č. 7, 8, 9, 10, 11, 12 a mechanických návěstidel odjezdových L1-3, L2 a vjezdových NS, PS železnorudského zhlaví. V rámci rekonstrukce železnorudského zhlaví žst. Janovice nad Úhlavou dojde k náhradě současného SZZ elektronickým stavědlem pro celou železniční stanici. Objekty stavědel zůstanou nevyužity a jsou v kolizi s novým kolejovým řešením.

V rámci rekonstrukce železnorudského zhlaví žst. Janovice nad Úhlavou dojde k náhradě současného SZZ elektronickým stavědlem pro celou železniční stanici a objekt stavědla St. 2 zůstane bez využití a také je v kolizi se stavebními úpravami železničního spodku.

Stavědlo č. 1 je dvoupodlažní zděný objekt obdélníkového půdorysu 6,8 m x 4,2 m a výšky 4,5 m nad terénem na betonových základech. Zastavěná plocha je 43,02 m². Stavědlo č. 2 je zděný objekt obdélníkového půdorysu 8,1 m x 4,2 m a průměrné výšky 5,4 m nad terénem na betonových základech a kameninové podezdívce. Zastavěná plocha 39,80 m².

SO 04-21-01 ŽST. Nýrsko, technologická budova a garáž ST

Nová garáž bude umístěna na drážním pozemku (vlastník ČD, a.s.), půdorysné rozměry 13,30 x 5,00 m, výška cca 5,585 m. Garáž je navržena pro automobil Ford Transit, součástí garáže budou dvě technologické místnosti přístupné zvenku od kolejiště. Nejprve budou provedeny nezbytné terénní úpravy, výkopové práce a založení objektu. Základy budou provedeny do nezámrzné hloubky, zdivo je navrženo z pórobetonových tvárnic, zastřešení sedlovou střechou. Vrata garáže budou vzhledem ke stísněným prostorovým podmínkám navržena sekční s dveřmi. Výška vrat je 3 m. Dveře do technologických místností jsou navrženy ocelové, okna garáže ze sklobetonových tvárnic (luxfery). Garáž bude přirozeně odvětrávána větracími otvory. Odvětrání technologických místností je součástí technologie, která má vlastní klimatizaci.

SO 04-21-02 ŽST. Nýrsko, prohlížecká jáma

Prohlížecká jáma byla v rámci připomínkového řízení z projektové dokumentace vypuštěna.

SO 04-22-01 ŽST. Nýrsko, přístřešek pro cestující

Přístřešek pro cestující bude umístěn na konci nástupiště (u přístupu) v jeho ose. Vzdálenost přední stěny přístřešku od začátku nástupiště je 10 m. Nástupiště, kde bude přístřešek umístěn, se nachází v klesání - 0,354 ‰.

Na základě jednání se SŽDC OŘ Plzeň je navržen přístřešek ocelové konstrukce, se skleněnými stěnami a plechovou pultovou střechou vnějších rozměrů 2,000 x 8,500 m a světlé výšky 2,440 m nad plochou nástupiště. Všechny prosklené stěny jsou opatřeny dvěma vodorovnými bílými pruhy, pro rozčlenění skleněné plochy. Přístřešek bude k nástupišti připevněn pomocí kotevních desek. Konkrétní typ přístřešku bude upřesněn v dalším stupni projektové přípravy.

Přístřešek pro cestující bude vybaven kovovými sedadly, jedním odpadkovým košem a tabulí pro vylepení jízdních řádů a informací přepravce. Na obou stranách přístřešku, nad okapy střechy směrem ke koleji č. 1 respektive č. 3, budou osazeny 2 tabule s názvem stanice.

SO 06-21-01 ŽST. Zelená Lhota, stavební úpravy ve VB

Výpravní budova (VB) v žst. Zelená Lhota je zděný dvoupodlažní objekt se sedlovou střechou. Prostory prvního nadzemního podlaží objektu slouží pro drážní provoz, v druhém nadzemním podlaží jsou byty. Celý objekt VB je po nedávné celkové rekonstrukci. Předmětem stavebních úprav bude místnost v přízemí vedle čekárny a sociálního zařízení pro cestující. Místnost sloužila jako úschovna zavazadel, v současné době plní funkci příručního skladu.

Místnost obdélníkového půdorysu rozměrů 3,63m x 5,0 m a proměnlivé výšky cca 3,0 - 4,0 m bude po rekonstruování pro potřeby stavebního ústředí.

Úpravy se týkají pouze interiéru, na celkový vzhled objektu nebudou mít vliv. V místnosti budou v celkovém rozsahu zrekonstruované elektroinstalace, místnost bude vytápěna elektrickými přímotopy a chlazená samostatnou jednotkou.

SO 09-22-01 Zast. Hojsova Stráž-Brčálník, přístřešek pro cestující

Na zastávce je stávající dřevěný přístřešek pro cestující obdélníkového půdorysu 3,950 x 3,030 m a výšky 3,400 m, zastřešen nesymetrickou sedlovou střechou. Přístřešek je uvnitř vybaven dřevěnou lavicí pevně spojenou s dřevěnými obvodovými stěnami. V čele přístřešku je osazená tabule s názvem stanice. Přístřešek je založen na betonové základové desce vyvýšené nad okolním terénem. Přístřešek není vybaven osvětlením. Z důvodu výstavby nového nástupiště výšky 550 mm nad TK (stávající nástupiště úroňové) bude nezbytné upravit výškovou polohu přístřešku tak, aby korespondovala s novou výškovou polohou konstrukce nástupiště. Plocha přístřešku 11,97 m², nová půdorysní poloha přístřešku zůstane prakticky zachována, posune se pouze vzhledem k nové hraně nástupiště cca 200 mm tak, aby jeho venkovní stěna byla min. 3,0m od hrany nástupiště. Výškově se přístřešek přesune o cca 350 mm. Pro bezbariérový přístup do přístřešku bude podél přístřešku vybudována betonová rampa se sklonem max. 1:8.

SO 12-21-01 ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, přístřešek pro cestující

V žst. Železná Ruda-Alžbětín bude zrekonstruováno stávající ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 2 a č. 4 a vybudováno nové ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 5 a č. 7. Na obou ostrovních nástupištech bude umístěn nový přístřešek pro cestující o rozměrech 8,4 m x 2,0 m s minimální podchodnou výškou 2,5 m. Rozměry přístřešků jsou navrženy s ohledem na maximální špičkovou frekvenci cestujících zvýšenou o 10% jako předpokládaný nárůst cestujících. Přístřešky jsou navrženy jako typové z ocelové rámové konstrukce se sedlovou střechou. Konstrukce přístřešků bude založená na základové desce. Stěny zastřešení jsou prosklené lepeným bezpečnostním sklem. Střecha zastřešení je sedlová z dřevěných krokví kotvených k ocelovým profilům. Střešní krytina je z poplastovaného profilovaného plechu. Odvodnění zastřešení bude řešeno 4 dešťovými svody zaústěnými do kanalizace vedené v nástupišti a dále pak do kanalizace nebo do příčných svodů odvodnění železničního spodku. Přístřešek bude opářen osvětlením, odpadkovým košem, lavicemi a vitrínou na jízdní řády

- SO 01-24-01 Zast. Bezděkov u Klatov, orientační systém
- SO 02-24-01 ŽST. Janovice nad Úhlavou, orientační systém
- SO 03-24-01 Zast. Petrovice nad Úhlavou, orientační systém
- SO 04-24-01 ŽST. Nýrsko, orientační systém
- SO 05-24-01 Zast. Dešenice, orientační systém
- SO 06-24-01 ŽST. Zelená Lhota, orientační systém
- SO 08-24-01 ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, orientační systém
- SO 09-24-01 Zast. Hojsova Stráž-Brčálník, orientační systém
- SO 10-24-01 ŽST. Špičák, orientační systém

SO 11-24-01	Zast. Železná Ruda-město, orientační systém
SO 11-24-02	Zast. Železná Ruda-centrum, orientační systém
SO 12-24-01	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, orientační systém

Informacemi pro orientaci jsou označována místa a přístupy k nim, která jsou ve veřejné části stanice, tj. na nástupišťích a na přístupových cestách, spojená s přepravou cestujících a poskytování služeb. Součástí orientačního systému jsou i všeobecné příkazy a zákazy.

Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá TNŽ73 63 90 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ (1994) a typizační směrnici ministerstva dopravy „Informační systém veřejné části výpravních budov“ (1989). Grafické symboly – piktogramy budou zhotoveny podle Katalogu informačních piktogramů pro objekty veřejných doprav ČR (1989). Prvky umístěné na tabuli z hliníkového, popř. pozinkovaného plechu nebo na zasklené ploše budou mít text i piktogramy bílé na modré podkladové fólii. Ocelové konstrukce pro prvky informačního zařízení budou pozinkované, převážně kotvené do betonových patek.

E.3 Trakční a energetická zařízení

SO 00-34-01	ŽST. Klatovy, EOVS - server
SO 02-34-01	ŽST. Janovice nad Úhlavou, EOVS
SO 04-34-01	ŽST. Nýrsko, EOVS
SO 06-34-01	ŽST. Zelená Lhota, EOVS
SO 08-34-01	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, EOVS
SO 10-34-01	ŽST. Špičák, EOVS
SO 12-34-01	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, EOVS

Popis stávajícího stavu EOVS:

V současné době není v žst. Janovice nad Úhlavou, Nýrsko, Zelená Lhota, Hamry-Hojsova Stráž ohřev výměn nainstalován. V žst. Špičák a Železná Ruda-Alžbětín je EOVS nainstalován na vybraných výhybkách, který bude v rámci stavby rekonstruován.

Návrh řešení EOVS:

Plánovaný bezobslužný provoz s dálkovým ovládáním ze žst. Železná Ruda-Alžbětín vyžaduje pro zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy instalaci systému elektrického ohřevu výměn EOVS.

EOVS bude v každé stanici nainstalován na rozhodujících výhybkách pro jízdu na dopravní kolej podle požadavků dopravní technologie:

- v ŽST. Janovice nad Úhlavou, výhybky č. 1, 2, 6, 7 a 8
- v ŽST. Nýrsko, výhybky č. 1, 2, 6, 7, 8 a 9
- v ŽST. Zelená Lhota, výhybky č. 1 a 2
- v ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, výhybky č. 1 a 3
- v ŽST. Špičák, výhybky č. 1, 2, 3 a 4
- v ŽST. Železná Ruda-Alžbětín se nebudou měnit stávající výhybky, dojde jenom k demontáži výhybky č. 23 a výkolejek č. VK2 a VK3. EOVS zůstane na výhybkách č. 1, 2, 3, 4 a 5 (stávající čísla výhybek 21, 22, 24, 26 a 27)

EOVS bude napájen z LDSŽ (lokální distribuční síť železnic) v každé stanici. Hlavní přívod pro EOVS bude osazen samostatným elektroměrem s obchodním měřením SŽE.

Rozvaděče R-EOVS jsou samostatně stojící plastové skříně s betonovým základem. Budou umístěny ve venkovním prostředí. Z rozvaděčů EOVS budou vedeny přívody pro ohřev jednotlivých výhybek. Ke každé výhybce povede od rozvaděče EOVS zvlášť kabel pro napájení hlavních topnic a zvlášť kabel pro napájení ohřevu zámků a táhel.

Pro ohřev výměn budou použity topné tyče v nerezovém provedení. Délka a výkon použitých topných tyčí jsou dány typem výměny a místními klimatickými podmínkami. Napojení topných tyčí k napájení bude provedeno ve svorkovnicových skříňkách s vývody s krytím min. IP 54.

Chod EOVS bude plně automatický v závislosti na klimatických podmínkách s možností dálkového ovládání a kontroly, bude začleněn do systému DDTLS ŽDC (Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty).

Ovládání EOVS bude v R-EOVS v jednotlivých žst. a bude možné ho ovládat i dálkově ze žst. Železná Ruda-Alžbětín. Diagnostika EOVS bude umožněna i na pracovišti traťové správy Klatovy.

SO 01-36-01	Zast. Bezděkov, přípojka, úpravy osvětlení a rozvodů NN
SO 02-36-01	ŽST. Janovice nad Úhlavou, úpravy osvětlení a rozvodů NN
SO 02-36-02	ŽST. Janovice nad Úhlavou, přípojka 22kV
SO 03-36-01	Zast. Petrovice nad Úhlavou, přípojka a úpravy osvětlení

SO 04-36-01	ŽST. Nýrsko, přípojka, úpravy osvětlení a rozvodů NN
SO 05-36-01	Zast. Dešenice, přípojka, úpravy osvětlení a rozvodů NN
SO 06-36-01	ŽST. Zelená Lhota, úpravy osvětlení a rozvodů NN
SO 07-36-01	Zelená Lhota - Hamry-Hojsova Stráž, přípojka nn pro napájení PZZ v km 18,345
SO 07-36-02	Zelená Lhota - Hamry-Hojsova Stráž, přípojka nn pro napájení PZZ v km 20,531
SO 08-36-01	ŽST. Hamry-Hojsova Stráž, přípojka, úpravy osvětlení a rozvodů NN
SO 09-36-01	Zast. Hojsova Stráž-Brčálník, úprava a ovládání osvětlení
SO 09-36-02	Zast. Hojsova Stráž-Brčálník, přípojka nn pro napájení PZZ v km 11,054
SO 10-36-01	ŽST. Špičák, úpravy osvětlení a rozvodů NN
SO 10-36-02	ŽST. Špičák, přípojka 22kV
SO 10-36-03	ŽST. Špičák, osvětlení tunelu km 9,609 – 7,862
SO 11-36-01	Zast. Železná Ruda-město, úprava ovládání osvětlení
SO 11-36-02	Zast. Železná Ruda-centrum, úprava ovládání osvětlení
SO 12-36-01	ŽST. Železná Ruda-Alžbětín, úpravy osvětlení a rozvodů NN

V rámci stavby budou vybudovány nové kabelové vn přípojky pro nové trafostanice v žst. Janovice nad Úhlavou a Špičák a provedeny rekonstrukce přípojek nn s cílem centralizovat měření elektrické energie pro fakturační měření ČEZ Distribuce a.s. a pro fakturační (obchodní) měření v LDSŽ (lokální distribuční soustava železnic) SŽE Hradec Králové do jednoho místa v budovaných rozvodnách trafostanic v žst. Janovice nad Úhlavou a žst. Špičák.

V souvislosti s úpravou železničního spodku a svršku, s navazujícím budováním nástupišť bude provedena rekonstrukce venkovního osvětlení (VO) prostor žst. a zastávek a jeho začlenění do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTLS ŽDC).

Součástí nově instalovaných technologií bude i možnost jejich dálkového ovládání a monitorování stavu ze žst. Železná Ruda-Alžbětín.

Návrh řešení přípojek NN:

Na celé trati bude provedena v souvislosti se zajištěním vyšší bezpečnosti a plynulosti provozu železničních vozidel instalace nových PZZ v km 11,054, 18,345 a 20,531. Tato část projektu řeší zajištění napájení nn pro dotčené PZZ. Současně se z důvodu připravovaných odprodejů budov zastávek a železničních stanic v majetku ČD rekonstruují stávající přípojky. Přípojky budou navrženy (pokud možno) ze stávajících odběrných míst SŽDC, jen ve vynucených případech budou zřízena nová odběrná místa ze sítě nn distributora elektrické energie. Nová odběrná místa budou vytvářena s ohledem na „blízkost“ pozemku SŽDC, s minimalizací dotčení pozemků ostatních („nedrážních“) subjektů.

Návrh řešení osvětlení zastávek:

Na zastávkách Bezděkov, Petrovice nad Úhlavou a Dešenice dojde ke komplexní rekonstrukci osvětlení. Na zastávce Hojsova Stráž-Brčálník se z důvodu přestavby nástupiště (SO 09-12-01) musí osvětlení vybudované v roce 2011 demontovat. Demontované stožáry a svítidla se zpětně použijí na osvětlení nového nástupiště. Ovládání osvětlení všech zastávek včetně diagnostiky chodu bude začleněno do systému DDTS ŽDC.

Venkovní osvětlení nástupišť zastávek bude navrženo výbojkovými svítidly, které budou osazeny na ocelových sklopných žárově zinkovaných osvětlovacích stožárech výšky 6 m.

Napájení a ovládání venkovního osvětlení zastávek bude zajištěno z nových rozvaděčů osvětlení RO1, které budou v pilířovém kompaktním provedení, osazeny budou v prostoru zastávek. Před RO1 budou osazeny rozvaděče RE obchodním měřením SŽE, jisticími, spínacími a měřicími přístroji, PLC ovládacím počítačem (technologickým automatem), soumrakovým spínačem a modemem pro spojení s InK DD TLS ŽDC. Součástí všech RO1 v zastávkách bude i diagnostika chodu jednotlivých větví např. na principu měření proudu.

Do každého rozvaděče osvětlení bude přiveden místní optický kabel.

Ovládání osvětlení zastávek bude možné v automatickém režimu, soumrakovým spínačem, případně dle jízdy vlaků a dálkově z pracoviště dispečera (každou větev samostatně). Spínání osvětlení v každé zastávce bude rozděleno do větví, které je popsáno v jednotlivých objektech.

Zastávky Železná Ruda-město a Železná Ruda-centrum, které nebudou dotčeny rekonstrukcí nástupišť ani osvětlení, budou rovněž začleněny do systému DD TLS ŽDC, rozvaděče budou doplněny potřebným i prvky a přístroji.

Návrh řešení rozvodů NN a osvětlení žst.:

V souvislosti s instalací nových technologií (SZZ, EOVS, sdělovacích zařízení, EZS, DD TLS ŽDC, přenosové zařízení, TRS, kamerové systémy) bude nutné provést rekonstrukci rozvodů NN ve všech dotčených stanicích. Bude provedena výstavba přípojek nn pro nové technologické objekty SŽDC, dimenzované v souladu s požadavky nových technologií. Bude provedena rekonstrukce rozvodů nn v

souladu s novou koncepcí napájení stanic (přemístění distribučních měření odběrů ČEZ Distribuce a nová obchodní měření SŽE pro jednotlivé technologické celky, atd.).

V žst. Janovice nad Úhlavou, Nýrsko, Zelená Lhota, Hamry-Hojsova Stráž a Špičák bude vybudováno nové osvětlení ve všech prostorách kolejiště:

- na nástupištích a přístupech k nim bude navrženo výbojkovými svítidly, které budou osazeny na ocelových sklopných žárově zinkovaných osvětlovacích stožárech výšky 6 m
- osvětlení prostoru výhybek bude navrženo výbojkovými svítidly, které budou osazeny na ocelových osvětlovacích stožárech výšky 12 m.

Návrh řešení v žst. Železná Ruda-Alžbětín - osvětlení nástupišť:

Nové osvětlení bude vybaveno diagnostikou stavu svícení jednotlivých větví, např. na principu měření proudu. Ovládání osvětlení bude ve všech dopravních a zastávkách začleněno do systému DD TLS ŽDC.

Návrh řešení osvětlení tunelu Špičák:

V rámci stavby bude provedena komplexní rekonstrukce pracovního osvětlení tunelu.

Pracovní osvětlení tunelu je navrženo pomocí nových zářivkových svítidel. Pro osvětlení budou osazeny nové rozvaděče s požární odolností. V rozvaděči budou osazeny jisticími a spínacími, PLC ovládacím počítačem. Součástí rozvaděčů bude i diagnostika chodu jednotlivých větví např. na principu měření proudu. Pro případnou údržbu budou v tunelu rovnoměrně rozmístěny zásuvkové rozvaděče s požární odolností.

VI. Organizace výstavby

Postup prací při provádění stavby, zde navržený je možno upravit podle možností a kapacity zhotovitele vzešlého z výběrového řízení a dle případných podmínek ze strany investora. Úpravou postupu prací však nesmí dojít k navýšení celkového počtu, délky a rozsahu výluk, který je stanoven touto dokumentací. Omezení provozování drážní dopravy vyvolané stavbou nesmí být větší, než jaké je stanoveno touto dokumentací.

Realizace stavby v jednotlivých lokalitách, která představuje rekonstrukce kolejišť železničních stanic, zastávky a nákladiště, rekonstrukce stávajících nevyhovujících nástupišť s úroňovými přístupy, s osazením nových přístřešků pro cestující a další doprovodné stavební objekty, bude muset být prováděna v nepřetržitých (N) výlukách, které budou podle potřeby a rozsahu prací doplněny krátkodobými (K-cca 5 až 8 hod.) výlukami.

V případě potřeby je možno využít i nočního klidu v provozu vlaků v době od 22,00 do 3,30 hod (např. pro návoz a odvoz materiálu, konstrukcí a prefabrikátů). Případné konkrétní podmínky návozu a odvozu budou upřesněny po dohodě mezi zhotovitelem a příslušnými organizačními složkami SŽDC.

Stavba bude realizována výhradně na drážních pozemcích ve vlastnictví investora - SŽDC, s.o. nebo ČD, a.s., zastoupenou RSM Plzeň. Jelikož oba subjekty jsou v současné době brány jako dvě samostatné organizace, musí být mezi nimi uzavřena Smlouva o právu provedení stavby. Tato smlouva bude doložena investorem při stavebním řízení.

Pro návrh kolejových úprav a rekonstrukce železničních stanic, zastávky a nákladiště byly uvažovány následující předpoklady pro provádění, respektive nároky na jejich zabezpečení:

Rekonstrukce koleje se bude v celém rozsahu provádět pokud možno výhradně v hranicích drážního pozemku, což bude možné ve všech lokalitách stavby.

Zařízení staveniště bude možno zřídit pouze na drážních pozemcích v těsné blízkosti železniční trati a ve stanicích, kam je možný příjezd převážně pouze po železnici. ZS na jiných pozemcích včetně příjezdu na něj si případně musí zajistit vybraný zhotovitel stavby.

Vzhledem k horské oblasti, s možností stavební činnosti pouze v části roku, se dle podkladů investora doba výstavby předpokládá cca 22 měsíců.

Zástupci dopravce ČD a.s. požadují směřovat stavební činnost pokud možno nejlépe do termínů 15.3. až 15.6. a 15.9. až 15.11., tedy do období mimo turistickou sezónu.

SŽDC s.o. OŘ Plzeň požaduje realizaci stavby (jednotlivých stanic) nasměrovat tak, aby u nově vložených výhybek byl vždy do nejbližší zimy osazen a zprovozněn EOv.

Postup výstavby v jednotlivých lokalitách stavby nebude možný bez zavedení nepřetržitých výluk koleje a náhradní autobusové dopravy (NAD). Ve všech lokalitách stavby budou zapotřebí nepřetržité výluky. Při návrhu OV před realizací stavby bude snaha délku těchto výluk minimalizovat, případně výstavbu některých lokalit provádět v zákrytu. Vzhledem k horskému charakteru trati a možnému přístupu, převážně pouze po železnici, je možnost tohoto způsobu organizace výrazně omezena.

Pro výstavbu stanic a zastávky se předběžně uvažují hlavní nepřetržité výluky železničního provozu v délce 2 dní (2N) – Železná Ruda-město, 7 dní (7N) - Špičák, 2 dny (2N) - Hojsova Stráž-Brčálník, 15 dní (15N) - Hamry-Hojsova Stráž, 5 dní (5N) - Zelená Lhota, 8 dní (8N) – Nýrsko a 21 dní (21N) – Janovice nad Úhlavou. Současně budou zapotřebí další krátkodobé (K) výluky ideálně cca do 8 hod před a po hlavní výluce v max. rozsahu cca do 4 dnů (2K + 2K), případně ještě noční práce v době dopravního klidu. NAD je

uvažována v celém úseku trati Klatovy – Železná Ruda nebo Nýrsko – Železná Ruda (při výlukách v žst. Janovice nad Úhlavou), protože do některé stanice nejsou pro autobusovou dopravu dostupné. Pracovníky ČD a.s. bylo upozorněno, že maximální délka krátkodobých výluk (denních) může být 5 hodin, mimoto v době od 20,55 až 4,15 hod je zavedena „výluka služby dopravních zaměstnanců“ pro zaměstnance SŽDC, s.o. V tuto noční dobu (reálně od 22,00 do 3,30 hod) je tedy traťový úsek volný a po dohodě se zástupci SŽDC i ČD je možné ho využít pro provádění stavebních prací či pro návoz a odvoz materiálu či mechanismů pro potřebu stavby.

Pro výstavbu v zákrytu (výstavba ve dvou a více místech najednou) připadá zřejmě v úvahu současná realizace pouze lokalit Železná Ruda-Alžbětín + Železná Ruda-město a Špičák + Hojsova Stráž-Brčálník, přičemž pro výstavbu zastávky Hojsova Stráž-Brčálník by bylo možno využít i část N-výluky při rozšiřování drážních stezek (cca 9N) při rekonstrukci žst. Hamry-Hojsova Stráž.

Uvedené zákrytové stavby samozřejmě předpokládají návoz veškerého potřebného materiálu do uvedených lokalit v předstihu. Zbývající lokality - Hamry-Hojsova Stráž, Zelená Lhota a Nýrsko - budou pravděpodobně vyžadovat volnost trati z obou stran stanice, záleží ovšem na budoucím zhotoviteli stavby a jeho možnostech.

Délka provizorních nástupišť v jednotlivých stanicích je KCOD Plzeň požadována nejméně 150 m, pokud budou pro tuto délku vhodné podmínky (Zelená Lhota, Nýrsko – ano, Hamry- Hojsova Stráž – ne pouze 110 m, v krajním případě za cenu omezení prostoru pro stavbu ve stanici - ano, Hojsova Stráž-Brčálník – ne pouze 85 m).

Příjezd na staveniště v jednotlivých lokalitách je možný po železnici ve směru od Klatov nebo od Železné Rudy, příjezd po silničních komunikacích je bezproblémový pouze v Železné Rudě-Alžbětín, ve Špičáku, Zelené Lhotě a v Nýrsku, ve zbývajících oblastech stavby je pak problematický. Možnost stání pracovního vlaku a drážní mechanizace s eventualitou nakládky a vykládky stavebních materiálů je vždy v sousedních stanicích, případně ve stanicích koncových – žst. Železná Ruda-Alžbětín a v žst. Klatovy.

Betonové pražce SB8, vyzískané (užité) ve stavbě (Železná Ruda-Alžbětín, Špičák, Hamry-Hojsova Stráž), budou beze zbytku použity zpět do kolejí v rámci stavby, rovněž tak i kolejnice (Železná Ruda-Alžbětín, Hamry-Hojsova Stráž) Ve spolupráci s ČD OŘ Plzeň byl proveden průzkum míst možných skládek přebytečné zeminy, vybouraných hmot a vybouraných konstrukcí - vytěžený materiál ze zemních prací – skládka Vysoká u Dobřan – Marius Pedersen a.s. (75 km), případný kontaminovaný materiál – tamtéž (75 km), vybourané a odfrézované živичné povrchy – Silnice Klatovy, obalovna Svrčovec (40 km), kolejnice, pražce, upevnění – k regeneraci - dle dispozic ČD SDC ST Plzeň – žst. Špičák, Nýrsko, Klatovy, kolejnice, upevnění – šrot – Sběrné suroviny Klatovy (40 km).

Vyzískané dřevěné pražce nevhodné k regeneraci budou ekologicky zlikvidovány firmou, oprávněnou k likvidaci tohoto druhu odpadu (např. Vysoká u Dobřan – doprava do 75 km). V rámci stavby jsou zapotřebí uzavírky pouze dvou silničních komunikací, a sice účelové komunikace (OÚ Hamry), která kříží železniční trať před žst. Hamry-Hojsova Stráž v km 15,664 109 a místní komunikace (MěÚ Nýrsko, část obce Zelená Lhota), která kříží železniční trať těsně za žst. Zelená Lhota v km 23,467 670. V prvním případě se délka uzavírky předpokládá cca 10 dnů (rozebrání přejezdu, demontáž koleje, práce na trati-rozšíření drážních stezek, montáž nové koleje, montáž nového přejezdu, úprava podélného profilu komunikace), ve druhém případě se délka uzavírky předpokládá cca 2 dny (demontáž přejezdu, směrové a výškové vyrovnání koleje, montáž přejezdu).

Demontáž kolejí a výhybek a montáž kolejí bude prováděna běžnou mechanizací (PKP, UK, automobilové jeřáby) pokládání výhybek bude prováděno železničním jeřábem DESEC, případně jinou mechanizací obdobných parametrů tak, aby nedošlo k nepřijatelným deformacím konstrukce výhybek v průběhu jejich pokládky.

Potřebné další uvolnění drážních pozemků a objektů je zapotřebí upřesnit s budoucím zhotovitelem stavby, v souladu s jeho nároky na požadavky a připravenost území stavby a s možnostmi a pravomocemi investora. V dostatečném předstihu musí být rovněž zajištěna připravenost kolejíste obou sousedních železničních stanic z hlediska uvolnění pro eventuální stání stavebního vlaku, stavebních mechanismů a případnou vykládku stavebních materiálů.

Realizace stavby se předpokládá v letech 10/2014 – 12/2015.

VII. Připomínky

Na základě projednané přípravné dokumentace stavby a jejího posouzení je nutné v dalším stupni projektové dokumentace a při realizaci stavby splnit následující podmínky:

- 1) Respektování rozsahu a obsahu stavby dle schválené přípravné dokumentace včetně dodržení kapacitních údajů stavby a splnění podmínek posuzovacího a schvalovacího protokolu.
- 2) Splnění podmínek, uvedených v „Technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah“, schválené generálním ředitelem SŽDC dne 8.1.2010 pod č.j. S501/2010-OKS - třetí aktualizované vydání, změna č.8 ze dne 1.5.2013.

- 3) Dodržení, kromě jiného, příslušná ustanovení zákona č. 266/94 Sb., o drahách, v platném znění a vyhlášky č. 177/95 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění.
- 4) Respektování připomínek všech zúčastněných orgánů a organizací, které ke stavbě sdělily svá stanoviska.
- 5) Název stavby nelze měnit; ve všech částech projektu stavby jakož i v korespondenci ke stavbě musí být uváděn název, který je uveden ve schvalovacím protokolu a v tomto posuzovacím protokolu.
- 6) Zhotovitel zajistí členění projektu stavby podle směrnice SŽDC č.11/2006 v rozsahu, který je dán posuzovanou přípravnou dokumentací. Počet a názvy stavebních objektů se nebude měnit.
- 7) Projektant dalšího stupně dokumentace zpracuje dokladovou část tak, aby byla kompletním podkladem pro stavební řízení. Dokladová část bude kromě jiného obsahovat i vyjádření možných správců podzemních řádů v místě stavby.
- 8) V dalším stupni dokumentace projektant zohlední kromě jiného připomínky útvarů SŽDC, s.o. a ČD, a.s. k přípravné dokumentaci v souladu s řešením, které navrhl projektant PD ve svém vyjádření ze září 2013.
- 9) V dalším stupni dokumentace projektant upřesní vliv stavby na železniční a silniční provoz.
- 10) Zhotovitel bude respektovat požadavky zákona č. 262/2006 Sb., Zákoník práce, zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, a požadavky ostatních právních norem, týkajících se bezpečnosti práce a práce na drahách.
- 11) Zhotovitel v projektu stavby upřesní množství odpadů, které bude nutno odvézt ze stavby na skládku. Součástí projektu stavby bude rovněž řešení likvidace demontované technologie a demoličního materiálu.
- 12) V dalším stupni projektové dokumentace zajistit vypracování a schválení KSU POTV a závěrových tabulek.
- 13) Zhotovitel bude respektovat současné majetkoprávní vztahy na železnici a bude rozlišovat práci na zařízení v majetku státu, spravovaných SŽDC s.o. a práci na zařízení, pozemcích a v prostorách v majetku ČD, a.s.
- 14) Zhotovitel v dalším stupni dokumentace upřesní stavební dvory stavby.
- 15) Zhotovitel v dalším stupni dokumentace projedná požadavky Policie ČR týkající se železničních přejezdů
- 16) Zhotovitel v dalším stupni dokumentace projedná požadavky HZS Plzeňského kraje týkající se Špičáckého tunelu – požární bezpečnosti.
- 17) Zhotovitel v dalším stupni dokumentace projedná a upřesní POV a organizaci výluk.
- 18) V dalším stupni projektové dokumentace sjednotit rozměry přístřešků na nástupištích v žst. Nýrsko a Železná Ruda-Alžbětín na rozměry 8,5 x 2 x 2,5 m.
- 19) V dalším stupni projektové dokumentace posoudit možnost zvýšení traťové rychlosti v úsecích, kde probíhá rekonstrukce trati.

VIII. Závěr

Předložená přípravná dokumentace stavby odpovídá zásadám stanoveným Směrnicí generálního ředitele SŽDC č.j. 11/2006 ze dne 30.6.2006 ve znění změny č.1 s účinností od 1.4.2012 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“.

Její projednání s dotčenými orgány státní správy, správci sítě technického vybavení a v rámci organizací SŽDC, s.o. a Českých drah byly v zásadě kladné a nebrání jejímu schválení.

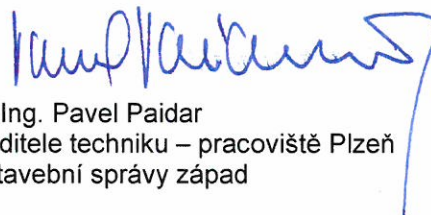
Na základě kladného výsledku projednání a posouzení předložené přípravné dokumentace náměstek ředitele pro techniku Stavební správy západ:

- a) doporučuje schválit přípravnou dokumentaci stavby
„Rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda“
- b) doporučuje stanovit závazné ukazatele stavby:
 - celkové limitní náklady stavby
 - kapacitní údaje
- c) doporučuje uložit splnění připomínek,
uvedených v kapitole III. a VII. tohoto posuzovacího protokolu

Zpracoval: Ing. Karel Halma, tel.: 972 522 401

V Plzni dne 7. 11. 2013

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955
DIČ: CZ70994234
(34)



Ing. Pavel Paidar
náměstek ředitele techniku – pracoviště Plzeň
Stavební správy západ