



Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Evropský fond pro regionální rozvoj
Fond soudržnosti

B1 - Souhrnná technická zpráva
B2 - Průzkumy a podklady
B3 - Ochranná pásma
B4 - Koncepce stavby
B5 - Údaje o splnění stanovených podmínek
B6 - Příprava pro výstavbu
B7 - Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí
B8 - Výjimky z předpisů
B13 - Protikoroze ochrana
B15 - Dopravní opatření
B16 - Trvalé a dočasné zábory pozemků ZPF a PUPFL
B18 - Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí
B19 - Ochrana obyvatelstva
B20 - Bezbariérové užívání

dokumentace se zpracovávajími připomínkami

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

**Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1**

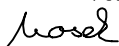

kontaktní adresa:

**Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9**

METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz	 METROPROJEKT	Souprava číslo:
--	---	-----------------

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
Ing. Jan Nosek tel.: +420 296 154 221 projekt stavby, Stupeň: dokumentace pro stavební povolení		Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí

Zpracovatelský útvar:	Název části díla:	B. B.1-20
S60 dopravních staveb tel.: +420 296 154 209 Vedoucí útvaru:	Souhrnná část	
Ing. Zbyněk Pěnka	Podpis:	

Odpovědný projektant:	Podpis:	Název přílohy:	Změna:
Ing. Jan Nosek		Části dokumentace	-
Vypracoval:	Podpis:	B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7, B8, B13, B15, B16, B18, B19, B20	Číslo příl.:
Ing. Jan Nosek			000
Skart. znak: V20/2035	Datum: 6/2014	IČD: 14 6316 02 01-20 00 00	
Počet formátů: 71 x A4	Měřítko: -		

Obsah:

1. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA.....	3
1.1 Zhodnocení staveniště	3
2. PRŮZKUMY A PODKLADY	3
2.1 Údaje o provedených průzkumech a závěry z nich vyplývající	3
2.1.1 Geotechnický průzkum.....	3
2.1.2 Radonový průzkum	4
2.1.3 Znalecký posudek, možná pyrotechnická rizika.....	4
2.2 Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území	4
2.3 Použití geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě	6
2.3.1 Geodetické zaměření:	6
2.3.2 Mapové podklady:.....	6
2.3.3 Podmínky založení vytyčovací sítě:.....	6
3. OCHRANNÁ PÁSMA	7
3.1 Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech	7
3.2 Stanovení nových ochranných pásem	7
3.2.1 Ochranné pásmo dráhy.....	7
3.2.2 Ochranné pásmo komunikace.....	7
3.2.3 Ochranné pásmo vedení elektrické energie	7
3.2.4 Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací.....	8
3.2.5 Ochranné pásmo sdělovacích kabelů	8
3.2.6 Ochranné pásmo lesních pozemků	8
3.3 Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace návrhu zajištění stavby proti účinkům poddolování.....	8
3.4 Údaje o zeleni.....	9
3.5 Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu	9
4. KONCEPCE STAVBY	10
4.1 Účel stavby.....	10
4.2 Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby	11
4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení.....	14
4.4 Stručný popis jednotlivých PS, SO.....	14
4.5 Návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění do provozu a předpokládané lhůty výstavby	50
4.6 Požadavky stavby na zdroje	54
4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci	55
4.8 Napojení na dopravní systém	55
4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění.....	56
4.10 Bezpečnost práce	56
4.11 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, bezbariérové řešení stavby.....	58
4.12 Podmiňující, vyvolané a související investice	59
4.13 Statické výpočty.....	60
5. ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK	60
5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby	60

6. PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU	61
6.1 Uvolnění staveniště	61
6.2 Dočasné využití stávajících nebo budovaných objektů	61
6.3 Způsob provedení demolic	62
6.4 Likvidace porostů	62
6.5 Likvidace škodlivých odpadů	62
6.6 Přeložky podzemních a nadzemních vedení	62
6.7 Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby	62
6.8 Výluka dopravy a jiná omezení dopravy	63
6.9 Omezení v dodávce energií	63
7. VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ	63
8. VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ	67
9. PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	67
10. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	67
11. ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY Z HLEDISKA POŽÁRNÍ OCHRANY	67
12. ENERGETICKÉ VÝPOČTY	67
13. PROTIKOROZNÍ OCHRANA	67
14. GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ	67
15. DOPRAVNÍ OPATŘENÍ	67
16. TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZPF A PUPFL	68
17. ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA	68
18. OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	69
18.1 Radon	69
18.2 Povodně	69
18.3 Sesuvy půdy	69
18.4 Poddolování	69
18.5 Seismicita	69
18.6 Hluk	69
19. OCHRANA OBYVATELSTVA	70
19.1 Zóny havarijního plánování	70
19.2 Řešení zásad prevence závažných havárií	70
19.3 Zařízení civilní ochrany	70
20. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ	70
20.1 Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu	70
20.2 Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením	71
20.3 Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením	71

1. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

1.1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

Staveniště je umístěno na okraji městské části Horažďovice Předměstí I. V prostoru ŽST se jedná o rovinaté území s min. výškovým spádem. Navazující úsek budějovického zhlaví (proti směru staničení) přechází do skalního zářezu hlubokého až 10m za kterým následuje nízký násep. Plzeňské zhlaví je situováno na cca 4 m vysokém násypu, který přechází v do 4m hlubokého skalního zářezu v oblasti kolejových spojek. Za plzeňským zhlavím začíná trať stoupat ve sklonu cca 11 promile.

Staveniště je přístupné v prostoru ŽST kolejovou dopravou a z přilehlé komunikace II/139 i silniční dopravou. V oblastech zhlaví a spojek neexistuje v současnosti jiná přístupová komunikace než železnice. Pro stavbu se dá využít ještě přístupová komunikace do objektu depa, která bude hlavní přístupovou komunikací k recyklační základně.

Zajištění el.en. se předpokládá buď z místního zdroje (rozvodu NN žst. nebo TS) nebo z náhradních zdrojů. Voda jak pitná, tak záměsová a ošetřovací se bude dovážet. Odpadní vody budou jímány a odváženy do ČOV.

2. PRŮZKUMY A PODKLADY

2.1 ÚDAJE O PROVEDENÝCH PRŮZKUMECH A ZÁVĚRY Z NICH VYPLÝVAJÍCÍ

2.1.1 Geotechnický průzkum

- Horažďovice předměstí rekonstrukce ŽST, Podrobný geotechnický průzkum, Sudop Pardubice, 11/2012, průzkum pro přípravnou dokumentaci
- Horažďovice předměstí rekonstrukce ŽST, Kvalitativní posouzení míry znečištění pražcového podloží, Sudop Pardubice, 10/2012, průzkum pro přípravnou dokumentaci
- Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí, Geotechnický průzkum, Sudop Praha 3/2014, doplnění podrobného geotechnického průzkumu z roku 2012

Popis průzkumu a závěry z něj vyplývající

Geotechnický průzkum „Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí, Geotechnický průzkum, Sudop Praha 3/2014“ byl rozdělen do několika ucelených částí. Konkrétně jde o tyto části :

- Průzkum železničního spodku
- Stavební objekty:

SO 03-40-04 Žst. Horažďovice předměstí, propustek v ev. km 290,626
SO 03-41-01 Žst. Horažďovice předměstí, most-podchod v km 289,637
SO 03-41-02 Žst. Horažďovice předměstí, návěstní krakorec v km 289,305
SO 03-65-01 Žst. Horažďovice předměstí, technologický objekt
Opěrná zeď v km cca 290,450

- Posouzení skalních svahů
- Kontaminace štěrkového lože

Rozsah průzkumných prací byl specifikován na základě požadavků jednotlivých odpovědných projektantů. Inženýrskogeologický průzkum byl proveden v obvodu žst. Horažďovice předměstí v termínu 2-3/2014 firmou SUDOP PRAHA a.s.. Obsah jednotlivých částí průzkumu je následující:

- **Průzkum železničního spodku**

v příslušné části zprávy jsou uvedeny výsledky geotechnického průzkumu pražcového podloží v žst. Horažďovice předměstí a v navazujících mezistaničních úsecích, provedeného za účelem ověření geotechnických vlastností zemin v zemní pláni a příp. zjištění úrovně hladiny podzemní vody

- **Průzkum stavebních objektů**

v příslušné části jsou zpracovány samostatné pasporty pro jednotlivé stavební objekty s cílem posouzení základových poměrů a ověření hloubky hladiny podzemní vody. Jedná se o tyto stavební objekty: propustek v ev.km 290.626, most-podchod v km 289.637, návěsní krakorec v km 289.305, opěrná zeď v km 290.450 a technologický objekt.

- **Posouzení skalních svahů**

v příslušné části zprávy jsou uvedeny výsledky posouzení stability 3 skalních svahů s návrhem sanačních opatření

- **Kontaminace štěrkového lože**

v příslušné části zprávy jsou zpracovány výsledky kontrolních chemických analýz vzorků zemin štěrkového lože a konstrukčních vrstev pražcového podloží, na jejichž základě byla stanovena míra znečištění štěrkového lože

Při návrhu stavby byly rovněž použity výsledky podrobného geotechnického průzkumu provedeného v roce 2012 firmou SUDOP Pardubice s.r.o. jako podklad pro zpracování přípravné dokumentace stavby „Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí“.

2.1.2 Radonový průzkum

V místě nově navrhovaného technologického objektu (p.č. st.330) byl z důvodu zajištění jeho protiradonové ochrany proveden radonový průzkum realizovaný dne 15.06.2014. Ze vzorků půdy, odebraných na 15 měřících místech, byla stanovena objemová aktivita radonu v půdním vzduchu a plynopropustnost zemin. Na základě těchto hodnot byl pro daný pozemek stanoven **vyšší radonový index**. S ohledem na výsledky tohoto průzkumu, je nezbytně nutné při realizaci stavby provést technická opatření proti pronikání radonu z podloží do budovy. V případě technologické budovy bude pro izolaci proti zemní vlhkosti použit hydroizolační pás deklarovaný i jako izolace proti pronikání radonu.

2.1.3 Znalecký posudek, možná pyrotechnická rizika

Znalecký posudek, zpracovaný Doc. Dr. Ing. Jiřím Chládkem, je zaměřen na popis možných pyrotechnických rizik, vyplývajících z bojové činnosti, která probíhala v prostoru připravované stavby v závěru II. světové války, a návrh vhodných preventivních opatření, která by uvedená rizika eliminovala. Posudek konstatuje, že zájmová lokalita staveniště byla bombardována, a tedy riziko představují především nevybuchlé letecké pumy. Na území zasaženém bombardováním, proto posudek doporučuje, pro snížení možného rizika, provést pyrotechnický průzkum.

2.2 VHODNOST GEOLOGICKÝCH A HYDROGEOLOGICKÝCH POMĚRŮ V ÚZEMÍ

Z regionálně-geologického hlediska je zájmové území součástí středočeského plutonického komplexu. Jedná se o rozsáhlé polyfázové těleso, tvořené hlubinně vyvřelými magmatickými horninami svrchno paleozoického stáří, budované převážně granitoidními horninami.

Skalní podklad je v daném území budován hlubinně vyvěřelými magmatickými horninami charakteru amfibol-biotitického granodioritu tzv. červenského typu. Horniny jsou v daném území částečně usměrněné. V nezvětralém stavu se jedná o velmi pevné, masivní horniny středně a slabě rozpukané. Horniny jsou porušeny všesměrnými puklinovými systémy, podle kterých se nepravidelně rozpadají na kameny až bloky několikametrových rozměrů. Finálním produktem rozpadu jsou pak silně ulehla eluvia charakteru písků s příměsí jemnozrnné zeminy až písků hlinitojílovitých s úlomky matečné horniny.

Charakteristickým jevem zvětrávání granitoidních horniny je jejich blokovitý rozpad, podél puklinově predisponovaných ploch. Ve zcela eluviálně zvětralých horninách se mohou vyskytovat pevná, rigidní tělesa až horninové bloky několika metrových rozměrů, převážně oválných rozměrů. Jejich výskyt bývá zcela nepravidelný. Tato pevná tělesa jsou pak obtížně těžitelná.

Terciérní sedimenty se vyskytují, podle mapových podkladů v úzkých, několik desítek metrů širokých pruzích na obou koncích žst. Horažďovice – předměstí. Jedná se o denudační relikt sladkovodních terciérních sedimentů (neogén - miocén) charakteru silně ulehých sedimentů – jílovitých písků, silně písčitých jílu, s variabilní příměsí štěrkovité frakce. Sedimenty dále vyplňují morfologické nerovnosti v podložních horninách skalního podkladu, jejich mocnosti bývá značně variabilní (cca 0,5 – 3,5 m).

Kvartérní sedimenty jsou v zájmovém území zastoupeny především deluviální sedimenty a navážkami.

Deluviálními sedimenty představují zvětraliny podložních hornin, případně redeponované terciérní sedimenty, které byly pomalými svahovými pohyby (soliflukce, plížení vrstev atd.) posouvány po skalním podkladu, často za součinnosti vodního ronů. Jejich charakter, složení a geomechanické vlastnosti jsou závislé na charakteru podložních hornin/sedimentů. V daném území se vyskytují deluviální sedimenty charakteru tuhých až pevných písčitých jílu až hlinitých a jílovitých písků, s variabilní příměsí drobných úlomků a podložních hornin. Navážky budují v zájmovém území nejsvrchnější patro pokryvných útvarů. Vznikly při výstavbě a urbanizaci širšího okolí. Jedná se převážně o překopané místní zeminy s příměsí stavebního odpadu (škvára, popel, cihly, železo, štěrky, atd.) a lomového kamene. Navážky jsou převážně středně ulehle. V rámci navážek lze vyčlenit konstrukční vrstvy železniční tratě.

HYDROGEOLOGIE

Hydrogeologické podmínky zájmového území závisí na morfologii dané oblasti, vhodnosti horninového podloží k infiltraci a akumulaci podzemní vody, srážkovém režimu území, antropogenních vlivech a dalších faktorech prostředí.

Dle Vyhlášky MZe č. 292/2002 Sb. o oblastech povodí ve znění pozdějších předpisů spadá posuzovaná lokalita do oblasti povodí Březovského potoka, číslo hydrologického pořadí 1-08-01-1200-0-00. Zájmové území je odvodňováno výše uvedeným tokem do řeky Otavy.

Zájmové území spadá do hydrogeologického rajónu ID 6320 – krystalinikum v povodí Střední Vltavy.

Z hydrogeologického hlediska můžeme v daném území rozlišit dvě základní jednotky:

- Průlinové a puklinovo-průlinové propustné prostředí kvartérních a terciérních sedimentů a svrchních zvětralých částí skalního masívu – mělká zvětrání
- Puklinové propustné prostředí hornin skalního podkladu

Mělký kvartérní oběh podzemních vod zpravidla s volnou hladinou podzemní vody se vytváří v bazální části kvartérních/terciérních sedimentů, a ve zcela až silně zvětralých horninách skalního podkladu. Srážkové vody infiltrují v celém rozsahu hydrologického povodí. Proudění mělkých podzemních vod je určováno zejména morfologií terénu a místně je usměrňováno průběhem puklinových systémů, případně vložek hornin s odlišnými propustnostními parametry. V prostředí kvartérních a terciérních sedimentů a ve zcela zvětralých horninách skalního podkladu se jedná o vodní režim průlinový, v horninách silně zvětralých pak o vodní režim kombinovaný průlinově-puklinový. Vododajnost tohoto kolektoru je závislá na množství a intenzitě atmosférických srážek, v období sucha se jeho vododajnost výrazně snižuje (dochází k zaklesnutí hladiny podzemní vody hlouběji pod povrch terénu. Sezónní kolísání mělké hladiny podzemní vody může dosahovat decimetry až první metry (zejména v období zvýšených atmosférických srážek, nebo tání sněhu). Koeficient filtrace je řádově 10⁻⁵ až 10⁻⁶ m.s⁻¹, s výjimkou povrchové vrstvy, kde je značně nižší.

V prostředí mírně zvětralých hornin se jedná o vodní režim puklinový. Proudění podzemních vod probíhá systémy otevřených a nezajílovovaných puklin. Zvodnění těchto hornin je vždy vázáno na rozpukanou a navětralou partii při povrchu a na poruchová pásma.

Stupeň puklinového zvodnění je velmi nízký, cirkulace ztížená a pomalá. Předmětný pozemek neleží v ochranném pásmu vodních zdroje ve smyslu Vyhlášky č.137/1999 Sb. Pozemek dále nespadá do území CHOPAV (chráněná oblast přirozené akumulace vod) ani do PHO vodních zdrojů.

2.3 POUŽITÉ GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY A PODMÍNKY ZALOŽENÍ VYTYČOVACÍ SÍŤE

2.3.1 Geodetické zaměření:

- Zaměření ŽST Horažďovice předměstí, H-PRO s.r.o., 7/2012
- Aktualizace zaměření ŽST Horažďovice předměstí, H- PRO s.r.o.,2/2014
- Zaměření traťových úseků Střelské Hoštice – Horažďovice předměstí – Horažďovice, H-PRO 3/2014
- Geodetické zaměření v km 290,266 – 300,977 trati 0401 Č. Velenice st. Hr. – Plzeň, SŽG Plzeň, 7-8/2013
- JZM 0401 km 300,16-302,68 ML232-235, km 300,160 – km 302,680 trati České Velenice st. Hr. – Plzeň, SŽG Praha, 10/2010

2.3.2 Mapové podklady:

Základní mapa České republiky 1:10 000 (ZM10), ČUZK

Mapové listy: 1100810, 11120810, 11120808, 11120806, 11140808, 11140806, 11160806, 11160804, 11180806, 11200804, 11200806, 11200802, 11200800, 11220800

2.3.3 Podmínky založení vytyčovací sítě:

Zpracovatelem části I.6 geodetické dokumentace je společnost H-PRO spol. s r.o. Pro geodetické zaměření bylo použito bodů železničního bodového pole ve správě SŽG Praha.

- Souřadnicový systém: JTSK
- Výškový systém: Bpv
- Třída přesnosti zaměření: 2

Použité předpisy a normy:

- Specifikace geodetických podkladů pro přípravnou dokumentaci (č.j. 3033/2002–O7-hg, ze dne 18.11.2002)
- Pravidla pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi státní organizací SŽDC a jinými subjekty (č.j. 12133/1998 ze dne 30.11. 1998)
- Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty (č.j. 892/1998-07 ze dne 18.5.1998)
- M20/1 – Předpis pro Jednotnou železniční mapu stanic a tratí
- SR 20/1 – JŽM Metodika mapování
- ČSN 01 3410 Mapy velkých měřítek. Základní a účelové mapy
- ČSN 01 3411 Mapy velkých měřítek. Kreslení a značky
- TNŽ 01 3412 Značky a zkratky v JŽM

Další podrobnosti jsou uvedeny v části I.6 Geodetická dokumentace.

3. OCHRANNÁ PÁSMA

3.1 ÚDAJE O DOSAVADNÍCH DOTČENÝCH OCHRANNÝCH PÁSMECH

V prostoru stavby se nacházejí stávající ochranná pásma:

- Ochranné pásmo dráhy – trať č. 190 a 185
- Komunikace II/139
- Vedení elektrické energie :
 - vzdušné vedení 22 kV č.2999341 v prostoru St.1,(budějovické zhlaví)
 - vzdušné vedení 110 kV ve stávajícím km 290,550
- Vodovodu – řad ve správě ČD RSM pro napájení objektů staveb a depa
- Sdělovacích kabelů – kabely ve správě ČD Telematika, SŽDC, Telefonica O2
- Ochranné pásmo lesa

3.2 STANOVENÍ NOVÝCH OCHRANNÝCH PÁSEM

3.2.1 Ochranné pásmo dráhy

Trať č. 190 je vedena jako celostátní, trať č. 185 je vedena jako regionální trať. V zákoně č. 266/1994 Sb. §8 odst.1 a je definováno ochranné pásmo dráhy u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Vzhledem k úpravě rozsahu kolejiště a novému směrovému vedení os vybraných kolejí bylo aktualizováno ochranné pásmo dráhy. Úprava ochranného pásma v prostoru ŽST Horažďovice předměstí je zakreslena v koordinační situaci. V ostatních lokalitách se ochranné pásmo nemění.

3.2.2 Ochranné pásmo komunikace

Ochranné pásmo komunikace II/139 je 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy, nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy. Ochranné pásmo komunikace bude zasaženo především stavební činností spojenou s realizací SO 03-40-01 propustek v km 289,244 a SO 03-78-07 přípojka 22 kV. Ochranné pásmo komunikace nebude stavbou Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí změněno.

3.2.3 Ochranné pásmo vedení elektrické energie

Ochranná pásma v energetických odvětvích jsou stanovena zákonem č. 458/2000 Sb.. Ochranné pásmo vzdušného vedení elektrické energie je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení od krajních vodičů. Do napětí 110 kV se mění v závislosti na typu vodiče izolace vodiče:

- nad 1kV do 35 kV - 7 m
- nad 35 kV do 110 kV - 12 m
- nad 110 kV do 220kV - 15 m
- nad 220 kV do 440 kV - 20 m
- nad 440 kV - 30 m

u podzemních vedení jsou ochranná pásma následující :

podzemní vedení →	≤ 110 kV	1 m
	> 110 kV	3 m
trafostanice		20 m

Nové ochranné pásmo bude zřízeno pro:

- PS 03-21-02 Žst. Horažďovice předměstí, TS 25/0,4kV pro ZZ, ochranné pásmo 20m
- PS 03-21-03 Žst. Horažďovice předměstí, TS 25/0,4kV pro EOv, ochranné pásmo 20m
- PS 03-21-04 Žst. Horažďovice předměstí, TS 25/0,4kV, ochranné pásmo 20m
- SO 03-76-01 Žst. Horažďovice předměstí, kabelové rozvody pro EPZ, ochranné pásmo 20m
- SO 03-78-07 Žst. Horažďovice předměstí, přípojka 22kV, ochranné pásmo 1m
- SO 03-78-03 Žst. Horažďovice předměstí, úprava rozvodů nn, ochranné pásmo 1m
- SO 04-78-01 Horažďovice předměstí - Pačejov, zast. Velký Bor, úprava rozvodů nn a osvětlení, ochranné pásmo 1m
- SO 04-78-02 Horažďovice předměstí - Pačejov, zast. Jetenovice, úprava rozvodů nn a osvětlení, ochranné pásmo 1m
- SO 04-78-03 Horažďovice předměstí - Pačejov, zast. Jetenovice, přípojka nn, vedení do 1 kV není chráněno ochranným pásmem. Při činnostech prováděných v jeho blízkosti (práce v blízkosti) je nutné dodržet vzdálenosti dané ČSN EN 50110-1 ed. 2.
- SO 05-78-01 Žst. Pačejov, úprava rozvodů nn, ochranné pásmo 1m

3.2.4 Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Ochranná pásma jsou podle zákona č.274/2001 Sb. vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu :

- a) u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně, 1,5 m,
- b) u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm, 2,5 m,
- c) u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

Nové ochranné pásmo bude zřízeno pro:

- SO 03-50-01 Žst.Horažďovice předměstí, dešťová kanalizace
- SO 03-50-02 Žst.Horažďovice předměstí, kanalizační přípojka technologického objektu
- SO 03-51-01 Žst.Horažďovice předměstí, vodovodní přípojka technologického objektu
- SO 03-51-02 Žst.Horažďovice předměstí, přeložka vodovodní přípojky do depa

3.2.5 Ochranné pásmo sdělovacích kabelů

Dle zákona o elektronických komunikacích č. 127/2005 Sb. činí ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení 1,5 m po stranách krajního vedení.

Nové ochranné pásmo bude zřízeno pro provozní soubory částí D.1 železniční zabezpečovací zařízení a D.2 železniční sdělovací zařízení.

3.2.6 Ochranné pásmo lesních pozemků

Dle zákona č. 289/1995 Sb., lesní zákon - § 14 odst. 2 zasahuje ochranné pásmo lesních pozemků 50 m od hranice lesa. Soupis lesních pozemků do vzdálenosti 50 m od obvodu stavby, pro jednotlivá katastrální území, je uveden v majetkoprávní části dokumentace I.2. Ochranné pásmo lesních pozemků se touto stavbou nijak nemění.

3.3 ÚDAJE O CHRÁNĚNÝCH LOŽISKOVÝCH ÚZEMÍCH A SPECIFIKACE NÁVRHU ZAJIŠTĚNÍ STAVBY PROTI ÚČINKŮM PODDOLOVÁNÍ

Podle získaných údajů z archivu Geofondy Praha – registr poddolovaných území, ložisek nerostných surovin a sesuvů – se v zájmovém území projektované stavby nenachází žádná poddolovaná území,

chráněná ložisková územím ani potenciálně/aktivně sesuvná území. Zájmové území dále nespadá do území pro zvláštní zásahy do zemské kůry.

3.4 ÚDAJE O ZELENÍ

Zájmová lokalita se nachází v Blatenském bioregionu

Poloha a základní údaje

Bioregion tvořený žulovou pahorkatinou s četnými podmáčenými sníženinami se nachází na severozápadě jižních Čech a zabírá část Blatenské a Benešovské pahorkatiny. Dominuje zde biota 4.bukového vegetačního stupně, výrazně hercynského charakteru. Potenciálně převažují acidofilní doubravy a olšiny. Vyšší kopce zasahují do bučin.

Horniny a reliéf

Hlavní horninou oblasti jsou intruziva středočeského plutonu, především žuly a granodiority. Z pokryvů hrají hlavní roli svahoviny, často s eolickou příměsí. Reliéf bioregionu je tvořen pahorkatinou s výrazně vystupujícími žulovými vrchy a plochými širokými sníženinami mezi nimi, zcela zde chybí zaříznutá údolí. Typická výška bioregionu činí 430-580m.

Půdy

Půdy jsou většinou kyselé typické kambizemě, severně od Horažďovic je rozsáhlejší výskyt nenasyčených kyselých kambizemí psedoglejových. V plochých úsecích s těžkými substráty jsou rozšířeny primární psedogleje.

Klima

Celé území bioregionu leží v mírně teplé oblasti s průměrnými teplotami mezi 6,5-7,5°C. Nižší části regionu leží v oblasti MT 11, vyšší oblasti v MT 7 (Quitt). Podnebí kontinentálního charakteru je poměrně suché, s ročním úhrnem srážek mezi 530-650 mm.

Biota

Bioregion leží v mezofytiku se suprakolinním vegetačním stupněm (Skalický). Na většině území potenciálně převažují acidofilní doubravy (Genisto garmanicae-Quercion). Výskyt hájového typu vegetace lze uvažovat na malých územích v jihovýchodní části. Flóra je poměrně chudá, s převahou hercynských druhů, exklávních prvků je málo. Dominují běžné druhy pahorkatin. V bioregionu se vyskytuje běžná fauna hercynské zkulturněné krajiny, se západními vlivy. Výrazně obohacujícím prvkem jsou rybníky a jejich okolí.

3.5 ÚDAJE O ZÁBORECH ZEMĚDĚLSKÉHO A LESNÍHO FONDU

Zábory zemědělského fondu jsou uvedeny v části dokumentace I.2 Majetkoprávní část. Zábory ZPF trvalé a dočasné se nacházejí jen v k.ú. Horažďovice. Zábory lesního fondu nejsou po úpravě technického řešení vyžadovány. Bilance potřebných záborů je uvedena v následující tabulce:

Katastrální území	Trvalý zábor				Dočasný zábor nad 1 rok				Dočasný zábor do 1 roku			
	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem
	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²
Horažďovice	24	0	153	177	0	0	0	0	468	0	915	1383
Jetenovice	0	0	0	0	0	0	0	0	1752	0	392	2144
Pačejov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Střelské Hoštice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Střelskohoštická Lhota	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Velký Bor u Horažďovic	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
celkem	24	0	153	177	0	0	0	0	2220	0	1307	3527

4. KONCEPCE STAVBY

4.1 ÚČEL STAVBY

Železniční stanice Horažďovice předměstí leží na trati č. 190 Plzeň – České Budějovice. Železniční trať, propojující III. a IV. tranzitní železniční koridor, je vedena jako celostátní dráha a je zařazena do systému transevropské dopravní sítě TEN-T a Transevropské železniční sítě nákladní dopravy TERFN.

Stanice je mezilehlou stanicí pro trať č. 190 a odbočnou stanicí pro trať č. 185 Horažďovice předměstí – Domažlice. Trať č. 190 je nejvýznamnější železniční spojnici Plzeňského a Jihočeského kraje. Trať č. 185 je významná krajská tangenciální příhraniční spojnice propojující Horažďovice – Klatovy – Domažlice a Bor u Tachova. Styk obou tratí v ŽST Horažďovice předměstí svědčí o důležité přestupní vazbě ve stanici.

Železniční stanice Horažďovice předměstí leží v km 289,610 trati č. 190. Železniční trať je ve směru na Plzeň dvoukolejná, ve směru na České Budějovice jednokolejná.

Stávající vybavení stanice z hlediska pohybu cestujících neodpovídá dnešním standardům. Stanice je vybavena 6 úrovněmi nástupišti s výškou nástupní hrany 200 mm nad T.K. Přístup na nástupiště je úrovněvý přes stávající provozované koleje liché skupiny. Podchod ve stanici neexistuje.

Z hlediska železniční trasy je stanice Horažďovice předměstí místem lokálního propadu rychlosti. V navazujících traťových úsecích je traťová rychlost 90/100 km/h, zatímco ve stanici je vlivem nedostatečných parametrů směrových oblouků v hlavních kolejích rychlost jen 60 km/h. Rychlost v dopravních kolejích je 40 km/h.

Konstrukce železničního spodku jsou ještě z velké části původní z doby výstavby. Celoplošné odvodnění železničního spodku stanice neexistuje.

Stanice je vybavena zabezpečovacím zařízením 2a kategorie s rychlostní návěsní soustavou vzoru 5007 s dvěma závislými stavědly z roku 1964. Elektromechanické zařízení je obsluhováno výpravčím a dvěma signalisty.

Stávající silnoproudá zařízení jsou zastaralá a některá za hranou životnosti. Kabelová přípojka na trafostanici a kabelový rozvod pochází z let 1957- 1961. Trafostanice nemá dostatečný příkon pro napojení všech zařízení, která jsou dnes běžně používána. Ve stanici není např. osazen elektrický ohřev výměn. Kvůli nedostatečnému příkonu je část výpravní budovy vytápěna elektricky a zbývající část pevnými palivy. Trafostanice elektrického předtápěcího zařízení měla v posledních dvou letech tři vážné poruchy (požár transformátoru atp.).

Záložní napájení zabezpečovacího zařízení není ve stanici instalováno, stejně jako z dnešního pohledu stále více užívané systémy dálkového ovládání a dálkové diagnostiky.

Z výše uvedených údajů je zřejmé, že vybavení stanice je funkční, ale z velké části zastaralé. Udržení jednotlivých zařízení v provozuschopném stavu vyžaduje poměrně vysoké náklady a častou údržbu.

Účelem stavby je pomocí souhrnu technických návrhů a opatření odstranit nevyhovující současný stav a vylepšit následující parametry:

- Zvýšení traťové rychlosti.
- Zvýšení propustné výkonnosti trati.
- Zvýšení bezpečnosti cestujících.
- Zvýšení kultury cestování.
- Zajištění vyhovujícího technického stavu železničního svršku a spodku.
- Náhrada zastaralého zabezpečovacího a sdělovacího zařízení novou technologií, umožňující dálkové řízení provozu.
- Odstranění zbytné dopravní infrastruktury ve stanici.

Z hlediska přepravních vazeb bude ŽST připravena na bezproblémové odbavení plánované poptávky po regionální železniční přepravě, včetně přepravy mezi Plzeňským a Jihočeským krajem. Realizací rekonstrukce trati dojde ke zkrácení jízdních dob a přestupních vazeb ve stanici. Zvýší se propustnost trati. Instalací nových technologických zařízení bude zvýšena bezpečnost železničního provozu a zároveň budou sníženy provozní náklady. Železniční stanice bude připravena na plánované budoucí zdvoukolejnění celé trati č. 190 Plzeň – České Budějovice.

4.2 PŘEHLED O DODRŽENÍ OBECNÝCH TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU VČETNĚ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY

Základní právní normou v oblasti železnice je **zákon č. 266/1994** o drahách. Na tento zákon navazuje a požadavky na výstavbu dále rozšiřuje a podrobněji specifikuje **vyhláška č. 177/1995 Sb.**, kterou se vydává stavební a technický řád drah. Dle **sdělení ministerstva dopravy č. 111/2004** je trať č. 190, na které leží i stanice Horažďovice předměstí, zařazena do evropského železničního systému. To znamená, že z hlediska obecných technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání staveb se na ní nevztahuje **vyhláška ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb.**, ale **rozhodnutí komise ze dne 21. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“ v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému.**

Zákon 266/1994 Sb.

Ochranné pásmo

V zákoně je definováno ochranné pásmo dráhy u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Vzhledem k úpravě rozsahu kolejiště a novému směrovému vedení os vybraných kolejí je nezbytné zaktualizovat také ochranné pásmo dráhy. Úprava ochranného pásma v prostoru ŽST Horažďovice předměstí je zakreslena v koordinační situaci. V ostatních lokalitách se ochranné pásmo nemění.

Vyhláška 177/1995 Sb.

Průjezdny průřez

Pro návrh stavby je standardně použit průjezdný průřez Z-GC.

Osové vzdálenosti kolejí

Osové vzdálenosti kolejí ve stanici jsou v přímé a obloucích o poloměru $R=300\text{m}$ a větším min 4,75m. V úseku mezi plzeňským zhlavím a kolejovými spojkami je osová vzdálenost kolejí také 4,75 m. Za spojkami se trať napojuje do stávajících os kolejí.

Podle vyhlášky 177/ 1995 Sb. při rekonstrukcích kolejiště železničních stanic, je-li to

nezbytné, s přihlédnutím k místním podmínkám, je nejmenší vzdálenost os kolejí v přímé koleji a v obloucích o poloměru 300 m a větším, 4 750 mm.

Volný schůdný a manipulační prostor

Volný schůdný a manipulační prostor je zajištěn ve všech kolejích, v souladu s vyhláškou 177/1995 sb. tj. min 3,000 m, nebo střed další koleje musí být vzdálen nejméně 4 750 mm.

Směrové řešení

V traťových kolejích je min. navržený poloměr směrového oblouku 880 m, v kolejovém rozvětvení 760m. V dopravních kolejích 4, 5, 6, 7a, 7 je minimální navržený poloměr směrového oblouku 300m. V ostatních manipulačních kolejích je min. navržený poloměr 190 m.

Podle vyhlášky 177/ 1995 Sb. nesmí být v traťových kolejích poloměr oblouku menší než 500 m a v případě rekonstrukce nebo modernizace dráhy, při které se nezřizuje nové drážní zemní těleso, nesmí být v traťových kolejích poloměr oblouku menší než 300 m. V dopravních kolejích ve zhlaví je možno zřizovat oblouky o poloměru nejméně 300 m. V manipulačních kolejích ve zhlaví je možno zřizovat oblouky o poloměru nejméně 190 m.

Výškové řešení

Maximální sklon v prostoru stanice, kde se předpokládá odstavování souprav a vozů je 0,714 promile. Podle vyhlášky 177/ 1995 Sb. tato hodnota nesmí přesáhnout 1 promile.

Uspořádání žel. spodku

Těleso železničního spodku je navrženo tak, aby pro:

- hlavní traťové a hlavní staniční koleje dosáhlo minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 30 MPa a na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 50 MPa (koleje č. 1, 2).
- hlavní traťové a hlavní staniční koleje dosáhlo minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 20 MPa a na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 40 MPa (kolej č. 3).
- předjízdne koleje ve stanicích na tratích celostátních dosáhlo minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 20Mpa a na pláni tělesa železničního spodku min.hodnotu 40Mpa (koleje č. 4, 5, 7 a 7a).
- ostatní koleje ve stanicích na tratích celostátních na pláni tělesa železničního spodku dosáhlo min. hodnotu 30 Mpa (koleje č. 6a, 6, 9, 11)

Proti nepříznivým účinkům povrchových a podzemních vod je těleso zajištěno systémem trativodů, svodných a kanalizačních potrubí, která odvodňují železniční spodek a zároveň odvádějí vodu ze zpevněných ploch.

Zatížitelnost mostů

Traťový úsek 0401 Č. Velenice - Plzeň (Nemanice - Plzeň), je řazen do 1. třídy dle předpisu 18/1986 - PMR, zveřejněném ve Věstníku dopravy č. 6/1987.

Svislá zatížení pro navrhování nových nosných konstrukcí jsou následující :

Podle ČSN EN 1991 - 2 Zatížení mostů dopravou byl při návrhu použit model zatížení LM71 s národním klasifikačním koeficientem 1,21, doplněný modelem zatížení SW/2, reprezentující statický účinek svislého zatížení těžkou železniční dopravou. Pro posuzování spojitých konstrukcí se dále použije model zatížení SW/0, reprezentující účinek svislého zatížení normální železniční dopravou.

Uspořádání dopravních ploch

Ve stanici je navrženo ostrovní mimoúrovňové a boční nástupiště. Obě nástupiště jsou bezbariérově přístupná. Bezbariérový přístup na ostrovní nástupiště je zajištěn pomocí výtahů z podchodu u výpravní budovy a na nástupišti. Boční nástupiště je přímo napojeno na bezbariérovou komunikaci do přednádraží.

Délka nástupní hrany je volena s ohledem na nejdelší vlak, který by se mohl na trati vyskytnout a mohl by u nástupiště zastavit. Pro ostrovní nástupiště to je 220m (délka 295m u kol. č.1 vznikla pouze doplněním dvou navzájem posunutých nástupních hran délky 220m o část jazykového nástupiště), u nástupiště směrem na Sušici to je 60m .

Výška nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice je v souladu s požadavky vyhlášky 177/1995 Sb.

Železniční svršek

V rozsahu hlavních a dopravních kolejí je navržena bezстыková kolej.

Vybavenost železniční stanice

Pro odbavení cestujících v ŽST bude sloužit stávající pokladna, její umístění se nemění. Cestující budou moci dále využívat čekárnu a veřejné toalety, jejichž umístění se také nemění. Nově bude upraven vstup na bezbariérové WC. Nově bude stanice vybavena elektronickým informačním zařízením. Pod přístřeškem u výpravní budovy a na ostrovním nástupišti budou instalovány odjezdové panely, v pokladně a vestibulu budou instalovány monitory zobrazující informace o jízdním řádu. Orientační systém pro cestující bude zcela nový, včetně názvu stanice, který bude umístěn v prostoru obou zhlaví. Všechny veřejné prostory stanice budou bezbariérově přístupné. Stanice bude nově osvětlena.

Intenzita osvětlení

Rozmístění, typy a výkon svítidel nové osvětlovací soustavy v žst. Horažďovice předměstí je navrženo na základě výsledků světelně technického výpočtu intenzit osvětlení v jednotlivých částech stanice.

Zabezpečovací zařízení

Má zajištěnu plynulou dobavu el. energie. Napájení bude provedeno ze dvou nezávislých přípojek. Základní přípojkou bude napájení z el. trakce 25kV,50Hz. Náhradní přípojka bude z veřejné distribuční sítě. Přípojky řeší příslušné SO.

Rozhodnutí komise ze dne 21. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“ v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému.

Bezbariérovou přístupovou cestou se rozumí přístupová cesta, kterou mohou bez problémů absolvovat všechny kategorie osob s omezenou schopností pohybu a orientace. V případě ŽST Horažďovice předměstí tato cesta obsahuje rampy a výtahy. Bezbariérová přístupová cesta, schodiště a podchod mají průjezdnou šířku nejméně 1600 mm. Bezbariérová přístupová cesta je zřetelně označena vizuálními informacemi, tyto informace jsou součástí stavebního objektu SO 03-38-02 Orientační systém. Informace o bezbariérové přístupové cestě jsou poskytovány zrakově postiženým osobám pomocí hlasových majáků. Majáky jsou umístěny na nárožích výpravní budovy směrem ke kolejišti a u každého vstupu do podchodu. Madla schodišť obsahují stručnou informaci (například číslo nástupiště, informaci o směru) Braillovým písmem na konci madel ve výšce mezi 850 mm a 1 000 mm. Nástupiště jsou standardně vybavena vodícími liniemi s funkcí varovného a signálního pásu. Bezbariérová přístupová cesta z přednádražního prostoru, situovaná na západní straně výpravní budovy, je na rozhraní mezi nově upravenou komunikací a stávajícím povrchem v přednádraží vybavena varovným pásem.

4.3 ARCHITEKTONICKÉ A URBANISTICKÉ ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ, JEJÍ VZHLED A VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ

Z urbánního hlediska stavba zachovává stávající poměry v území. Hmotově přibývají pouze objekty nástupišť a přístřešků na nástupištích. Nové objekty technologické budovy a trafostanice EPZ jsou navrženy na místě původních budov, které budou demolovány.

Technologický objekt je nejvýznamnějším pozemním objektem, který bude ve stavbě realizován. Je situován v prostoru východního křídla výpravní budovy. Toto křídlo bude zdemolováno a místo něho bude postavena nová technologická budova, která bude při pohledu od kolejiště respektovat půdorys demolované stavby a její výškové řešení. Nová technologická budova bude založena na obdélníkovém půdorysu s poměrem stran délky a šířky cca 2:1. Přízemní objekt bude zastřešen sedlovou střechou s orientací hřebenu v podélné ose objektu. Z výtvarného hlediska bude objekt, členěním fasády a barevným řešením, sladěn se stávající výpravní budovou, na kterou bude bezprostředně navazovat.

Budova trafostanice EPZ bude situována v prostoru stávajícího skladiště (bývalé ledárny), které bude demolováno. Objemově jde, oproti budově skladiště, o kompaktnější objekt. Nová budova bude prefabrikovaná, přízemní, čistě účelová konstrukce. Pro lepší začlenění do území bude zastřešena sedlovou střechou s orientací hřebenu jako demolovaný objekt skladiště, kolmo ke kolejišti. Barevně bude objekt sladěn se stávající výpravní budovou.

Nově navržené zastřešení výstupu z podchodu bude architektonicky začleněno ke stávající výpravní budově díky použitím nových nosných sloupů zastřešení, které budou členěny a zdobeny v obdobném duchu jako stávající litinové sloupy. Materiálově bude nové zastřešení shodné se stávajícím vyjma nosné konstrukce, která bude pohledově pojednána v původních materiálech tak, aby odpovídala současnému stavu a nerušila výsledný dojem z díla.

Objekty nástupišť jsou pojaty jako čistě účelové konstrukce bez větších nároků na architektonické ztvárnění. Vzhledem k výšce nástupiště 550 mm nad T.K. nepůjde o vizuální bariéru v území.

Objekt přístřešku na nástupišti bude tvarově, materiálově a barevně odpovídat používaným standardům SŽDC.

4.4 STRUČNÝ POPIS JEDNOTLIVÝCH PS, SO

D.1.1 Staniční zab. zařízení

PS 01-01-01

ŽST Střelské Hoštice, úprava staničního zabezpečovacího zařízení

Provozní soubor řeší úpravy staničního zab. zařízení v ŽST Střelské Hoštice, umožňující navázání nového automatického hradla směr Horažďovice předměstí. Tento PS je koordinován se stavbou „Rekonstrukce PZM v km 285,541 a v 285,802 v ŽST Střelské Hoštice“. Z časového hlediska musí být koordinovaná stavba současně nebo v předstihu. V rámci uvedené stavby PZS budou zřízeny počítače náprav od km 286,900 přes stanici až do km 284,500. Dále bude zřízen nový reléový domek (RD), kabelizace v uvedeném úseku a bude upravena kolejová deska v dopravní kanceláři.

V rámci naší stavby budou do vyčleněného stojanu v připraveném RD dodány prvky úvazky nového TZZ. Budou připojeny na připravené napájecí sběrnice. Do kolejové desky budou doplněny ovládací a indikační prvky nového AH. Prvky AH budou připojeny na připravené venkovní kabely.

PS 03-01-01

ŽST Horažďovice předměstí, staniční zabezpečovací zařízení

část A – definitivní zab. zařízení

V rámci tohoto PS bude obnovené kolejiště vybaveno novým elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Předpokládá se nasazení SZZ

elektronického typu s možností budoucího dálkového ovládání. Téměř všechny výhybky budou opatřeny elektromotorickými přestavíky, v hlavních kolejích navíc snímači polohy jazyka v rámci nerozřezného systému zabezpečení výhybek. Zbylé výhybky pojížděné ve vlakových cestách nebo odvratné budou opatřeny výměnovými zámky s uzamčením výsledného klíče v elektromagnetickém zámku (EZ). Vnitřní část SZZ bude umístěna v nové stavědlové ústředně a nové místnosti zdrojů.

Ke zjišťování volnosti v hlavních kolejích a v jedné předjízděné koleji v každém směru budou použity kolejové obvody (KO) o frekvenci 275 Hz. Kolejové obvody budou vyhovovat požadavkům interoperability a budou doplněny kódováním vlakového zabezpečovače. Ve zbytku kolejiště budou použity počítače náprav. Traťové kol. obvody směr S. Hoštice a Pačejov (prozatím jen na tzv. viditelnost předvěsti) budou o frekvenci 75Hz.

Zařízení bude ovládáno z jednoho hlavního pracoviště JOP nebo záložního prac. JOP. Ovládací pracoviště bude vybaveno nadstavbou zab. zař. pro vedení dopravní dokumentace. V sousedních dopravních nebudou zřizovány terminály pro zadávání čísel vlaků. Převzetí čísel a časových údajů předvídaného a skutečného odjezdu budou přebírány z elektronických dopravních deníků sousedních dopraven. Přenos do SZZ zajistí samostatný PC ve funkci tzv. brány. Dále bude zřízena deska nouzových obsluh. Rozsah stavění vlakových a posunových cest je zřejmý ze situačního schématu.

Kabelizace bude provedena stíněnými párovanými kabely. Částečně budou kabely vedeny kabelovodu v ostatních částech kolejiště ve výkopech 35/80 cm s ochrannou fólií. V nepříznivých úsecích budou zřízeny podpovrchové žlabové kabelové trasy. Pro stavbu „Peronizace v ŽST Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 – 304,009“ bude z větší části připraven závislostní traťový kabel.

Napájení SZZ bude provedeno ze dvou nezávislých přípojek – z trakčního vedení a z veřejné sítě. Záložní napájení bude dimenzováno dle TNŽ 34 2620 čl. 19.1.8. Plný provoz při napájení pouze z akumulátorových baterií po dobu 15 min., nouzový provoz po dobu 3 hodiny.

Zařízení bude vybaveno měřicí a stavovou diagnostikou s přenosem na pracoviště údržby a na intranet. Diagnostický systém splní požadavky „povinné, označené M“ v TS č. 2/2007-Z. Dle čl. 1.4.1 bude diagnostické zařízení kategorie 5H. Vydáno pod č.j. 32729/07-OP s účinností od 1.11.2007.

část B – provizorní zab. zařízení

PS slouží k zajištění bezpečnosti žel. provozu při stavebních postupech. Jako provizorní zab. zařízení bude sloužit upravované stávající elektromechanické zab. zařízení. Po ukončení SP3 bude na lichém zhlaví aktivováno definitivní SZZ. Definitivní SZZ bude nejprve ovládáno z provizorního pracoviště JOP ve stávající dopravní kanceláři. PS řeší také potřebné přeložky stávajících zabezpečovacích kabelů, které se nachází v částech dotčených stavbou. Dále budou v rámci tohoto PS postupně demontovány venkovní a vnitřní prvky stávajícího SZZ.

PS 05-01-01

ŽST Pačejov, úprava staničního zabezpečovacího zařízení

Provozní soubor řeší úpravy staničního zab. zařízení v ŽST Pačejov, které umožní navázání nového automatického hradla směr Horažďovice předměstí.

Staniční zařízení bude doplněno o příslušné závislosti. Ty budou umístěny v novém technologickém domku v blízkosti výpravní budovy spolu s výstrojí automatického hradla. Staniční zařízení nebude upravováno na obousměrné (stávající dopravní program bude zachován). Odjezdy vlaků na nesprávnou traťovou kolej a vjezdy vlaků z nesprávné traťové koleje budou uskutečňovány na přivolávací návěst.

Z nesprávné koleje bude zřízeno nové vjezdové návěstidlo včetně jeho předvěsti. Návěstidlo bude ukazovat pouze návěsti stůj a přivolávací návěst. Zhášecí úseky obou vjezdových návěstidel budou vybaveny počítači náprav.

V dopravní kanceláři bude doplněna indikační deska o ovládací a indikační prvky automatického hradla. Mezi vjezdovým návěstidlem a dopravní kanceláří bude provedena nová kabelizace. Komunikace AH bude řešena optickým přenosem po stáv. kabelu ve vlastnictví ČD-Telematiky.

Tento PS je koordinován se stavbami „Peronizace v ŽST Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 – 304,009“ a „GSM-R Plzeň – České Budějovice“.

PS 07-01-01**ŽST Horažďovice, úprava staničního zabezpečovacího zařízení**

Provozní soubor řeší úpravy staničního zab. zařízení v ŽST Horažďovice, umožňující navázání automatického hradla směr Horažďovice předměstí. Dále bude provedena úprava návěstních obvodů odjezdových návěstídl směřem do Horažďovic předměstí. Tyto budou nově předvéstí vjezdového návěstidla HS. Součástí je rovněž provedení úprav řídicího přístroje v dopravní kanceláři a stavědlového přístroje na St.1 v souvislosti se zrušením hradlového poloautobloku směr Horažďovice předměstí.

Zhášecí úsek vjezdového návěstidla L bude vybaven počítačem náprav. Staniční zařízení bude doplněno o příslušné závislosti. Potřebné vnitřní prvky budou umístěny ve stávajícím technologickém domku u St. 1. spolu s výstrojí automatického hradla.

V dopravní kanceláři bude doplněna indikační deska o ovládací a indikační prvky automatického hradla. Mezi vjezdovým návěstídl a dopravní kanceláří bude provedena nová kabelizace. Do kab. trasy budou připojeny trubky HDPE a metalický traťový kabel dle příslušných PS sdělovacího zařízení.

D.1.2 Traťové zab. zařízení**PS 02-02-01****Střelské Hoštice – Horažďovice předměstí, traťové zabezpečovací zařízení**

Traťové zab. zařízení bude typu automatické hradlo bez oddílových návěstídl. Volnost traťového úseku bude zjišťována počítači náprav. Od km 286,900 směřem do S. Hoštic budou poč. náprav zřízeny v rámci stavby "Rekonstrukce PZM v km 285,541 a v 285,802 v ŽST Střelské Hoštice". Vnitřní výstroj bude již zřízena v novém RD ve stanici. Od km 286,900 do km 288,435 (vj. náv. L Horažďovic předm.) bude kabelová trasa a dodávka traťových PB v rámci tohoto PS. V trase bude položen závislostní kabel automatického hradla a kabely ke snímačům počítače náprav. Dále budou do kab. trasy připojeny trubky HDPE a metalický traťový kabel dle příslušných PS sdělovacího zařízení.

PS 04-02-01**Horažďovice předměstí - Pačejov, traťové zabezpečovací zařízení**

Traťové zab. zařízení bude typu automatické hradlo bez oddílových návěstídl. Volnost traťového úseku bude zjišťována počítači náprav. Vzhledem k tomu, že nebude provedena souvislá pokládka kabelizace mezi oběma stanicemi, budou pro přenosové zařízení využity stávající dostupné přenosové cesty po optickém kabelu ve vlastnictví ČD-Telematika. Zapojení počítače náprav se předpokládá v tzv. blokovém provozu. V kab. trase od Horažďovic předměstí budou připojeny trubky HDPE a metalický traťový kabel dle příslušných PS sdělovacího zařízení.

Pro stavbu „Peronizace v ŽST Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 – 304,009“ bude v kab. trase od Horažďovic předměstí připraven závislostní traťový kabel.

PS 06-02-01**Horažďovice předměstí - Horažďovice, traťové zabezpečovací zařízení**

Traťové zab. zařízení bude typu automatické hradlo bez oddílových návěstídl. Volnost traťového úseku bude zjišťována počítačem náprav, jeho vnitřní výstroj bude umístěna v nové stavědlové ústředně v Horažďovicích předměstí.

Součástí provozního souboru bude nová kabelizace mezi vjezdovými návěstídl obou stanic. V trase bude položen závislostní kabel automatického hradla a kabely ke snímačům počítače náprav. Dále budou do kab. trasy připojeny trubky HDPE a metalický traťový kabel dle příslušných PS sdělovacího zařízení.

D.2.1 Místní kabelizace**PS 03-10-01****Žst Horažďovice předměstí, místní kabelizace**

Nová místní kabelizace bude provedena v nezbytně nutném rozsahu:

- propojení technologické budovy a VTO u vjezdových návěstidel L, 1S, 2S a HS, u vjezdu do depa (EZVK4) výhybky 12 a u EZVK/14: kabely 3XN a 5XN0,6ZE
- propojení technologické budovy se stávající výpravní budovou (sdělovací místnost): 2x HDPE40, MOK 24 vláken, kabel 25XN0,6
- propojení technologické budovy s objektem REOV na obou zhlavích pro dálkový dohled a ovládání EO:V: 1xHDPE40, 1x MOK 6 vláken
- propojení technologické budovy s objektem trafostanice EPZ: : 1xHDPE40, 1x MOK 6 vláken
- propojení technologické budovy s výtahy na 1. a 2. Nástupišti: kabel 3XN0,6ZE
- v úseku technologická budova – Střelecké Hoštice (km 286,900) a Pačejov (km 292,030) se položí dvě trubky HDPE a kabel 15XN0,8ZE
- v úseku technologická budova – Horažďovice VB-DK se položí jedna trubka HDPE a kabel 10XN0,8ZE
- v úseku technologická budova – Horažďovice VB-DK se připojí jedna trubka HDPE – ČD-T (není rozpočtována)
- Na dálkovém kabelu DK Plzeň – Strakonice bude na zastávce Jetenovice a Velký Bor vypíchnutá jedna čtyřka pro DO osvětlení a DD TSŽDC.
- v obvodu 1. nástupiště a koleje č.7 budou ochráněny sdělovací kabely, ke kolizi dojde z důvodu rekonstrukce koleje č.7 a nástupiště č.1 a výstavby podchodu.
- v obvodu 1. nástupiště a koleje č.7 bude ochráněn kabel DOK ČD-T Plzeň – České Budějovice v HDPE barvy oranžové, ke kolizi dojde z důvodu rekonstrukce koleje č.7 a nástupiště č.1 a výstavby podchodu.

D.2.2 Rozhlasové zařízení

PS 03-12-01

Žst Horažďovice předměstí, rozhlasové zařízení

Stávající rozhlasová ústředna je za hranici své životnosti, bude demontována do šrotu a nahrazena novým zařízením, reproduktory včetně rozvodů ve výpravní budově budou ponechány, do vestibulu bude dodán nový reproduktor včetně rozvodu.

Bude vybudován rozhlas pro informování cestujících, budou ozvučeny prostory budovaných nástupišť včetně podchodu. Na nástupišti budou reproduktory umístěny na konstrukci zastřešení a osvětlovacích stožárech. Automatický systém hlášení bude napojen na zařízení pro vedení dopravní dokumentace elektronickým způsobem s vazbou na zabezpečovací zařízení a díky znalosti aktuální dopravní situace pak systém automaticky hlášením informuje cestující o změnách v pravidelné dopravě.

Pro snazší orientaci nevidomých a slabozrakých budou v železniční stanici instalovány orientační nebo hlasové majáčky.

Rozhlasové zařízení musí umožnit kontrolu provedení hlášení. Nastavení hlasitosti nového rozhlasového zařízení se provede ve smyslu vyhlášky č. 13/1977 Sb. ve znění výjimek uplatnitelných pro rozhlasová zařízení v areálech dopravy.

D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení

PS 03-10-02

Žst Horažďovice předměstí, přenosové systémy

Stávající datový uzel bude ponechán, protože v souběžné stavbě „GSM-R Plzeň – České Budějovice“ bude provedena výstavba nového přenosového zařízení SDH. Nová sdělovací místnost bude v rámci PS 03-10-01 propojena optickým kabelem s objekty: stávající sdělovací místnost, nově budované objekty Elektrické předtápěcí zařízení EPZ a rozvaděč pro elektrický ohřev výměn REOV na obou zhlavích. V tomto PS bude na tyto nové optické kabely nasazeno přenosové zařízení pro přenos IP rozhraní. Je navržen SWITCH s optickým linkovým připojením, porty 4x10/100. Vybuduje

se nová technologická síť LAN v obvodu žst pro EZS, ASHS, DDTS ŽDC, pro informační zařízení, kamerové systémy.

PS 03-11-01**Žst Horažďovice předměstí, sdělovací zařízení**

Stávající telefonní zapojovač i náhradní zapojovač je silně opotřebovaný, za hranici své životnosti, budou demontovány do šrotu a nahrazeny novým zařízením.

Telefonní zapojovač – na pracovišti výpravčího je navržen zapojovač s dotykovým terminálem a integrovaným ovládáním s jedním obslužným pultem. V případě poruchy zapojovače či přenosového zařízení se pro komunikaci uvažuje s použitím analogového náhradního zapojovače nezávislého na přenosové cestě s optickou a akustickou signalizací.

Nahrávání provozu zapojovače bude v místě na novém digitálním záznamovém zařízení, stávající nevyhovuje.

V prostorách technologické budovy a v dopravní kanceláři se zřídí rozvody strukturované kabeláže, budou ukončeny na dvozásuvkách jednotlivých místností a patchpanelu ve skříni.

Bude instalováno nové hodinové zařízení. Budou použity hodiny řízené přijímačem DCF 77. Stávající výpravní budova se napojí na nový hodinový přívod. Podružné hodiny se dodají do nové dopravní kanceláře, do stavědlové ústředny a sdělovací místnosti. Podružné hodiny na novém nástupišti budou součástí informačních tabulí.

D.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace**PS 03-11-02****Žst Horažďovice předměstí, technologický objekt - EZS**

Prostory nově vybudovaného technologického objektu v žst. Horažďovice předměstí budou vybaveny Elektrickým zabezpečovacím systémem (dále jen EZS), který bude tvořen plášťovou ochranou - magnetické kontakty s detektory tříštění skla a prostorovou ochranou - pohybové detektory. V objektu bude rovněž zajištěna technická ochrana – tlačítkové hlásiče a opticko-kouřové, tepelné nebo lineární hlásiče požáru zapojené do EZS.

Použité ústředny EZS budou umožňovat připojení do sítě ethernet, po které budou přenášeny jednotlivé provozní stavy do dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty.

PS 03-11-03**Žst Horažďovice předměstí, technologický objekt – ASHS**

Prostory stavědlové ústředny a napájecích zdrojů v žst. Horažďovice předměstí budou vybaveny Autonomním samočinným hasícím systémem (dále jen ASHS). ASHS je nasazeno z důvodu ochrany majetku (zařízení velkých hodnot mající vliv na bezpečnost a plynulost železničního provozu) a zdraví cestujících a zaměstnanců.

Přenos informací o provozních stavech ASHS do dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty /DDTS ŽDC/ bude zajištěn pomocí beznapěťových kontaktů NC/NO a I/O modulu. Hlášení z ústředny ASHS o provozních stavech systému bude prostřednictvím přenosového zařízení (PS 03-11-01) směřováno do PC s klientem systému DDTS ŽDC. Tento klient bude umístěn na pracovišti výpravčího v DK v žst. Horažďovice předměstí, kde bude zajištěna služba 24hod/den.

D.2.7 Informační systém pro cestující**PS 03-12-02****Žst Horažďovice předměstí, informační zařízení**

V prostoru zastřešení 1. nástupiště bude dodána oboustranná odjezdová tabule, na nástupišti I.b a II.b bude nástupištní tabule jednostranná na sloupu se stříškou a na nástupišti II. budou čtyři

oboustranné nástupištní tabule pod zastřešením. Do vestibulu bude dodán 40" monitor na stěnu s odjezdy vlaků, do pokladny bude dodán 19" monitor na stěnu s odjezdy vlaků. Informační tabule jsou projektovány se zvukovým hlásičem pro nevidomé. Podružné hodiny budou součástí informačních tabulí.

PS 03-12-03**Žst Horažďovice předměstí, kamerový systém**

Pro snadnější a přehlednější monitorování dopravní situace a ke zlepšení dohledu nad situací v kolejišti, na nástupištích a v podchodu, v prostoru výtahů, bude instalován v žst. Horažďovice předměstí IP kamerový systém.

KS je soubor technických prostředků, zejména kamer a záznamového zařízení, který slouží k monitorování rizikových míst v dotčené stanici. Zajišťuje vyšší bezpečnost cestujících, zkracuje intervaly při vjezdech/odjezdech vlaků a slouží jako účinný prostředek při řešení mimořádných událostí.

Kamery budou v ŽST rozmístěny tak, aby monitorovali především centrální prostor nástupišť a v prostoru podchodu vstupy do výtahů. V instalaci bude použito osm statických IP kamer umístěných na konstrukcích nástupištních přístřešků a na stropě podchodu. Signál z kamer bude sjednocen a pomocí přenosového zařízení distribuován do záznamového zařízení. Digitální záznamové zařízení bude umístěno ve sdělovací místnosti v žst. Horažďovice předměstí. Záznamové zařízení bude mít takovou kapacitu, aby byl umožněn záznam po dobu 168 hodin ze všech instalovaných kamer.

V žst. Horažďovice předměstí bude v dopravní kanceláři zřízeno pracoviště výpravčího, kde se předpokládá stálá obsluha (24hod/denně). Součástí tohoto pracoviště bude PC se SW pro správu kamerových systémů.

Všechny IP kamery, záznamové zařízení a monitorovací pracoviště budou zapojena do vnitřní technologické sítě SŽDC.

D.2.8 Traťové rádiové spojení**PS 03-13-01****Žst Horažďovice předměstí, rádiové zařízení**

Pro zajištění ovládání rádiového zařízení TRS a MRS z nově zřízené dopravní kanceláře bude třeba přemístit ovládací části radiostanic obou systémů.

Traťový rádiový systém (TRS) bude ponechán ve stávající konfiguraci, rozsah a způsob ovládání stuhové sítě není touto stavbou dotčen. Ovládací blok ZL47 bude ze stávající dopravní kanceláře přemístěn do sdělovací místnosti v novém technologickém objektu, ovládací skříňka ZO 47 bude postavena na stole výpravčího v nové dopravní kanceláři. Bude nutno provést opětovné propojení všech komponent TRS (ZR47-ZL47-ZO47) a jejich nastavení. Umístění základnové radiostanice v podkroví a anténního stožáru na střeše výpravní budovy zůstává beze změn.

Stacionární zařízení pro místní rádiové sítě (MRS) bylo modernizováno v rámci stavby "Rekonstrukce rádiových sítí 150 MHz v obvodu RCP Plzeň, II. etapa" v tomto roce. Byly osazeny nové radiostanice s odděleným ovládacím panelem ve výpravní budově a na stavědlech. Ovládací panel výpravčího bude přemístěn do nové dopravní kanceláře a bude provedeno opětovné propojení s radiostanicí v podkroví. Radiostanice včetně antén na stavědlech budou demontovány. Antény ze stavědel budou využity, nahradí staré antény na výpravní budově. Jedna z demontovaných radiostanic bude instalována vedle stávající v podkroví výpravní budovy, ovládací panel bude umístěn v nové dopravní kanceláři. Budou tím rozšířeny možnosti rádiové komunikace výpravčího podle požadavků provozovatele.

D.3.1. Dispečerská řídicí technika

PS 03-20-01

Žst.Horažďovice předměstí, DŘT

V technologickém objektu žst.Horažďovice předměstí /TS22/0,4kV/ bude v rámci DŘT provedena instalace telemechanické jednotky PLC-DT01 , osazené moduly 64DI , 16DO a dotykovým panelem . Ústředně ovládaná technologie: TS22/0,4kV, UNZ, RNN a DOÚO.

V rozvodně EPZ (R27/3kV) bude v rámci DŘT provedena instalace telemechanické jednotky PLC-DT02 , osazené moduly 32DI a 16DO . Ústředně ovládaná technologie: EPZ R27/3kV.

Parametrizace a naplnění datového modelu /zapojení objektů -DT01 a -DT02 do sítě WAN SŽDC - ED Plzeň pomocí komunikačního rozhraní Ethernet dle IEC 60870-5-104 – v síti DŘT k dispozici tři izolované datové ethernetové kanály/.

Oživení a odzkoušení provozu telemechanického zařízení

Součástí realizace je dále rozšíření a úprava programového vybavení a naplnění datových struktur modelu technologie, montáž a oživení upravených jednotek, připojení na vstupy/výstupy ovládané technologie včetně místní verifikace signálů a povelů.

PS 03-20-02

Žst.Horažďovice předm., regulační a monitorovací elektroenergetického zařízení:

Přenos spotřeby elektrické energie na CED SŽE Hradec Králové /systém monitoringu spotřeby elektrické energie a kompenzace/ – hlavní měření ze sítě ČEZ (žst.Horažďovice předměstí) je navržen pomocí datového kanálu ETHERNET s vlastní IP adresou v technologické síti WAN SŽDC. K oddělení výstupů velkoodběratelských měřicích souprav energetických závodů (ČEZ) se používá optický interface signálů , který je dodávkou PS silnoproudé technologie trafostanic TS 22/0,4kV.

Monitorovací zařízení je postaveno na programovatelném automatu, který je běžně aplikován v provozu SŽDC a to díky moderní koncepci, použitým mezinárodním standardům, sortimentální variabilitě a referencím o provozní spolehlivosti.

PS 50-20-01

ED Plzeň, doplnění DŘT a řídicího systému:

Cílem dodávky úpravy DŘT a řídicího systému na ED Plzeň je vybudování ústředního dálkového řízení technologických objektů žst.Horažďovice předměstí (-DT01.....TS22/0,4kV, UNZ, DOÚO, RNN a -DT02.....EPZ 27/3kV) s telemechanickým zařízením PLC-DŘT a jejich integrace do systému dispečerského řízení na ED Plzeň:

- Připojení, oživení a konfigurace přenosové cesty
- Naplnění telemetrických dat a modelu technologie
- Runtime licence pro přenosový protokol dle IEC 60870-5-104
- Úprava, rozšíření a parametrizace aplikačního programového vybavení a databáze globální vizualizace
- Provozní zkoušky včetně verifikace signálů a povelů
- Ošetření přechodových stavů po dobu výstavby
- Školení a provozní dokumentace
- Uvedení do provozu , závěrečná zkouška včetně komplexního vyzkoušení

D.3.3. Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic

PS 03-22-01

Žst.Horažďovice předměstí, DDTS ŽDC – napojení TS na InK

PS 50-22-02

ED Plzeň, DD TS ŽDC - doplnění InS a klientů

Předmětem této části dokumentace je realizace systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) realizovaných v rámci stavby, včetně doplnění integračních serverů (InS) v Plzni. Navržené řešení respektuje aktuální stav směrnice TS 2/2008 - ZSE a technická řešení odsouhlasená SŽDC po jejím vydání a zapadá tak do již navrženého systému DDTS ŽDC.

V žst. Horažďovice předměstí bude realizován integrační koncentrátor, přes který budou do TDS připojeny realizované technologické systémy s vlastním komunikačním rozhraním Ethernet. Jedná se o EOVS, OSV, EPZ, EZS, ASHS, ISC, výtahy a rozhlas. Ostatní připojované systémy pak budou do lokální technologické datové sítě (LTDS) připojeny pomocí PLC v rozvaděči dálkové diagnostiky RDD. Jedná se o zásuvkové stojany, čerpadla u výtahových šachet, podružná měření el. energie (včetně jednotlivých stojanů EPZ a zásuvkových stojanů), měření spotřeby vody při doplňování vozů vodou, ovládání a monitoring lokální distribuční sítě a povolování odběru a monitoring výdajového stojanu vody. Do LTDS bude také napojeno OSV a podružná měření el. energie ze zastávek Velký Bor a Jetonovice a to přes modemové spoje realizované v PS DDTS a provozované po traťovém kabelu. Pro síť DDTS bude takto realizována samostatná síť LTDS se čtyřmi porty v každé zastávce.

InK bude zpřístupňovat data InS (realizovaných v rámci stavby „Průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“) po TDS. Komunikace mezi InK a InS bude protokolem ČSN EN 60870-5-104.

V rámci stavby je projekčně připravováno řízení z DK žst Horažďovice předměstí, kde bude realizován jeden dopravní klient na DTTZ. Zobrazení pro dopravní klienty bude na TeS, který bude instalován do 19" skříně obsahující InS v Plzni. Dále bude v DK žst Horažďovice předměstí realizován dispečerský klient DDTS ŽDC pro nepřetržitý dohled nad EZS a ASHS a k občasné parametrizaci systémů EOVS a OSV pracovníky traťové údržby. Pro správu odběrných míst a správu odečtů spotřeb elektrické energie bude na pracovišti SŽE v Plzni instalován 1ks stacionárního energetického klienta DDTS ŽDC. Na pracovišti OŘ Plzeň SSZT bude dodáno mobilní pracoviště s aplikací dispečerského klienta, na kterém budou přidělovány role konkrétním pracovištím a uživatelům v působnosti OŘ Plzeň. Stávající klientská aplikace DDTS ŽDC bude doplněna o nové zdroje dat a jejich prezentaci v závislosti na oprávnění příslušného pracoviště.

D.3.5. Technologie transformačních stanic vn/nn

VŠEOBECNĚ – PRINCIP NAPÁJENÍ ODBĚRŮ V ŽEL. STANICI

V současné době je stanice napájena přípojkou nn z distribuční trafostanice 22/0,4kV ČEZ. Přípojka je vedena přes kabelovou skříň KS01 do hlavního rozvaděče R01, který je umístěn v budově SŽDC Správy tratí. Z R01 jsou napájeny odběry v celé stanici včetně staveb.

Stávající přípojka nn svou kapacitou již v současné době nepokrývá potřeby žel. stanice a připojování nových el. zařízení ve stanici je proto prakticky znemožněno. Bylo proto rozhodnuto, že pro pokrytí potřeb žel. stanice z pohledu zásobování el. energií (mimo EOVS), je ekonomicky a technicky nejlepším řešením vybudování nové drážní trafostanice 22/0,4kV s rozvodnou nn, která bude umístěna v nové technologické budově. Nová trafostanice bude napájena pomocí přípojky 22kV z distribuční sítě ČEZ.

Z rozvodny nn budou napojeny veškeré odběry ve stanici včetně výpravní budovy, mimo nového elektrického ohřevu výměn (EOVS).

Napájení nového zabezpečovacího zařízení ve stanici bude zajištěno v souladu s TNŽ 34 2620 č.19 pomocí dvou nezávislých zdrojů. Hlavním zdrojem pro napájení zab. zař. bude trakční vedení 25kV AC, resp. kiosková trafostanice 25/0,4kV, záložním zdrojem bude trafostanice 22/0,4kV.

Napájení ostatních důležitých odběrů ve stanici, které vyžadují zajištění dodávky el. energie v 1. kategorii důležitosti ve smyslu ČSN 32 6605 ed.2, bude zajištěno z rozvaděče zajištěné sítě RZS, ve kterém bude proveden automatický záskok mezi dvěma nezávislými zdroji napájení. Hlavním zdrojem napájení bude trafostanice 22/0,4kV, záložním zdrojem bude zdroj UNZ, resp. trakční vedení 25kV AC.

Elektrický ohřev výměn bude napájen z trakčního vedení 25kV AC pomocí kioskových trafostanic 25/0,46kV. Na každém zhlaví stanice bude umístěna jedna kiosková trafostanice 25/0,46kV s transformátorem o příslušném výkonu a rozvaděčem REOV.

PS 03-21-01

Žst. Horažďovice předměstí, rozvodna nn

V rámci tohoto PS bude realizováno technologické zařízení rozvodny nízkého napětí, které bude instalováno do samostatné místnosti v nové technologické budově. Rozvodna nn bude tvořit hlavní energocentrum v železniční stanici. Na rozvodnu nn se připojí všechny stávající i nové elektrické odběry ve stanici. Nová rozvodna nn bude obsahovat hlavní rozvaděč RH, který bude napájen z transformátoru 22/0,4kV 400kVA a samostatný rozvaděč zajištěné sítě RZS. Hlavní přívod je navržen z transformátoru 22/0,4kV, záložní z univerzálního napájecího zdroje UNZ zab. zař.. Z rozvaděče RZS budou napájena všechna důležitá zařízení, na kterých je závislá bezpečnost a plynulost železniční dopravy vč. osvětlení prostorů, kde se pohybují cestující. Z rozvaděče RH bude napojeno veškeré osvětlení v technologické budově a ostatní elektroinstalace v TB vč. temperance a klimatizace.

Pro možnost napájení rozvaděče RZS, resp. zab. zař. z převozného DA, bude na fasádě budovy u vstupních dveří do rozvodny nn osazena přívodka 125A.

Dále je součástí rozvodny nn kompenzační rozvaděč RLC a rozvaděč napájení zab. zař. R-ZZ. Spínání stykačů v rozvaděči RLC bude provedeno z rozvaděče RAMEZ-RMF.

Pro napájení DŘT, ovladače úsekových odpojovačů a rozvaděče RDD (DD TSŽDC) bude v samostatné místnosti DŘT umístěn rozvaděč zálohovaného napájení RZN. Rozvaděč RZN bude napájen ze zálohovaného výstupu (3hod.) zdroje UNZ.

Rozvaděč pro dálkového měření a monitoring spotřeby el. energie RAMEZ-RMF je součástí samostatného PS 03-20-02.

V místnosti DŘT bude umístěna i přechodová skříň, ve které budou ukončeny kabely pro řízení a signalizaci silnoproudých zařízení ve stanici.

Celkové měření spotřeby el. energie stanice bude provedeno v přívodním poli rozvaděče RH za transformátorem, vlastní elektroměr bude umístěn v elektroměrovém rozvaděči RE, který bude umístěn na fasádě budovy. Celkové měření spotřeby el. energie bude provedeno dle připojovacích podmínek ČEZ.

Podružné měření spotřeby el. energie SŽDC bude provedeno digitálními elektroměry na DIN lištu s rozhraním M-bus a protokolem M-bus (např. ED310).

Pro napájení ovladače odpojovačů bude do DK umístěn rozvaděč zálohovaného napájení RZN-DK (napájen z rozvaděče RZN).

PS 03-21-02

Žst. Horažďovice předměstí, TS 25/0,4 kV pro ZZ

V blízkosti nové technologické budovy (vedle objektu EPZ) bude pro potřeby napájení zabezpečovacího zařízení (zdroje UNZ) umístěna kiosková trafostanice TR-ZZ vybavená olejovým hermetizovaným transformátorem 60 kVA, 25/0,4kV kV, 50 Hz, napájená z trakčního vedení.

Spolu s technologií trafostanice bude v kiosku umístěn rozvaděč nn označený jako RH, ve kterém je řešeno jištění sekundáru trafa a dále měření spotřeby el. energie.

Pro vn napojení trafostanice na trakční vedení bude použit kabel 50 kV, který bude na TV připojen přes odpojovač a pojistku. Napojení druhého pólu primárního vinutí transformátoru na zpětné kolejničové vedení bude provedeno dvěma izolovanými ocelovými lany.

Pro správnou funkci navržené sekundární rozvodné soustavy je třeba, aby sekundární vinutí transformátoru 25/0,4kV bylo přizemněno. Pro tento účel bude využit vyvedený střed napájecího transformátoru, který bude uzemněn přes nastavitelný odpor. Kovová konstrukce trafostanice bude spojena s kostrou transformátoru a dále bude vybavena ekvipotenciálním prahem.

PS 03-21-03

Žst. Horažďovice předměstí, TS 25/0,4 kV pro EOV

V žst. Horažďovice předměstí budou na obou zhlavích instalovány kioskové trafostanice TREOV1 a TREOV2 vybavené olejovým hermetizovaným transformátorem 160 kVA, 25/0,46kV kV, 50 Hz, napájené z trakčního vedení. Tyto trafostanice budou napájet EOV na příslušném zhlaví. TREOV 1 bude umístěna v km 289,200 nedaleko stávajícího stavědla č.1, TREOV2 bude umístěn v km km 290,030 u stavědla č.2.

Spolu s technologií trafostanice bude v kiosku umístěn rozvaděč nn označený jako RH, ve kterém je řešeno jištění sekundáru trafa a dále měření spotřeby. Rozvaděče REOV, které obsahují technologii pro napájení ohřevu výhybek přes proudové chrániče, jsou součástí SO 03-75-01.

Pro vn napojení trafostanic na trakční vedení je použit kabel 50kV, který bude na TV připojen přes odpojovač a pojistku. Napojení druhého pólu primárního vinutí transformátoru na zpětné kolejnicové vedení bude provedeno dvěma izolovanými ocelovými lany.

Pro správnou funkci navržené sekundární rozvodné soustavy je třeba, aby sekundární vinutí transformátoru 25/0,46kV bylo přizemněno. Pro tento účel bude využit vyvedený střed napájecího transformátoru, který bude uzemněn přes nastavitelný odpor. Kovová konstrukce trafostanice bude spojena s kostrou transformátoru a dále bude vybavena ekvipotenciálním prahem.

PS 03-21-04

Žst. Horažďovice předměstí, TS 22/0,4 kV

V žst. Horažďovice předměstí bude v rámci tohoto objektu zbudována nová trafostanice 22/0,4kV pro napájení zab. zař. a odběrů stanice. Trafostanice je umístěna v nové technologické budově.

V samostatné místnosti je instalován rozvaděč 22kV, rozvodna nn, místnost DŘT a trafokomora.

Součástí tohoto PS je rozvaděč 22kV o dvou polích, který je ve skříňovém zapouzdřeném provedení s plynovou izolací SF6 a dále olejový hermetizovaný transformátor T1 – 400 kVA, 22/0,42 kV, umístěný v samostatné trafokomoře. Přechodová skříň PS pro zajištění dálkového ovládání nově instalovaného zařízení je řešena jako svorkovnicová skříň, do které jsou dotaženy z rozvaděče 22 kV a rozvaděčů RH, RZS, UNZ povel, signály a poruchy. Povelování a signalizace je provedeno napětím 24V DC z usměrňovače. Skříň obchodního měření spotřeby el. energie RE pro měření odběru stanice bude zabudována ve venkovní stěně technologické budovy. V ní bude osazen elektroměr s impulsním výstupem. Dálkový odečet spotřeby el. energie pro dodavatele el. energie je navržen pomocí systému GSM. Přes převodník budou impulsy zataženy do skříně dálkového odečtu a monitoringu.

PS 03-21-05

Žst. Horažďovice předměstí, trafostanice 27/3kV pro EPZ

V současné době je celé zařízení EPZ velmi zastaralé znemožňující jeho bezpečný a spolehlivý provoz. Navíc je ke stávajícímu zařízení EPZ příjezd pouze přes oplocený pozemek cizího vlastníka, což značně ztěžuje provádění údržby.

Proto je v rámci stavby navržena výstavba nové trafostanice 27/3kV pro EPZ na vhodném místě se zajištěným příjezdem a instalace 5ks nových stojanů pro EPZ v kolejišti.

Trafostanice 27/3kV pro EPZ bude umístěna v novém technologickém objektu, který se bude skládat ze tří samostatných místností. Jedna místnost bude sloužit jako trafokomora, ve které bude umístěn suchý transformátor 27/3kV o výkonu 1600kVA. Ve druhé místnosti bude umístěn rozvaděč 27kV, rozvaděč 3kV a vlastní spotřeba. Třetí místnost se samostatným vchodem bude sloužit jako sklad.

Rozvaděč 27kV AC – je navržen jako skříňový vzduchem izolovaný rozvaděč, který se bude skládat ze tří polí. Z pole přívodního, pole vývodu na transformátor vlastní spotřeby s pojistkou a pole,

ve kterém bude umístěn suchý transformátor 27/0,23kV o výkonu 60kVA pro napájení vlastní spotřeby trafostanice pro EPZ.

Přívodní pole rozvaděče 27kV AC je kabelovým vedením napojeno přes dálkově ovládaný úsekový odpojovač na trakční vedení. Přívodní pole je vybaveno vypínačem na vozíku, přepětovou ochranou, zkratovačem, propojovacím vedením vč. upevňovacích součástí, přístroji pro napájení ochrany, měřením napětí a proudu. Z přívodního pole je napájen transformátor 27/3kV a dále pole s pojistkou pro napájení transformátoru 27/0,23kV vlastní spotřeby.

Z transformátoru 27/3kV je kabelovým vedením napojen rozvaděč 3kV pro napájení jednotlivých předtápěcích stojanů umístěných v kolejišti.

Střed transformátoru 27/3kV vč. všech neživých částí v trafostanici budou připojeny na novou zemnicí soustavu a přes skříň zpětných kabelů na kolej.

Rozvaděč 3kV AC – je navržen jako skříňový vzduchem izolovaný rozvaděč, který se bude skládat ze šesti polí. Z pole přívodního a pěti polí vývodových.

Přívodní pole rozvaděče 3kV je kabelovým vedením napojeno na transformátor 27/3kV. Přívodní pole je vybaveno rychlovypínačem na vozíku, přípojnícovým odpojovačem s ručním pohonem, kabelovým propojovacím vedením vč. upevňovacích součástí, přístroji pro napájení ochrany, měřením napětí a proudu.

Vývodová pole jsou vybavena přípojnícovými odpojovači s ručním pohonem, vývodovými a ukolejňovacími stykači a přístrojem pro napájení proudové ochrany.

Vlastní spotřeba – napájení vlastní spotřeby je zajištěno z trakčního vedení pomocí transformátoru 27/0,23kV a záložně z místní sítě nn dostupné ve stanici. Přívod do trafostanice z rozvodny nn je proveden přes oddělovací transformátor 0,4/0,4kV o výkonu 16kVA. V rozvaděči vlastní spotřeby je proveden automatický záskok mezi oběma přívody. Z rozvaděče vlastní spotřeby jsou napájena veškerá el. zařízení uvnitř objektu vč. rozvaděče ATJ-110V DC.

V trafostanici je provedeno měření spotřeby el. energie jednotlivých vývodů na předtápěcí stanoviště z rozvaděče 3kV a měření vlastní spotřeby v přívodu z transformátoru 27/0,23kV elektroměrem v rozvaděči ANG. Měření vlastní spotřeby trafostanice napojené z přípojky nn přes oddělovací transformátor je provedeno v rozvaděči RH v rozvodně nn.

Trafostanice bude vybavena řídicím systémem, který bude napojen na elektrodispečink v Plzni. Řídicí systém bude mimo jiné zajišťovat i ovládání úsekového odpojovače, přes který bude trafostanice napojena na TV.

D.4.1. Osobní výtahy, schodišťové výtah, eskalátory

PS 03-30-01

Žst. Horažďovice předměstí, výtahy na nástupiště

K zajištění bezbariérového přístupu z podchodu mezi nástupišti 1 (u přepravní budovy) a 2 jsou navrženy 2 osobní elektrické trakční výtahy s výtahovým strojem a rozvaděčem umístěným v hlavě šachty. Výtahy budou v bezbariérovém provedení dle vyhl.MMR č. 398/2009 Sb. (příl. č. 1 až 4), ČSN EN 81-70:2003 (příl. E.4) a TSI č. 2008/164/ES (příl. N ods. N2, N5 a N6, čl. 4.1.2.4, 4.1.2.11.1 a 4.3 - provedení a umístění symbolů pro nevidomé, gong na kabině jako signalizace dojezdu do stanice pro nevidomé, hlasový syntetizér označení stanic pro nevidomé) a antivandalním provedení dle ČSN EN 81-71+A1 - výtahy kategorie 2. Výtahové šachty budou uzavřené betonové, temperované na +5°C (konvertor v prohlubni, vyhřívání prahy), nástupní stanice a šachty odvodněné. V případě výpadku napájení z veřejné sítě výtahy vyjedou do horní stanice (na vlastní UPS). Výtahy neslouží pro evakuaci ani požární režim. Výtahy budou připraveny pro základní dálkovou signalizaci provozních a poruchových stavů a možnost dálkového uzamknutí výtahu.

Specifikace zařízení:

V1 (u přepravní budovy)

Nosnost 1000 kg/ 13 osob ; zdvih 4,00 m ; počet stanic/nástupišť 2/2 ; příkon 7,6 kW ; rychlost 1,0 m/s ; kabina neprůchozí 1100x2100-2200 mm ; šachetní/kabinové dveře automatické T2 900x2100 mm

V2 (na nástupiště 2)

Nosnost 1000 kg/ 13 osob ; zdvih 4,41 m ; počet stanic/nástupišť 2/2 ; příkon 7,6 kW ; rychlost 1,0 m/s s ; kabina neprůchozí 1100x2100-2200 mm ; šachetní/kabinové dveře automatické T2 900x2100 mm

E.1.1. Železniční svršek a spodek

SO 03-35-01, 03-36-01

Žst. Horažďovice předměstí, Železniční svršek a spodek

Zásady pro návrh železničního spodku a svršku

Dle Návrhu NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě z 19. října 2011 se předpokládá zařazení řešeného úseku dle článku 4.2.1 Rozhodnutí Komise 2011/275/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „infrastruktura“ transevropského konvenčního železničního systému (dále TSI CR INS) do:

- kategorie tratě: Modernizovaná jiná trať TEN (VII)
- druh dopravy: Smíšená doprava (M)

Navrženým řešením budou dosaženy následující výkonnostní parametry:

- obrys vozidla GC (přísnější požadavek proti GB dle TSI vyplývá z národní legislativy) (vyhovuje pro kategorii trati V)
- hmotnost na nápravu 22,5t (vyhovuje pro kategorii trati V)
- délka vlaku 600m (vyhovuje pro kategorii trati V)
- traťová rychlost V_{max} 120km/h

Řešení železničního spodku

Výkopy

V rámci výkopových prací na železničním spodku se jedná o výkopy, které jsou na základě již zrušené ČSN 73 3050 resp. geotechnického průzkumu zaříděny do tříd těžitelnosti 3 - 4. Výjimkou budou výkopy prováděné ve skalním zářezu z granodioritu hodnoceny geotechnickým průzkumem jako skalní podloží typu R2-R3, které jsou zařazeny do třídy těžitelnosti 6 – 7.

Násypy

Ve stavebním objektu železničního spodku nebudou prováděny násypy.

Na žádost OŘ Plzeň, vzneseném na výrobním výboru dne 26. 2. 2014, je navrženo v rámci železničního spodku zasypání stávající zárubní zídky v km 289,060-289,090 v prostoru opuštěné kusé koleje vyzískanou zeminou ze stavby. Sklon svahu příspy bude navazovat na sklon stávajícího svahu nad zárubní zídou cca 1:1,5.

Plán tělesa železničního spodku

V celém úseku je navržena ukloněná plán tělesa železničního spodku ve sklonu 4%. Výjimkou jsou koleje bez odvodnění zemní pláň (část koleje č.9, 11, výhybky 12, 13, 15 a kolejiště vlečky, kde je navržena vodorovná plán tělesa železničního spodku).

Základní šířka pláň jednokolejné trati je 3,1m, u dvoukolejné trati u nezapuštěného šterkového lože je vzdálenost hrany pláň od přilehlé osy koleje 3,2m.

Úpravy svahů zemního tělesa

Návrh opatření k ochraně svahů zemního tělesa je navržen pouze v zářezových úsecích před a za stanicí. Zde jsou navrženy dva druhy ochrany zářezových svahů:

- a) U skalních zářezů do nichž zasahují výkopy pro zřízení odvodnění žel. spodku je navrženo po jejich odtěžení zajištěny tyčovými kotevními prvky s ocelovými síti s povlakem.

Při výskytu kvalitních stabilních hornin, lze skalní svahy ponechat i ve větších sklonech než jsou sklony navrhnuté projektem.

b) U skalních zářezů nedotčených výkopy - úseky, kde nedochází k odtěžení skalního zářezu:

Dle pasportizace stávajících skalních svahů zářezů viz. příloha č.800 je navrženo očištění stávajících skalních svahů od náletových dřevin a trav včetně odstranění lokálně se vyskytujících uvolněných horninových fragmentů. Tyto skalní zářezy budou následně zajištěny tyčovými kotevními prvky s ocelovými sítí s povlakem.

Konkrétní rozsah kotvení skalních svahu určí geotechnik stavby podle aktuálního stavu skalního svahu po očištění stávajících svahů a odtěžení skalního zářezu.

c) Ostatní zářezy

Nad skalním zářezem je navržen po zřízení nezbytné lavičky šířky 1,5m zářezový svah se sklonem 1:1,75. Svahy nad skalními zářezy budou chráněny protierozní ochrannou vrstvou ornice tl. 0,20m s osetím a rozprostřením biodegradační kokosové rohože. Kokosové rohože budou ke svahům připevněny ocelovými skobami z betonářské oceli tl. 10mm ve tvaru „U“ v rastru 2x2m.

Odvodnění

Sedlaná zemní pláň - s příčným sklonem 4 % - je vyvedena na kraj náspu nebo k podélným odvodňovacím zařízením (trativod, příkopový žlab).

V zářezových úsecích je navrženo odvodnění pražcového podloží prefabrikovanými příkopovými žlaby dle vzorových listů ČD Ž 3.12. V km 288,770 a 288,870 je srážková voda ze žlabů převedena prostřednictvím horských vpustí a obetonovaných příčných svodů DN 300 pod kolejiemi z pravé strany na levou. Dále je pak voda vyvedena příkopovými žlaby mimo zářez do km 288,627, kde je vyústěna do stávajícího příkopu.

Odvodnění samotné stanice je navrženo systémem trativodní sítě, které jsou prostřednictvím příčných svodů zaústěny v km 289,243 a 289,248 k propustku, v km 289,446 do stávajícího příkopu, v km 289,948 do nově zřizované kanalizace SO 03-50-01 a v km 289,978, 290,160 a v km 0,510 do stávajícího drážního příkopu. Příčné svody a vyústění trativodů je dokladováno v příloze č. 711.

Trativody (převážně na „budějovickém zhlaví“) navrženy v prostoru ZKPP a ve sklonech < 0,5% jsou navrženy s podbetonováním. Na trativodech jsou v délce maximálně po 50m rozmístěny plastové šachty DN400 s poklopem opatřeným zámkem, koncové šachty a šachty na příčných svodech jsou navrženy betonové DN800 s kalovým prostorem.

Provizorní čerpání vody z trativodů a svodných potrubí

Z důvodu etapizace výstavby, kdy budou zřízeny v prvním stavebním postupu trativody v liché skupině, vyústěny jsou tyto trativody ale do skupiny sudé, která plně zprovozněna až na konci čtvrté etapy. Z tohoto důvodu je ve výkazu výměr uvažováno s čerpáním vody čtyřmi čerpadly v délce 11680 hodin.

Demolice objektů zasahujících do konstrukcí žel. spodku

V případě zastižení betonových základových konstrukcí starých objektů z důvodu kolize s odvodněním železničního spodku musí být tyto konstrukce vybourány do úrovně min. 0,30m pod dno přilehlého odvodňovacího zařízení a překryty nepropustnou zeminou. Do těchto demolice jsou zahrnuty i demolice betonových základů vodních jeřábů a napájecích stojanů a dále betonových konstrukcí opuštěných drátovodů.

Dále je nutné v km 289,290 – 289,350 v rámci železničního spodku snést betonové panely u stávající koleje č. 9 podél objektu nefunkčních dílen.

Demolice prohlížecké a odkalovací jámy

Z důvodu sjízdnosti koleje č. 12 nového značení je na žádost OŘ Plzeň navržena demolice čistící a odkalovací jámy. Tato jáma délky cca 46m je vyzděná s betonovými prahy, na kterých leží podélné dřevěné pražce. Tato jáma bude ubourána do úrovně cca 1,20 pod TK a vzniklý prostor bude

zasypán hutněným zásypem vhodnou zeminou na míru zhutnění $I_d=0,8$ případně 100%PS. Na zemní pláni musí být dodržena minimální požadovaná míra únosnosti 15MPa.

Stávající studny

V km 290,348 vpravo trati a v km 288,950 vlevo ve svahu se nacházejí stávající využívané studny. Tyto studny leží fyzicky mimo stavební objekty železničního svršku a spodku. I tak je nutné po ukončení stavební činnosti funkčnost těchto studní zkontrolovat případně provést jejich vyčištění.

Řešení železničního svršku

Popis stávajícího kolejového roštu a jeho využití

Na základě předkategorizace je k dispozici 8308m kolejnic S49, 561m kolejnic tvaru T, 2557ks betonových pražců SB8 a 407ks pražců dřevěných. Po zjištění využitelnosti vyzískaného svrškového materiálu v konfrontaci s navrženými stavebními postupy máme v prvních třech postupech nedostatek kolejnic S49. Z tohoto důvodu jsou do celé předjízdny koleje č.5 navrženy nové kolejnice 49 E1. Z důvodu nedostatku vyzískaných betonových pražců SB8, je ve výkazu výměr zvlášť vykázány nové vystrojené pražce SB8 v počtu 850ks. Celkem bude sneseno 42 ks jednoduchých výhybek.

Výhybky č. 16, 26,27 a 100 budou po případné regeneraci vloženy zpětně do kolejiště.

Stávající štěrkové lože

Dle průzkumu bylo zjištěno, že prostor výhybek je znečištěn ropnými látkami, které jsou uvažovány jako nebezpečný odpad. Tato místa budou odtěžena ze stavby přednostně. Ostatní stávající lože bude vytěženo a po recyklaci využito částečně do konstrukčních vrstev železničního spodku.

Štěrkové lože bude odtěžováno pouze v úsecích, kde bude pokládán následně kolejový rošt dle nově navržené dispozice stanice. Tzn. stávající štěrkové lože nebude odtěžováno v prostoru nástupišť, opuštěných manipulačních kolejí č. 18, 20 apod. Povrch opuštěného prostoru po snesených kolejích bude rozhrnut a urovnán bez zhutnění.

Rychlost a směrové poměry

V rámci kolejových úprav dojde k úpravám osobního nádraží – ve stanici je nově navrženo jedno mimoúrovňové ostrovní nástupiště mezi novými kolejemi č.1 a 5, jedno boční nástupiště vedle nové koleje č.7a a 7b a výhledově jedno boční nástupiště mezi novými kolejemi č. 2 a 4. Přístup k nástupišťům v kolejišti je řešen mimoúrovňově podchodem směrem od výpravní budovy.

V hlavních kolejích je zvýšena traťová rychlost na 120 km/h, v kolejích předjízdny byly podle potřeb dopravní technologie navrženy rychlosti 50, 60 a 80 km/h. Kolejové spojky v hlavních kolejích byly navrženy podle potřeby na rychlosti 80 a 100 km/h. Kusá kolej č.3, na kterou bude směřována osobní doprava ze směru od Sušice, je navržena na rychlost 50 km/h.

Sklonové poměry

Výškové řešení respektuje stávající rekonstruované stavební objekty (propustky, nástupiště). Trať do stanice stoupá z mezistaničního úseku sklonem 3,7 ‰. V místě křížení (km 289,246) se stávajícím propustkem, který je rekonstruován, je niveleta kolejí (lichá skupina) navýšena oproti stávajícímu stavu až o 0,34m (kol.č.9) pro dodržení minimální tloušťky kolejového lože pod ložnou plochou pražce, niveleta koleje poté klesá zpět k úrovni stávajícího stavu. Sklony v oblasti nástupišť nepřekračují sklon 1,0 ‰. Za ukončeným kolejovým rozvětvením je v přechodnici umístěn lom sklonu, odkud koleje stoupají sklonem 9,7 ‰. Ve směru na Sušici traťová kolej pokračuje ve stoupání 6,0 ‰.

Skladba železničního svršku

Konstrukce železničního svršku zajišťuje bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5 t pro třídu zatížitelnosti D4, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy. Kolejové budou svařeny v bezстыkovou kolej a to včetně nových výhybek.

Výjimkou jsou koleje č. 9, 11, 8, 10, 12, kolej ve směru na Klatovy (od km 0,396), kolejiště vlečky a výhybky č. 12, 13, 15, 18 a 20, které jsou stykované

Železniční svršek v hlavních kolejích č. 1, 2 je navržen z nového roštu skládajícího se z kolejnice tvaru 60 E2 (dlouhé kolejnicové pásy dl. 75 m svařené v BK), betonových pražců B91 S/1 s bezpodkladnicovým pružným upevněním W14, kolejové lože min. tloušťky 350 mm od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5-63 mm.

Do ostatních kolejích je navržen svršek z kolejnic S49 vyzískaný (v koleji č.5 nové 49 E1), na vyzískaných betonových pražcích SB8 (v kolejích č.4 a 5 nové B91 S/2) s tuhým upevněním (v koleji č. 4 a 5 pružné upevnění). Kolej bezstyková, v manipulačních kolejích č. 5a, 9, 11, 8, 10, 12 kolej stykovaná. Tloušťka šterkového lože min. 0,35m pod ložnou plochou pražce.

Železniční svršek ve vlečce je navržen z regenerovaného materiálu vyzískané kolejnice tvaru T (kolejnice dl. 20 m stykovaná) na regenerovaných vyzískaných dřevěných pražcích s podkladnicovým tuhým upevněním. Tloušťka šterkového lože min. 0,30m pod ložnou plochou pražce.

Výhybky vkládané do hlavních kolejí jsou navrženy nové tvaru 60 2.generace na betonových pražcích doplněny žlabovými pražci. Výhybky vkládané do předjízdnych kolejí jsou navrženy nové ve tvaru 49 2. generace na betonových pražcích. V ostatních kolejích jsou navrženy výhybky tvaru S49 na dřevěných pražcích buď vyzískané ze stavby, nebo nové 1. generace.

Všechny nové vložené výhybky na betonových i dřevěných pražcích, budou vybaveny čelistovým závěrem (kromě výhybky č.100).

Nové výhybky vložené do hlavních kolejí, budou vybaveny srdcovkami z odlévané oceli s vysokým obsahem manganu, nezpevněné výbuchem (ZPT).

Jednotlivé části výhybek ležících v bezstykové koleji budou svařeny.

U výhybek na betonových pražcích, vložených do hlavních kolejí budou v oblasti výměn použity žlabové pražce.

Vkládané výhybky z nového či regenerovaného materiálu budou opatřeny válečkovými stoličkami, které umožňuje přestavování výhybek bez nutnosti mazání kluzných stoliček.

Kolejové lože

Kolejové lože bude zřízeno z nového materiálu - z přírodního drceného, hrubého, hutného kameniva frakce 31,5/63 mm. Tloušťka kolejového lože je navržena, v souladu s předpisem SŽDC S3, v hlavních a ostatních dopravních kolejích na betonových pražcích, 350 mm pod spodní ložnou plochou pražce, v ostatních kolejích č.9, 11 a kolejiště vlečky 300 mm pod spodní ložnou plochou pražce. V kolejích s izolovanými kolejovými obvody se v kolejovém loži pod každým kolejnicovým pásem upraví volný prostor na hloubku 30 mm pod patou kolejnice.

Nové kolejové lože v celém obvodu stanice je řešeno jako zapuštěné kolejové lože (staniční úprava).

Železniční stezky

Pro zajištění bezpečného pohybu drážních zaměstnanců v kolejišti budou zřízeny drážní stezky. Stezky vně kolejí i mezi kolejemi a ostatní plochy v úrovni kolejového lože budou zřízeny v plném profilu z materiálu šterkového lože - z přírodního drceného, hrubého, hutného kameniva frakce 31,5/63 mm s povrchovou úpravou, pro kterou musí být použito drcené kamenivo frakce 4/16 mm v tl. cca 10 cm. Po případném hutnění jejich povrchu musí být stanovená zrnitost zachována.

Zřízení bezstykové koleje

Koleje budou svařeny v bezstykovou kolej (BK) a to včetně výhybek (ve výkazu výměr je uvažováno u hlavních kolejí se svařováním kolejnicových pásů dl. 25 m, v ostatních kolejích se svařováním kol. polí dl. 20 m).

Bezstyková kolej musí být zřízena v souladu s novelizovaným předpisem SŽDC S3 Železniční svršek, díl XI jedenáctá „Uspořádání stykované a bezstykové koleje“ a předpisem SŽDC S3/2 „Bezstyková kolej“. Při svařování BK je nutno bezpodmínečně dodržet podmínky a zásady služebního předpisu SŽDC S3/5, zejména pokud se týká dovolených upínacích teplot. Svary se kontrolují a přejímají rovněž podle ustanovení předpisu S3/5.

Zarážedla

Koleje č. 5a a vlečková kolej točny budou ukončeny kolejnicovými zarážedly z kolejnic S49 dle vzorového listu ČD Ž 9.12.

Kolej č. 3 bude z důvodu její krátké délky zarážedlo se zvýšenou zábrzdou schopností. Požadavkem OR Plzeň na vlastnosti zábrzdou schopností zarážedla byla souprava váhy 100t s rychlostí vjetí do zarážedla 50km/h. Váha 100t byla stanovena z předpokládaných používaných souprav.

Z návrhu umístění nástupiště a začátku zarážedla máme k dispozici brzdou délku 11m. Těmto parametrům odpovídá zarážedlo s potřebnou zábrzdou schopností 98000 kJ což odpovídá cca 9 000 kJ/m. Na zahraničním trhu existuje zarážedlo se schopností zastavit vůz váhy 100t na vzdálenosti 11m při rychlosti nárazu 30km/h, nebo zarážedlo se schopností zastavit vůz váhy 100t na vzdálenosti 11m při rychlosti nárazu 45km/h.

Zarážedla budou doplněna návěstí č. 112 posun zakázán.

Na konce kolejí vlečky na točně budou doplněny příčné dřevěné pražce, plnící funkci zarážedla zabráňující sjetí vozu z kolejí točny do staniční koleje č. 6a.

Izolované styky

Při návrhu nového řešení izolace kolejiště bylo postupováno podle ČSN 34 2613 a ČSN 34 2614. Vytvoření nových kolejových obvodů si vyžádá vložení nových izolovaných styků do kolejí a do výhybek (jejich umístění je uvedeno v tabulce výhybek na situaci). Na zřízení izolovaných styků budou použity lepené izolované styky (LIS-y) délky 3,500 m - tvaru S49 (pro rozdělení pražců „c“ a „d“), S49 a UIC 60 délky 3,400 m (pro rozdělení pražců „u“).

Broušení kolejnic

Po konečné směrové a výškové úpravě geometrické polohy koleje (druhé podbití) dle projektové dokumentace a zřízení BK je nutno provést úpravu mikrogeometrie. Mikrogeometrie zahrnuje nedokonalost jízdní dráhy ve vlnových délkách menších než 2-3 m a příčného profilu hlavy kolejnice. Úprava mikrogeometrie bude provedena základním broušením.

Třetí podbití bude provedeno po ½ roce provozu.

Zajišťovací značky

Zajištění projektované prostorové polohy koleje je dáno zajištěním polohy osy a výšky nivelety temene kolejnicového pásu na polohově a výškově zaměřenou zajišťovací značku. Nové zajištění prostorové polohy koleje se provede podle zásad stanovených pro využití metody dlouhé tělavy. Souřadnice a výšky zajišťovacích značek budou určeny v polohovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv.

SO 03-35-02

Žst. Horažďovice předměstí, vystrojení trati

Vystrojení trati zahrnuje návěsti respektive značky pro provozní a stavebně technickou orientaci, nezapojené do zabezpečovacího zařízení. Součástí objektu je i odstranění stávající výstroje.

Stavební objekt zahrnuje úplnou úpravu vystrojení trati v obvodu žst. Horažďovice předměstí a dotčených částí navazujících mezistaničních úseků. Součástí objektu je i odstranění stávající výstroje.

V traťových úsecích Střelské Hoštice – Horažďovice předměstí – Pačejov budou mezi km 288,770 a 290,860 osazený nové staničníky, rychlostníky a sklonovníky. Napojení na stávající soustavu staničení bude provedeno vyznačením nadměrné délky na tabulovém staničníku 291,0.

V traťovém úseku Horažďovice předměstí – Horažďovice budou do km 0,5 osazený nové staničníky a do km 0,868 pak ostatní prvky výstroje trati. Napojení na stávající soustavu staničení bude provedeno změnou počátku staničení v žst. Horažďovice předměstí.

Staničníky, jejich parametry, způsob instalace a prostorové umístění upravuje předpis ČD M 21 Předpis pro staničení železničních tratí. Technické parametry těchto staničníků a způsob osazení

jsou stanoveny v TNŽ 73 6395 Staničníky a mezníky ČD a upraveny předpisem ČD M 21. Ostatní prvky vstrojení trati jsou navrženy dle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis a příslušných vzorových listů řady ZT.

E.1.2. Nástupiště

SO 03-38-01

Žst. Horažďovice předměstí, nástupiště

V ŽST Horažďovice předměstí budou nově zřízena 2 nástupiště. Zřízeno bude jedno ostrovní oboustranné nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 5 s navazující jazykovou částí s nástupními hranami u kolejí č. 3 a 5. Délka nástupních hran u koleje č. 1 je 295m, u koleje č. 5 je 220m a u koleje č. 3 je 60m. Dále bude zřízeno vnější mimoúrovňové nástupiště u koleje č. 7 s celkovou délkou nástupní hrany 185 m (tato délka je odvozena z potřeby dvou nástupních hran dl. 60 m + délka potřebná na umístění cestových návěstidel u koleje č. 7). Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje je ve všech případech $L = 1,67\text{m}$. Podélný sklon přilehlých kolejí je $-0,7\text{‰}$ ve směru staničení.

Nástupiště je typu L bez konzolových desek. Nově navržená výška nástupní hrany bude ve všech případech 550 mm nad TK a vzdálenost nástupiště hrany od osy přilehlé koleje bude 1670 mm. Nástupištní prefabrikát typu L je uložen na podkladní a vyrovnávací vrstvu z podkladního betonu.

Vlastní plocha nástupiště je tvořena zpevněnou plochou ze zámkové dlažby na zhutnělém zásepu nástupištního prefabrikátu. Zámková dlažba bude ohraničena po obou stranách nástupištními prefabrikáty typu L nebo monolitickou zídou ze ŽB. Povrch nástupišť je řešen jako nepojízdný vozíky.

V určených místech bude nástupiště ohraničené monolitickou zídou, na které bude seshora přikotvené ocelové zábradlí výšky 1,1 m.

V místě podchodu na nástupišti 1 bude použita monolitická zídka ze železobetonu dl. cca 3,0 m, která bude mít sníženou podstavu tak, aby konstrukce zídky nekolidovala s konstrukcí podchodu.

Nástupiště budou ukončena monolitickými železobetonovými zidkami. Služební schodiště, rampy či přejezdy pro vozíky nebudou v rámci této stavby zřizovány.

Přístup na ostrovní oboustranné nástupiště (nástupiště č. 2) je podchodem v km 289,637 výstup z podchodu je řešen schodišti a výtahem. Řešení podchodu a výtahů je předmětem samostatného SO 03-41-01 Žst. Horažďovice předměstí, most-podchod km 289,637 a PS 03-30-07 Žst. Horažďovice předměstí, výtahy na nástupiště.

Přístup na vnější nástupiště (nástupiště č. 1) je zajištěn schodištěm a šikmými přístupovými chodníky.

Linie podél nástupištních hran a místa nepřístupná a nebezpečná budou vyznačena varovnými a signálními pásy. Podél celé nástupištní hrany ve vzdálenosti 800 mm od hrany nástupiště bude zřízena vodící linie s funkcí varovného pásu šířky 400 mm s optickým značením žlutým pruhem (odstín RAL 1003) šířky 150 mm. U míst veřejnosti nepřístupných bude zřízen varovný pás šířky 400 mm s optickým značením žlutým pruhem (odstín RAL 1003) šířky 150 mm.

Veškerá použitá zámková dlažba bude tl. 60 mm a musí mít protiskluzný povrch.

Odvodnění ostrovního nástupiště pro odvedení povrchové vody se provede příčným sklonem směrem ke koleji a na nástupišti č.2 příčným sklonem směrem k výpravní budově. Odvodnění vnějšího nástupiště se provede na nástupišti č. 1 příčným sklonem 2% směrem od koleje, voda bude svedena do odvodňovacího žlabu. V místě výpravní budovy bude voda svedena do podélného odvodňovacího žlabu. V trase odvodňovacího žlabu bude zřízena šachta, z níž bude svedeno svodné potrubí do nově navrhované kanalizační šachty (v rámci samostatného SO 03-50-01).

Další odvodňovací žlábků budou zřízeny na nástupišti před každým schodištěm do podchodu a před vstupy do výtahu. Odvodnění dešťové vody je součástí samostatného SO 03-50-01- Žst. Horažďovice předměstí, dešťová kanalizace.

Podélný sklon nástupiště je shodný s podélným sklonem přilehlých kolejí a má hodnotu $0,72\text{‰}$ (klesá proti směru staničení).

Stávající (většinou asfaltové) zpevněné plochy mezi nástupištěm 1 a výpravní budovou budou rozebrány a nahrazeny novou zpevněnou plochou se sklony k nově vzniklým odtokovým žlabům v rozmezí 0,5 až 2%. Bude použita zámková dlažba tl. 60 mm. Příčné spády na nástupištích vycházejí z jejich geometrie a z dalších okolností (napojení na schodiště, stávající zpevněné plochy) a pohybují se mezi 0,5 až 2%.

E.1.4. Mosty, propustky, zdi

Mosty a propustky:

V řešeném úseku je 1 most, 4 propustky a 1 krakorec.

Mostní objekty odpovídají stavu požadovanému Směrnicí GŘ SŽDC s.o. č. 16/2005, tj. v daném případě rovněž požadavkům všech návrhových norem.

Zatížení umělých staveb:

Pro návrh a rekonstrukce mostních objektů se bude postupováno dle směrnice generálního ředitele SŽDC č. 16/2005, Hlavní zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky.

Traťový úsek 0401 Č. Velenice - Plzeň (Nemanice - Plzeň), je řazen do 1. třídy dle předpisu 18/1986 - PMR, zveřejněném ve Věstníku dopravy č. 6/1987. Ke každému objektu je doložena přehledná tabulka zatížitelnosti.

Svislá zatížení pro navrhování nových nosných konstrukcí:

Podle ČSN EN 1991 - 2 Zatížení mostů dopravou se použil **model zatížení LM71** s národním klasifikačním koeficientem 1,21, doplněný **modelem zatížení SW/2**, reprezentující statický účinek svislého zatížení těžkou železniční dopravou. Pro posuzování spojitých konstrukcí se dále použije **model zatížení SW/0**, reprezentující účinek svislého zatížení normální železniční dopravou.

SO 03-40-01

ŽSt. Horažďovice předměstí, propustek v ev. km 289,244

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 289,244 (přesný km 289,246.005). Propustek převádí vodu z levé strany trati na pravou.

Předpokládá se, že konstrukce stávajícího propustku je tvořena kombinací trub o průměru 700 mm na vtoku a trub průměru 950 mm na výtoku. Výtok propustku vpravo od trati je opatřen betonovou čelní zídou s římsou a ocelovým zábradlím. Vtok je vlevo od trati a vlevo silnice v příkopu vedoucího podél silnice. Z těchto údajů vychází předpokládaný tvar a umístění propustku se sklonem 0,89% a celkovou délkou 68,5 m (viz výkresy stávajícího stavu). Z hlediska hydrotechnického stávající propustek nevyhovuje.

Na stavbu nového propustku budou použity železobetonové rámové prefabrikáty pro železniční propustky 2000x700 mm ukončené na vtoku ŽB monolitickou částí a na výtoku dílcem římsovým a sešíkmeným koncovým. Mezi prefabrikáty budou betonovány 3 revizní žebet. monolitické šachty s poklopy. Založení propustku je plošné. Koryto a svahy kolem vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu.

Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

SO 03-40-02

Žst. Horažďovice předměstí, propustek v ev. km 290,053

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 290,053 (přesný km 290,054.775). Propustek převádí vodu z levé strany trati na pravou.

Stávající konstrukci propustku tvoří kamenná klenba. Opěry a křídla jsou kamenná, založená na plošných základech. V úrovni kolejíště je rozšířen dodatečně realizovanou římsou. Římsa stávajícího propustku na pravé straně ve směru na Plzeň (po směru staničení) není dimenzována na pojíždění,

je pouze pochozí. V prostoru stávajícího klenbového propustku je nově navržena výhybka č. 25. Kolejště se rozšiřuje směrem k římse na pravé straně. Výšková poloha objektu neumožňuje realizaci plného profilu šterkového lože (350 mm pod ložnou plochou pražce) s ohledem na nově navrženou niveletu.

Vzhledem k tomu, že propustek navazuje na propustek SO 03-40-03 v ev. km 0,440 je navržena přestavba na nový ŽB trubní DN 1400. Propust bude na vtoku i výtoku ukončen čelem s římsou a zábradlím. Založení propustku je plošné. Koryto a svahy kolem vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu.

Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

SO 03-40-03

Žst. Horažďovice předměstí, propustek v ev. km 0,440

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 0,440 (přesný km 0,440.252). Propustek převádí vodu z levé strany trati na pravou.

Stávající konstrukce propustku je tvořena na vtoku kamennými deskami a výtoku ŽB troubami. Opěry a čela vtoku jsou kamenná, založená na plošných základech. Propustek je v nevyhovujícím technickém stavu a hydrotechnicky nevyhovuje.

Propustek bude nahrazen novým, tvořeným ŽB troubami DN 1400. Propust bude na vtoku i výtoku ukončen čelem s římsou a zábradlím. Založení propustku je plošné. Koryto a svahy kolem vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu.

Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

SO 03-40-04

Žst. Horažďovice předměstí, propustek v ev. km 290,626

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 260,626 (přesný km 290,630.230). Propustek převádí vodu z levé strany trati na pravou.

Stávající konstrukce propustku je tvořena kamennými deskami. Opěry a čela jsou kamenná, založená na plošných základech. Propustek je v nevyhovujícím technickém stavu.

Propustek bude nahrazen novým, tvořeným ŽB patkovými troubami DN 1200. Na vtoku bude osazena zešíkmená patková trouba, výtok bude ukončen čelem s římsou a zábradlím. Založení propustku je plošné. Koryto a svahy kolem vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu.

Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

SO 03-41-01

Žst. Horažďovice předměstí, most - podchod v km 289,637

Předmětem projektu je výstavba nového železničního podchodu v km 289,637 (přesný km 289,637.423). Nový podchod zajišťuje mimoúrovňový bezbariérový přístup od výpravní budovy resp. nástupiště u koleje č. 7 na ostrovní nástupiště u kolejí č. 5 a č. 1. Výstup u výpravní budovy tvoří schodiště průchozí šířky 2,0 m a výtah o nosnosti 1000 kg. Přístup na nástupiště u výpravní budovy je zajištěn vyrovnávacím schodištěm a rampou pro bezbariérový přístup (řeší samostatné SO). Výstup na ostrovní nástupiště tvoří dvojice schodišť průchozí šířky 1,6 m a výtah nosnosti 1000 kg. Výhledově je uvažováno prodloužení podchodu k dalšímu ostrovnímu nástupišti mezi kolejemi č. 2 a č. 4.

Mostní konstrukce podchodu je navržena jako uzavřený železobetonový rám o světlé šířce 3,05 m a světlé výšce 2,55 m. Tloušťka stěna a základové desky je 300 mm a strop o proměnné tloušťce 300-350 mm. Pochozí povrchy budou provedeny z kamenné dlažby hrubě tryskané, schodišťové stupně budou obloženy kamennou dlažbou. Stěny podchodu budou opatřeny nátěrem, na přístupných plochách nátěrem antigrafitti. Založení všech konstrukcí bude plošné, pod hladinou spodní vody. Všechny části podchodu budou zastřešeny (řeší samostatné SO).

Výstavba podchodu bude probíhat dle harmonogramu výluk a to v jedné etapě

SO 03-41-02**Žst. Horažďovice předměstí, návěstní krakorec v km 289,305**

Předmětem projektu je stavba nového železničního návěstního krakorce přes kolej č. 1 a kolej č. 2 v km 289,305 (přesný km 289,305.815). Návěstní krakorec je navržen dle schváleného typového projektu zpracovaného SUDOPem Praha a.s. Délka výložníku krakorce je 9,0 m. Volná výška pod krakorcem je 7,6 m. Na krakorci jsou umístěna dvě návěstidla. Sloup krakorce je svařen z ocelových válcovaných profilů a je přišroubován k základové patce pomocí kotevních šroubů. Základ krakorce tvoří dvoustupňová betonová patka vyztužená konstrukční výztuží vybetonovaná na podkladním betonu. Výstavba krakorce proběhne ve druhé etapě.

Výstavba krakorce na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

E.1.6. Potrubní vedení**SO 03-50-01****Žst. Horažďovice předměstí, Dešťová kanalizace**

Tento objekt řeší odvádění dešťových vod ze stanice do nedaleké bezejmenné vodoteče.

Za účelem odvádění dešťových vod ze zastřešení nástupišť, podchodu, budovy nového technologického objektu, nové budovy EPZ, nových zpevněných ploch je navržena nová dešťová kanalizace z plastového potrubí DN 300-400 zaústěná do koryta toku za propustkem v km 290,053. Do kanalizace budou rovněž napojeny trativody.

Délka této kanalizace bude 565m (427m DN 400 a 148m DN 300), po trase budou v lomových bodech a v max. vzdálenostech 50m osazeny betonové prefabrikované vstupní šachty. Potrubí bude uloženo v min. spádech (0,5% a 0,7%). Součástí objektu jsou přípojky dešťových svodů (DN 100 a DN150) a přípojky odvodňovacích žlábků a uliční vpusti DN 100 a DN 200. Přípojky budou přednostně napojeny přes odbočky, případně do šachty.

Kanalizace a veškeré přípojky budou v majetku a správě SŽDC.

SO 03-50-02**Žst. Horažďovice předměstí, Kanalizační přípojka technologického objektu**

Za účelem odvádění splaškových vod a dešťových vod z části střechy nakloněné do silnice a odvodňovacího žlábků značeného jako OŽ3 je pro nový technologický objekt navržena kanalizační přípojka z plastového potrubí PVC DN 200 délky 2m a PVC DN 150 délky 15m. Kanalizační přípojka pro nový technologický objekt bude napojena do stávající přípojky vybudované v rámci výstavby nové veřejné kanalizace v roce 2013. Přípojka bude zaústěna do stávajícího potrubí DN 200, jehož skutečná poloha bude upřesněna během stavby.

Nově bude osazena revizní šachta – plastová D 600 na kanalizačním potrubí odvádějícím veškeré odpadní vody do kanalizace.

SO 03-51-01**Žst. Horažďovice předměstí, Vodovodní přípojka technologického objektu**

Z důvodu zásobení nového technologického objektu je navržena nová neveřejná část vodovodní přípojky. Součástí tohoto objektu je rovněž přeložení vodovodní přípojky výpravní budovy, která bude zasažena stavbou TO.

Přípojka vody pro nový technologický objekt bude napojena na stávající vodovodní přípojku VB v nové vodoměrné šachtě. Vzhledem k předpokládaným nízkým odběrům bude napojení možné. Stávající vodoměrná šachta bude z důvodu kolize se stavbou nového technologického objektu zrušena a nahrazena novou plastovou šachtou o průměru D 1500. Do této šachty bude přemístěn stávající vodoměr. Ve vodoměrné šachtě bude odbočka pro přípojku technologického objektu z plastového potrubí PE d32 délky 4,5m. Za odbočkou bude navazovat uzávěr. Přípojka bude zakončena v technologickém objektu podružným vodoměrem, na který budou navazovat rozvody ZTI.

SO 03-51-02**Žst. Horažďovice předměstí, Přeložka vodovodní přípojky do depa**

Z důvodu rekonstrukce železniční trati ve stanici (stabilizace železničního spodku, výstavby nových trativodů), demolici stavědla a stavbě kabelovodu je nutné přeložit stávající vodovodní potrubí.

Přípojka vody k depu bude přeložena do nové trasy. Začátek přeložky je v ploše z betonových panelů u objektu p.č. 332/1, odtud bude trasa vedena souběžně s novými kolejemi v min. odstup vzdálenosti 1,2m. Na úrovni křížení stávajícího vodovodu s žel. tratí bude přeložka tohoto vodovodu přecházet kolmo přes kolejiště do nové armaturní šachty (kruhová D 1000). Od této šachty bude potrubí stoupat ke stávající vodoměrné šachtě, kde se přeložka napojí na stávající vodovodní potrubí. Pod tratí bude potrubí uloženo v ocelové chrániče DN 100. Délka této přeložky je 61m, potrubí bude plastové PE d 40.

Z nové armaturní šachty bude vedena větev k budovám u točny. Na začátku trasy přeložky bude osazenou šoupě. Od šachty k točně bude přeložka vedena mimo žel. těleso, u točny povede částečně tělesem žel. spodku, v min. požadované vzdálenosti od kolejí. Přeložka bude napojena na stávající potrubí ve stávající armaturní šachtě, která bude prohloubena a bude v ní zřízeno vypouštění této vodovodní větve.

Na základě požadavku investora bude z přeložky vybudována přípojka k výtokovému stojanu v kolejišti. Tato přípojka je dlouhá 5,5m z plastového potrubí PE d20.

Stávající potrubí bude demontováno v rámci prací na železničním spodku.

E.1.8. Pozemní komunikace**SO 03-55-01****Žst. Horažďovice předměstí, Zpevněné plochy u výpravní budovy**

V současné době předmětné plochy umožňují pěší propojení předprostoru ŽST Horažďovice v ulici Předměstí s nástupištěm železniční stanice. Jedná se o zpevněné asfaltové plochy podél západní a východní strany výpravní budovy mezi stávajícími objekty.

Vzhledem k tomu, že je nutno napojit stávající zpevněné plochy na novou výškovou úroveň nástupiště a vzhledem k současnému stavu povrchu na konci jeho životnosti, budou stávající zpevněné plochy vybourány a nahrazeny novou konstrukcí s krytem z betonové dlažby. Šířkové uspořádání je dáno polohou stávající výpravní budovy a nové budovy EPZ na západní straně a objektem stávajícího skladu na východní straně. Šířka plochy na západní straně se pohybuje v rozmezí 7,81 až 12,35m. U budovy EPZ bude zhotoveno stání pro vozíčkáře šířky 3,5m, celková šířka plochy pro vozíčkáře bude 4,5m. dále bude u budovy EPZ zhotoveno 6 stání na kola. Východní propojení má šířku 4m – viz. situace. U technologického objektu bude zhotoven chodník šířky 2m, bude limitován napojením na stávající chodník a výškami vstupu do technologického objektu. Dále bude u technologického objektu mezi stávajícím a novým chodníkem zhotovena plocha šířky 3,2m a délky 5,82m s možností pojezdu. Ve stejné délce bude zesílena konstrukce stávajícího chodníku. Na zbytku plochy mezi stávajícím a novým chodníkem bude zhotovena mlatová úprava

Výškové řešení

Výškové řešení navrhovaných ploch je dáno výškovou úrovní stávajících zpevněných ploch v místě napojení, úrovní vstupů do stávajících a nových přilehlých objektů a novou úrovní nástupiště. Sklony západní plochy se pohybují v rozmezí 0,56% až 2,02%, podélný sklon východní plochy se pohybuje v rozmezí 0,54% až 1,16% - viz příčné řezy. Příčný sklon nového chodníku u technologického objektu je 2%, u napojení na stávající chodník je podélný sklon 5,02% - viz. situace.

Odvodnění zpevněných ploch

Odvodnění zpevněných ploch je zajištěno pomocí podélného a příčného sklonu do okolního terénu a do nejnižších (bezodtokových) míst, kde budou osazeny odvodňovací žlábkové, resp. uliční vpust. Výškové řešení a umístění odvodňovacích prvků je patrné ze situace a příčných řezů.

Konstrukce zpevněných ploch

Konstrukce pochozích ploch je navržena dle TP 170 jako kat. konstr. **D2-D-1** (TDZ O) a má následující složení:

- bet. dlažba	DL	80 mm
- lože drť 4-8 mm	L	40
- štěrkodeř	ŠDB	200
- celkem		320 mm

Konstrukce zesíleného stávajícího chodníku je navržena dle TP 170 jako kat. konstr. **D2-N-3** (TDZ O) a má následující složení:

- asfaltový beton jemnozrný	ACO 8	50 mm
- R-materiál	R-mat	50
- štěrkodeř	ŠDB	200
- celkem		300 mm

pochozí mlatová plocha:

- výplň: drcené kamenivo 0 – 4mm		
- kostra: drcené kamenivo 22 – 45mm		100mm
- štěrkodeř	ŠDB	150
- celkem		250 mm

E.1.9. Kabelovody, kolektory

SO 03-60-01

Žst. Horažďovice předměstí, kabelovod

Pro vedení kabelových tras NN,ZZ,EPZ a SDĚL. z technologického objektu a budovy EPZ v žst. Horažďovice předměstí je navržen kabelovod. Vlastní těleso kabelovodu je navrženo z plastových devítikomorových multikanálů. Horní hrana tělesa multikanálu bude uložena nejméně -0,3m pod horní hranu nástupiště nebo -1,7m pod TK (v trase vedoucí pod kolejištěm).

Pro vstup a výstup z kabelovodu jsou navrženy žb prefabrikované vstupní šachty, které budou z vodostavebního betonu, osazené poklopy pro zadláždění 600x900mm, třídy B125 (pod nástupištěm) nebo poklopy 600x900mm z kompozitních materiálů (mimo nástupiště). Tyto komory budou vystrojeny konzolami a kabelovými rošty, které budou žárově zinkované.

Pro kontrolu, opravu, výměnu či instalaci nových kabelů jsou po trase kabelovodu navrženy plastové přístupové kabelové komory, které budou osazené poklopem pro zadláždění 600x900mm, třídy B125 (pod nástupištěm) nebo poklopy 600x900mm z kompozitních materiálů (mimo nástupiště).

Vstupy z kabelovodu do budovy musí být opatřeny vodo a plynotěsnými ucpávkami.

E.2.1. Pozemní objekty budov

SO 03-65-01

Žst. Horažďovice předměstí, technologický objekt

Jedná se o přízemní nepodsklepený objekt 26,18 x 12,23 m s nízkou sedlovou střechou, sloužící pro umístění technologických zařízení. Vystavěn bude na místě původního demolovaného technologického objektu, z jedné strany sousedící s hlavní výpravní budovou. Celkové dispoziční a konstrukční řešení objektu vychází z požadavků technologie a z koncepce předchozího stupně projektové dokumentace. Dispozičně je objekt členěn do dvou částí. V levé části jsou umístěny místnosti elektrorozvoden, stavební ústředna, DŘT, napájecí zdroje, sdělovací zařízení, trafokomora a místnost telematiky. V pravé části je umístěna dopravní kancelář a směrem do dvorku hygienické zařízení. Nosný konstrukční systém je navržen podélný stěnový zděný z cihelných tvárnic, stropní konstrukce je navržena jako železobetonová stropní deska, základy tvoří železobetonová základová deska a betonové pasy, nosná konstrukce střechy je z dřevěných sbíjených vazníků, střešní krytina je plechová.

SO 03-65-02

Žst. Horažďovice předměstí, budova EPZ

Jedná se o prefabrikovaný technologický betonový domek, o půdorysných rozměrech 12x6,14m se světloú výškou 2,7m, který sestává ze 3 místností: rozvodna 25 kV a rozvodna 3kV, stanoviště transformátoru 27/3,3 kV a sklad. Pod rozvodnami a stanovištěm transformátoru je kabelový prostor. Jednotlivé místnosti jsou vytvořeny z prostorových buněk a mají samostatné vstupy. Střecha je řešena jako sedlová s plechovou krytinou. Nosnou konstrukci tvoří samonosný krov z oceli a dřeva. Děšťové vody jsou svedeny do kanalizace. Objekt je situován v místě demolovaného skladu pro uhlí.

SO 03-65-03

Žst. Horažďovice předměstí, stavební úpravy ve VB

Stávající vstup na bezbariérové WC bude v kolizi s novou polohou bočního nástupiště č. 1. V navrženém projektu se řeší úprava vstupu na bezbariérové WC, která spočívá v přemístění vstupních dveří do polohy stávajícího okna na západní straně budovy. A naopak přemístění okna místo původních vstupních dveří v místnosti č. 53 – WC invalidé.

Úroveň podlahy bezbariérového WC a nově upraveného terénu vně budovy v místě vstupu na WC bude ve stejné úrovni, proto není nutné provádět výškové úpravy v tomto místě. Místnost WC se opatří novou malbou bílé malby. Ostění okna i dveří se začistí a zarovná se stávající omítkou.

V rámci stavebních úprav v dopravní kanceláři bude ubourán stávající vstup do dopravní kanceláře a vzniklý otvor bude zazděn.

V dopravní kanceláři bude vymístěna technologie, upraveny budou prostupy, omítky, podlaha, místnost bude vymalována. Stávající podlahové žlaby pro technologická zařízení budou zabetonovány.

V místnosti stávající pokladny budou podlahové žlaby pro technologická zařízení také zabetonovány. Podlaha bude nově začistěna, včetně nášlapné vrstvy.

E.2.2. Zastřešení nástupišť

SO 03-66-01

Žst. Horažďovice předměstí, zastřešení nástupišť

Slouží k ochraně cestujících čekajících na vlak na nástupištích a přicházejících z podchodu. Zastřešení 2. nástupiště má celkovou délku 70.0 m, maximální šířku cca 10.0 m. Zastřešení 3. nástupiště má předpokládanou délku 32.00m a šířku cca 4.60 m. Zastřešení 3. nástupiště je výhledové. V projektech nebude dále detailně řešen, pouze s ním bude dispozičně uvažováno.

Tvar nosné konstrukce zastřešení je navrženo typu „VLAŠTOVKA“. Zastřešení je podepřeno jedou řadou sloupů v ose nástupiště. V místech, kde se nachází výstupy z podchodů, je uvažováno

s dvojicí sloupů, kloubově kotvených do betonových stěn. Sloupy jsou navrženy válcované, tvaru „HEA“. Podélně rozmístěny v různých roztečích, max. 8,45m. Vaznice jsou navrženy z průřezu IPE. Příčle jsou navrženy svařované, tvaru „I“. Vlastní krytinu tvoří pochozí trapézový plech, uložený na vaznicích. V ose přístřešku vede pochozí odvodňovací žlab.

SO 03-66-02

Žst. Horažďovice předměstí, zastřešení výstupu z podchodu

Vzhledem k tomu, že došlo k výrazné změně v dispozici 1. nástupiště (nový podchod, rampa, výtah) což má za následek kolizi s umístěním stávajících nosných sloupů i půdorysné rozšíření přístřešku, zachování stávajícího přístřešku by bylo velice komplikované. Je navrženo snesení starého přístřešku a navržen nový přístřešek.

Zastřešení 1. nástupiště má celkovou délku 34,00 m, o šířce cca 5,4m. Navrhované nové zastřešení objektu je z jedné strany připevněno ke stávající budově, z druhé strany je navržena řada sloupků, kotvený ke schodišťové zídce výstupu z podchodu, opěrné zídce mezi nástupištem a podlahou pod přístřeškem a do vlastních patek. Přístřešek se předpokládá otevřený. Sloupky přístřešku jsou vzhledem ke stávající budově architektonicky pojety.

E.2.4. Orientační systém

SO 03-38-02

Žst. Horažďovice předměstí, orientační systém

Stavební objekt SO 03-38-02 řeší poskytování vizuálních informací pro orientaci cestujících na nových přístupových komunikacích k novým nástupišťům a na nástupišťích samotných, rovněž řeší poskytování vizuálních informací v novém podchodu na nástupiště.

Pro informaci cestujících bude dále sloužit nové informační zařízení a rozhlasové zařízení, která řeší samostatná PS 03-12-01 a PS 03-12-02.

Bezbariérový přístup cestujících na 2. nástupiště bude umožněn pomocí výtahů z/do podchodu, na 1. nástupiště bude umožněn přístup pomocí šikmých chodníků.

Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá TNŽ 73 6390 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ a typizační směrnici ministerstva dopravy „Orientační systém veřejné části výpravních budov“. Grafické symboly – piktogramy budou zhotoveny podle Katalogu orientačních piktogramů pro objekty veřejných doprav ČSSR. Podle tohoto katalogu jsou i očíslovány.

Označení železniční stanice na nových nástupišťích bude bez loga „ČD“ a provedeno písmem ARIAL, malá a velká abeceda, bez orámování. Velikost fontu je 360/140mm. Doplňující texty ostatních tabulí budou provedeny fontem Sans Serif.

Všechny prvky orientačního systému budou v modro-bílém provedení. Text a piktogramy budou bílé na modré podkladové fólii umístěné na tabuli z neděleného hliníkového, popř. pozinkovaného plechu.

Provedení tabulí orientačního systému bude neprosvětlené – osvětlené. Jejich osvětlení bude zajištěno osvětlením podchodu a nástupišť.

Prvky orientačního systému budou umístěny (tam, kde je to možné) na stěny podchodů, výtahů, stávající výpravní budovy a zastřešení nástupišť vzhledem ke snaze o optimalizaci počtu pomocných ocelových konstrukcích. V ostatních případech budou umístěny na samostatných ocelových sloupcích. Ocelové konstrukce pro prvky orientačního systému budou pozinkované a opatřeny kombinovaným protikorozním nátěrem.

Na nástupišti budou pomocí tabulí vyznačeny sektory (A až F). Tyto sektory budou sloužit k podrobnější identifikaci polohy vlaku u nástupišť.

Součástí tohoto stavebního objektu jsou rovněž hmatné štítky pro nevidomé umístěné v podchodu a přichycené ke konstrukci madla. Text bude uveden v Brailově písmu.

E.2.5. Demolice

SO 03-69-01

Žst. Horažďovice předměstí, demolice stavědla č.1

Předmětem demolice je objekt stávajícího stavědla č.1. Tento objekt se nachází na pozemku parc. č. 1622, km cca 289,260. Jedná se o samostatný, zděný, omítnutý, patrový, z části podsklepený objekt. Základy jsou betonové. Podezdívka o výšce 90-ti cm je kamenná. Střechu demolovaného objektu tvoří železobetonová deska s asfaltovou lepenkou. Nad střechu je vyveden 1 ks zděného komínového tělesa. Přesah střechy - žebet. desky - je po celém obvodu cca 1,0 m. V čelní části jsou rohy objektu zkosené. Při demolici tohoto objektu, resp. žumpy, bude tato jámka ekologicky ošetřena a poté zasypána zeminou, která bude zhutněna. Stav objektu stavědla č. 1 je v dobrém stavebním stavu.

Reléový domek u stavědla č.1

Předmětem demolice je objekt reléového domku u stavědla č.1. Objekt se nachází na pozemku parc. č. 2189/13, km cca 289,260. Tento objekt přímo sousedí se stavědlem č.1. Nachází se na pozemku ČD. Jedná se o objekt, který je postaven na betonových patkách (55,0 x 55,0 cm). Nosnou konstrukci tohoto reléového domku tvoří 2ks U nosníků, svařených k sobě. Samostatná konstrukce reléového domku („tzv. televize“) je ocelová konstrukce, dřevěná podlaha a laminátový obal. Ochranný obvodový plášť této ochranné konstrukce reléového domku a jeho zastřešení pultovou střechou je z tvarovaného plechu. Reléový domek je postaven cca 80 cm nad stávajícím terénem na betonových patkách.

SO 03-69-02

Žst. Horažďovice předměstí, demolice stavědla č.2

Předmětem demolice je samostatně stojící objekt stavědla č. 2. Tento objekt leží na pozemku parc. č. 1625, km cca 290,040. Jedná se o samostatný, zděný, omítnutý, patrový, z části podsklepený objekt, jehož základy jsou betonové, podezdívka je kamenná. Úroveň betonových základů je cca 1,0 m pod okolním terénem. Samotný objekt stavědla je zděný, má pultovou střechu, kterou tvoří železobetonová deska + asfalt. lepenka. Vstup do budovy je zajištěn 2 ks betonových schodů. V čelní části objektu jsou zkosené rohy. Na této zkosené zdi jsou umístěny rozvodné skříně. Do objektu je zavedena elektřina, voda, místní telefon, kanalizace - žumpa. Při demolici tohoto objektu, resp. žumpy, bude tato jámka ekologicky ošetřena a poté zasypána zeminou, která bude následovně zhutněna. Objekt stavědla č.2 je v dobrém stavebním stavu.

Reléový domek u st.č. 2

Předmětem demolice je samostatný, volně stojící objekt reléových domků. Objekty stojí na pozemku parc. č. 2275/9, km cca 290,030. Tento objekt se nachází naproti stavědlu č. 2 (přes koleje). Jedná se o reléové domky, které jsou postaveny na betonových patkách (55,0 x 55,0 cm). Celou nosnou konstrukci tohoto ochranného objektu, určeného k demolici, tvoří konstrukce ze 2ks U nosníků, svařených k sobě. Samostatná konstrukce reléových domků (tzv. „televize“) je ocelová konstrukce, dřevěná podlaha a laminátový obal. Ochranný obvodový plášť této konstrukce reléových domků a pultová střecha je z tvarovaného plechu. Vstup do reléových domků je zajištěn 2 ks roštových ocelových schodišť.

Přístřešek na uhlí

Předmětem demolice je samostatně stojící objekt bývalého přístřešku na uhlí. Objekt stojí na pozemku parc. č. 2275/9. Jedná se o objekt, který sousedí s reléovými domky. Hlavní nosnou konstrukci přístřešku tvoří ocelová konstrukce z lešenářských trubek. Obvodový plášť a sedlová střecha přístřešku jsou z vlnitého plechu. Objekt je postaven na betonovém podkladu, který tvoří 2 panely, s přesahem cca 30 cm od obvodového pláště objektu. Objekt přístřešku je ve špatném stavu.

SO 03-69-03**Žst. Horažďovice předměstí, demolice strážního domku, Nádražní 430**

Předmětem demolice je samostatně stojící objekt bývalého strážního domku - Nádražní 430. Stávající objekt leží na pozemku parc. č. 357, km cca 289,930. Jedná se o zděný, přízemní, zčásti omítnutý, nepodsklepený objekt, se sedlovou střechou a taškovou krytinou (bobrovky). Základy tohoto strážního domku jsou kamenné, o výšce cca 50 cm. Sklep je mimo objekt. Oplocení objektu (již značně poškozené) tvoří sloupky z prachů + drátěné pletivo a dřevěné laškové oplocení. Vstup do podkrovní - na půdu, je zajištěn venkovním ocelovým roštovým schodištěm. Při demolici tohoto objektu, resp. žumpy, bude tato jáma ekologicky ošetřena a poté zasypána a zemina bude zhutněna. Stejným způsobem bude naloženo i se sklepním prostorem, který leží mimo objekt. Objekt bývalého strážního domku je v dobrém stavebním stavu.

SO 03-69-04**Žst. Horažďovice předměstí, demolice rozvodny**

Předmětem demolice jsou objekty rozvodny a transformátoru, které se nacházejí na výše uvedených pozemcích. Vzhledem k tomu, že se jedná o objekty, které leží v uzavřeném, oploceném a uzamčeném prostoru, není k nim možný volný přístup. Na pozemku parc. č. 1590/1, objekt rozvodny, se nachází zděná, přízemní, omítnutá, nepodsklepená budova. Objekt má betonový sokl o výšce 45 cm, který je obložen kabřincem. Střecha objektu je pultová s oplechovanou atikou. Vstup do objektu rozvodny je zajištěn dřevěnými, oplechovanými dveřmi 800/1970 mm, které jsou před deštěm chráněny oplechovanou, betonovou stříškou. Celá stavba rozvodny je umístěna na betonové ploše. Vstup do oploceného objektu demolované rozvodny (pozemek parc. č. 1590/1) je zajištěn ze svahu uzamykatelnou brankou - směr od kolejiště, 8-mi ks betonových schodů (30x15 cm), z pozemku ČD (2189/13). Vjezd do objektu rozvodny je zajištěn ocelovými, dvoukřídlovými, ocelovými vraty z pozemku parc. č. 961 jejímž majitelem je p. Turek Stanislav, Mlýnská 1063, Strakonice I. Předmětem demolice bude i oplocení objektu rozvodny a transformátoru. Součástí demolice objektu rozvodny je i demolice transformátoru, který se nachází na pozemku parc. č. 2189/8, který přímo sousedí s pozemkem rozvodny. Objekt transformátoru je umístěn na betonové ploše. Pozemky rozvodny a transformátoru jsou od sebe odděleny plotem z drátěného pletiva, ocelovými sloupky, ostnatým drátem a vrátky. Tento pozemek je též oplocený drátěným pletivem o výšce cca 1,90 m, ocelovými sloupky a ostnatým drátem. Vstup na tento pozemek je pouze ocelovými, uzamykatelnými vrátky z pozemku rozvodny (parc. č. 1590/1).

SO 03 - 69 - 08**Žst. Horažďovice předměstí, demolice skladiště**

Objekt skladiště se nachází na pozemku parc. č. 363, km cca 289,670.

Objekty garáží a stavební buňky leží na pozemcích parc. č. 2189/13 a 2189/7, km cca 289,670.

Skladiště

Předmětem demolice je objekt bývalé ledárny, který v současné době slouží jako skladiště. Objekt bývalé ledárny byl postaven z masivního cihelného zdiva o tl. cca 1,50 m. Venkovní dřevěný obklad spolu s kamenným zdivem o tl. cca 20 cm, potom tvoří jakýsi „obal“ tohoto masivního cihelného zdiva. Stropní konstrukci tohoto objektu tvoří ocelové nosníky (cca 7 ks) vyplněné klenbou. Vnitřní výška cihelného zdiva je cca 4,0 m. Tento objekt skladiště má sedlovou střechu (klasický dřevěný krov). Větší část okolí skladiště - bývalé ledárny, je zarostlé bujnou vegetací - keře, stromy. Většina této zeleně, která bude bránit realizaci stavby, bude vykácena.

Garáž

Předmětem demolice je stávající dřevěná garáž, která se nachází v těsné blízkosti skladiště, částečně na pozemku ČD (pozemek parc. č. 2189/13) a částečně na pozemku parc. č. 2189/7. Jedná se o starý, vyřazený dřevěný vagon (bez podvozku) s asfaltovou střechou, který v současné době slouží jako garáž. Garáž je postavena na betonové desce. Okolí garáže je zarostlé bujnou vegetací - keře, stromy. Bude-li tato vegetace bránit realizaci stavby, bude vykácena.

Plechová garáž

Předmětem demolice je stávající objekt garáže, který se nachází částečně na pozemku ČD (2189/13) a částečně na pozemku parc. č. 2189/7. Jedná se o plechovou garáž se sedlovou střechou. Odvod dešťové vody je zajištěn okapy a svody po obou stranách. Garáž je umístěna na betonových panelech. Okolí garáže je zarostlé bujnou vegetací. Bude-li tato vegetace bránit realizaci stavby, bude vykácena.

Stavební buňka

Předmětem demolice je stávající objekt stavební buňky, která se nachází na pozemku parc. č. 2189/7 a částečně na pozemku ČD, parc. č. 2189/13. Jedná se o stavební buňku, která je postavena na betonových panelech a cihelném podkladu. Objekt má pultovou plechovou střechu. Stěny stavební buňky jsou z dřevotřísky. Tato stavební buňka je po celé své šířce od vedlejší plechové garáže (určené též k demolici) oddělena omítnutou cihelnou zdí, tl. 50 cm a o výšce cca 3,0 m. Současně se stávající stavební buňkou, která je určena k demolici, bude demolována i stávající dělicí cihelná zeď mezi buňkou a plechovou garáží. Stávající stavební buňka je ve špatném stavebním stavu.

SO 03-69-10

Žst. Horažďovice předměstí, demolice přístavby VB

Předmětem demolice je přízemní přístavba VB. Objekt přístavby VB leží na pozemku parc. č. 330. Jedná se o zděný, přízemní, omítnutý, nepodsklepený objekt ve tvaru „L“, s mírně sedlovou plechovou střechou. V prostorách přístavby, určené k demolici, se nachází mimo jiné kotelná, prádelna, koupelna, šatny, kůlny, pošta aj. Nosnou konstrukci střechy tvoří dřevěné vazníky. Základy přístavby jsou betonové. Podezdívka je kamenná, o výšce cca 30 cm. Nosná zděná obvodová konstrukce přístavby má tl. 45 cm, vnitřní dělicí příčky mají tl. 15 cm. Nad střechu je vyveden zděný komín o výšce cca 2,0 m s eternitovým nástavcem výšky cca 30 cm. K stávající VB a k přístavbě je v současné době přistavěn dřevěný altán (2,5 x 2,5 m) s pultovou laminátovou střechou. Demolováno bude též stávající oplocení přístavby a 2 ks ocelových držáků na věšení prádla.

Objekt přístavby VB je v dobrém stavu.

E.2.6. ZTI, vnitřní plynovod, požární plynovod

SO 03-84-01

Žst. Horažďovice předměstí, technologický objekt - zdravotně technické instalace Kanalizace

V objektu jsou odděleny splaškové odpadní vody a dešťové odpadní vody, které budou před objektem spojeny a odvedeny jednotnou kanalizační přípojkou. Přípojka kanalizace bude jednotná a bude PVC KG DN200. Přípojka je zpracována v samostatné dokumentaci.

Přípojovací potrubí bude vedeno v drážkách ve zdivu, zakryté přízdívkou nebo omítkou na pletivu příp.volně. Potrubí bude vedeno pod spádem 2-3%. Materiálem přípojovacího potrubí budou HT-PP trubky. Odvody kondenzátu budou napojeny do kanalizace přes sifony.

Z důvodu zajištění možnosti čištění odpadního potrubí budou na svislém odpadním potrubí umístěny čistící tvarovky příslušných dimenzí a to v nejnižším podlaží cca 1m nad čistou podlahou. Materiál svislého odpadního potrubí jsou plastové hrdlové trubky PP-HT. Stoupací potrubí budou cca 0,5m pod střešní konstrukcí tepelně izolována izolací tl.30mm. Při prostupu potrubí požárními úseky budou na potrubí osazeny požární manžety. Přejechod na ležaté potrubí bude proveden dvěma koleny 45.

Dešťové svody budou vnější a budou odvádět dešťovou vodu z okapních žlabů. Na patě dešťových svodů budou osazeny lapače střešních splavenin. Dále bude vedeno svodné potrubí PVC KG DN125 vně objektu ve spádu 2%.

Svodné potrubí bude vedeno ve dvou úrovních. Pod základovou deskou a v prostoru mezi základovou deskou a podlahou. Napojení na potrubí pod deskou bude provedeno svislým výškovým odskokem, který bude vyveden nad podlahu z důvodu možnosti čištění a dále do jednotné

kanalizační přípojky. Svodné potrubí bude vedeno pod podlahou i vně objektu KG plastových neměkčených hrdlových trub a tvarovek ve spádu 2% DN100-200 mm.

Vodovod

Objekt bude zásobován novou vodovodní přípojkou HDPE DN25. Na přípojce bude osazena vodoměrná šachta s vodoměrnou sestavou. Dále bude vedeno vodovodní potrubí, ze kterého bude napojen řešený objekt. Vodovod bude zaveden do objektu v úrovni 1.NP do místnosti č.110. Zde bude umístěn podružný vodoměr s objektovým uzávěrem a redukční ventil. Vodoměrná sestava je blíže popsána v samostatné dokumentaci vodovodní přípojky. Dle požární zprávy není potřeba požární zřizovat vodovod.

Přípojovací potrubí bude k jednotlivým zařizovacím předmětům vedeno v drážkách ve zdivu ve výšce 500 mm nad čistou podlahou, v přízdívce, nebo v podhledu. Přípojovací vodovodní potrubí bude provedeno z PPr plastových vodovodních trubek PN16 na pitnou vodu. K připojení myčky nádobí bude použit pračkový ventil DN20.

Stoupačky budou všechny zhotoveny z plastového vodovodního potrubí. Svislá stoupací potrubí, která se zde vyskytují, jsou vedena pouze v rámci podlaží, protože se jedná o jednopodlažní objekt. Potrubí bude vždy v místě zařizovacích předmětů svedeno z podhledu drážkou ve zdi do místa potřeby.

Ležatý páteřní rozvod bude veden v podhledu v 1.NP. Potrubí bude vedeno ve sklonu (min. 0,3%) ke stoupačkám. Ležatý páteřní rozvod bude veden v 1.NP objektu k elektrickému zásobníku TV, který bude umístěn v místnosti č.113. Rozvod SV bude veden v souběhu s TV a cirkulací k jednotlivým odběrným místům. Zhotoven bude z plastových vodovodních trubek.

Příprava TV bude zajišťována elektrickým zásobníkem o objemu 150l. Na přívodu vody do tohoto zásobníku bude instalována fyzikální úprava vody. Cirkulace TV bude zajištěna cirkulačním čerpadlem se spínacími hodinami a se 100% zálohou.

Všechny rozvody vodovodu budou tepelně izolovány tepelnou náplekovou izolací.

E.2.7. Vytápění

SO 03-85-01

Žst. Horažďovice předměstí, vytápění technologického objektu

Na vytopení místností budou instalovány el. přímotopy. Místnosti s technologií budou mít min. 5°C. V místnostech 106, 107 a 109 budou instalovány přímotopy, ostatní místnosti se vytopí tepelným ziskem z technologických zařízení. V případě poruchy některého zařízení v technologické místnosti bude k dispozici přenosný přímotop 0,75-2 kW, pro dočasné vytopení místnosti v době opravy. Přenosný přímotop bude umístěn v provozním zázemí.

E.2.8. Vzduchotechnická zařízení

SO 03-86-01

Žst. Horažďovice předměstí, vzduchotechnická zařízení v technologickém objektu

Zař. č.1 Větrání WC, umývárny, sdělovacího zařízení, baterií, napájecího zdroje a NN rozvodny

Pro větrání je navrženo vzduchotechnické zařízení o celkovém vzduchovém výkonu 250m³/h, což odpovídá 1-2 násobné výměně vzduchu za hodinu v uvažovaných prostorách. Systém je navržen jako podtlakový. Vzduchový výkon je dosažen pomocí odvodního ventilátoru, který je umístěn v místn. č. 103- Stavešdlová ústředna, čerstvý venkovní vzduch je nasáván do místn. č. 109 přes protidešťovou žaluzii a dále pomocí stěnových uzávěrů provětrává jednotlivé místnosti a v místnosti 103 je vzduch pomocí odvodního ventilátoru vyfukován na fasádu objektu. V prostoru stavešdlové ústředny místnost č. 103 a místnosti č. 108 jsou na vzduchotechnickém zařízení v obvodových

stěnách osazeny uzavírací těsné klapky, které zajistí těsné uzavření místnosti při zásahu ASHS. Těsné klapky budou ovládány systémem ASHS. Uzavírací klapky budou napojeny na ovládání, až bude místnost vybavena hasicím zařízením. Uzavírací klapky budou propojeny s ústřednou ASHS pomocí kabelů EF 180S 2x1. Kabeláž bude dodávkou ASHS.

Zařízení číslo 1 dále slouží pro provozní větrání prostoru umývárny a wc. Zařízení je navrženo jako podtlakové o vzduchovém výkonu 50m³/h na jedno wc, 150m³/h na sprchu, 30m³/h na pisoár, 30m³/h na umyvadlo a 50m³/h na výlevku. Větrací vzduch je přiváděn z prostoru místnosti č. 111 přes stěnové mřížky a odsáván pomocí odvodního ventilátoru do venkovního prostoru na střechu objektu, kde je osazena výfuková hlavice. Systém bude spouštěn samostatným vypínačem, zajistí profese elektro.

Zař.č.2 Větrání VN, NN rozvodny a trafa

Prostory VN, NN rozvodny a trafa jsou prostory s vývinem tepla, proto je větrání řešeno jako přirozené. Pro přívod větracího vzduchu jsou ve spodní části jednotlivých prostor osazeny protidešťové žaluzie a uzavírací klapky ovládané od teploty. Při poklesu t_i v zimním období pod +5°C dojde k uzavření uzavíracích klapek. K otevření uzavíracích klapek dojde opět při zvýšení t_i na 20°C. Odvod ohřátého vzduchu je řešen pomocí mřížek osazených nad vstupními dveřmi. Na venkovní straně bude osazena protidešťová žaluzie dodávka stavby. Systém je navržen tak, aby v letním období nepřesáhla vnitřní teplota hodnotu +40°C.

Zař. č.3 Chlazení technologických prostor

Zařízení č. 3 bude zajišťovat odvod tepelné zátěže od technologických zařízení. Odvod tepelné zátěže v jednotlivých prostorech bude pomocí split systémů, který se skládá z vnitřní výparníkové části a venkovní kondenzační jednotky. Vnitřní výparníková část bude propojena s venkovní kondenzační jednotkou pomocí dvojitého chladivového potrubí. Rozvod chlazení bude proveden z CU potrubí, veškeré rozvody budou tepelně izolovány. V místnostech č. 103 a 108 je navržen chladicí systém se 100% zálohou. Odvod kondenzátu bude sveden přes zápachovou uzávěrku do kanalizace, viz projekt ZTI.

E.2.10. Umělé osvětlení a vnitřní silnoproudé rozvody

SO 03-88-01

Žst. Horažďovice předměstí, Umělé osvětlení a vnitřní silnoproudé rozvody v technologickém objektu

Předmětem této části dokumentace je elektroinstalace provozního objektu ŽST Horažďovice předměstí na železniční trati Střelské Hoštice - Horažďovice.

Napojení jednotlivých prostor technologického objektu bude provedeno přes podružné rozváděče R1, R2, R3, R4, R5 dle požadavku správce objektu SŽDC. Dále bude v prostoru sdělovacího zařízení instalován rozváděč zajištěné sítě Rsd1 a rozváděč Rsd1. Jednotlivé rozváděče budou napojeny z hlavního rozváděče objektu RH1.5. Rozvody elektroinstalace jsou navrženy kabely CYKY uloženými pod omítku.

Osvětlení bude provedeno na předepsanou intenzitu osvětlení E_m dle ČSN 12 464-1 zářivkovými svítilny.

E.2.11 Hromosvody

SO 03-89-01

Žst. Horažďovice předměstí, technologický objekt hromosvod

Předmětem této části dokumentace je hromosvod na provozním objektu ŽST Horažďovice předměstí na železniční trati Střelské Hoštice - Horažďovice.

Na objektu bude zřízena ochrana před bleskem. Provedení hromosvodu musí být v souladu s ČSN EN 62305-1,2,3,4 za dodržení příslušných článků ČSN 33 2000-5-54 ed.2.

E.2.14. Vnější vybavení budov

SO 03-37-01

Žst. Horažďovice předměstí, úprava oplocení bývalé trafostanice

Po demolici stávající trafostanice EPZ na pozemku č. 1590/1, k.ú. Horažďovice bude nově obnoveno oplocení oddělující pozemek bývalé trafostanice EPZ od kolejiště, kromě stávající branky v oplocení, pro přístup k trafostanici. Branka bude bez náhrady zrušena.

Pletivo bude navazovat vzhledově na stávající plot. Jedná se o plot vysoký cca 2,7 m, tvořený pletivem, které je kotveno po cca 3 m k ocelovým sloupkům.

Stavba plotu se bude provádět na dvě etapy, v první etapě bude odstraněn stávající plot v úsecích, kde by byl v kolizi s provizorní přístupovou komunikací k nástupištím. Podél provizorní komunikace bude zřízeno provizorní oplocení v úsecích, kde by byl po stavbě provizorní komunikace volný přístup na dnes oplocený pozemek. Poté co bude provizorní komunikace zrušena bude obnoveno oplocení v původní poloze na hraně drážního tělesa. Celková délka nově vzniklého plotu bude cca 44,8 m. Délka provizorního plotu bude cca 19,4 m.

E.3.1. Trakční vedení

SO 03-70-01

Žst. Horažďovice předměstí, úprava trakčního vedení

Úpravy trakčního vedení vychází z navržených kolejových úprav, stavby podchodu a nových nástupišť železniční stanice, při plnění parametrů TSI. Trolejové vedení je navrženo pro cílové kolejové řešení 2-kolejné trati, to znamená, že umístění nových elektrických dělení na obou zhlavích je navrženo s ohledem na toto budoucí řešení.

Elektrická trakční soustava

jednofázová, střídavá AC jmenovité napětí 25 000V 50 Hz, limitní hodnoty napěťové soustavy jsou podle ČSN EN 50 163.

Výška troleje

Projektovaná výška troleje je navržena 5,60m nad TK.

Obrys sběrače

Úpravy trolejového vedení jsou navrženy pro sběrač s geometrií hlavy typu podle ČSN EN 50367 délky 1950mm a 1600mm. Kontrola a regulace TV pro sběrač 1600mm je navržena jen v rozsahu úprav trolejových vedení.

Popis navrhovaných úprav TV

Z dopravní technologie je navržen rozsah a rozdělení elektrizovaných kolejí do sekcí. Vzhledem k tomu, že kolej č.3 je využívána pro vlaky do Klatov, počítá se s jejím zatrolejováním až při elektrizaci této tratě. Postup realizace stavebních postupů kolejí a TV je uveden v části POV stavby.

Napájení a dělení trakčního vedení:

Elektrizované koleje jsou nově rozděleny do sekcí takto: sekce TV kol. č. 1, 2, 5-5a, 7a-7, 4-6. Bez TV kolej č. 3 a ostatní koleje č. 9, 11, 8, 10, 12. Z koleje č. 5 odbočuje kolej trati směr Klatovy zatrolejovaná do km 0,409. Koleje bez TV budou označeny návěstidly pro elektrický provoz.

Návrh řešení TV je podle zásad SŽDC platné pro modernizaci tratí a podle aktualizované vzorové dokumentace sestavy „S“.

Nové trolejové vedení je svislé řetězovkové vedení, nosné lano sleduje klikatost troleje. Nové rozmístění podpěr je navrženo na maximální rozpětí 62m tak, aby byly splněny požadavky TSI, ČSN 34 1530 ed.2 a ČSN EN 50119 ed.2.

- hlavní sestava TV koleje č.1, 2, 5.....100Cu+ 50Bz s přídatným lanem 50Bz, na koleji 5 bez přídatného lana.

- vedlejší sestava TV.....80Cu + 50Bz pro kol.č. 4, 6, 7 a TV kolejových spojek.

Demontáž stávajícího TV

Stávající stožáry TV, které nebudou využity, jsou určeny k demontáži. S demontáží opuštěných základů TV je počítáno do hloubky 1m pod nový terén, pokud není uvedeno jinak. Suť ze základů a přebytečná zemina z výkopů se odveze na skládky, určené pro tuto stavbu. Ostatní materiál TV bude roztríděn a použitelný předán provozovateli TV na určené místo pro další použití.

SO 03-70-02

Žst. Horažďovice předměstí, úprava připojení TS pro EPZ na TV

Připojení trafostanice EPZ na obcházecí vedení je navrženo prostřednictvím dálkově ovládaného odpojovače TV č. Z128, pro jeho umístění je použit stávající stožár č.47C(TV09). V objektu je zahrnuto nové vystrojení stožáru pro nový kabel trafostanice a demontáž stávajícího připojení vč.odpojovače. Demontáž opuštěných a nevyužívaných stožárů trafostanice je kompletně zahrnuta v TV SO 03-70-01,

SO 03-70-03

Žst. Horažďovice předměstí, připojení TS pro EOv na TV

Na obou zhlavích se počítá s připojením trafostanic EOv1 a EOv2 na obcházecí vedení prostřednictvím dálkově ovládaných odpojovačů TV č. Z108 na stož. č. 31 a Z138 na stož. č. 63. V objektu je zahrnuto nové vystrojení stožárů s pojistkou pro kabel 25kV trafostanice.

SO 03-70-04

Žst. Horažďovice předměstí, připojení TS pro ZZ na TV

Připojení trafostanice pro napájení zabezpečovacího zařízení na TV je řešeno tak, aby napájení nebylo ovlivněno výlukami TV jednotlivých sekcí. Umístění připojovacího dálkově ovládaného odpojovače TV Z118 se předpokládá na novém stožáru TV č. 49A.. V objektu je zahrnuto nové vystrojení stožáru s pojistkou pro nový kabel trafostanice.

SO 03-70-05

Žst. Horažďovice předměstí, převěšení ZOK

V tomto objektu je řešena demontáž opuštěných stožárů, závěsů a konzol závěsného optického kabelu. S demontáží opuštěných základů TV je počítáno do hloubky 1m pod nový terén.

E.3.4. Ohřev výměn

SO 03-75-01

Žst. Horažďovice předměstí, EOv

EOv bude nainstalován na rozhodujících výhybkách pro jízdu na dopravní koleje. V Žst. Horažďovice předměstí bude celkem 20 vytápěných výhybek (č.3, č.5, č.6, č.7, č.9, č.10, č.16, č.17, č.18, č.19, č.20, č.21, č.22, č.23, č.24, č.25, č.26, č.27, č.28 a č.29). a bude napájen z trakce pomocí kioskových trafostanic s rozvaděčem RH a měřením spotřeby elektrické energie pro EOv. Hl. přívod pro napájení elektrickou energií rozvaděčů RH / REOV bude osazen samostatným elektroměrem s obchodním měřením SŽE. Topné soupravy pak budou napájeny z rozvaděčů RH / REOV. V projektu je uvažováno se systémem OFI (použití proudových chráničů v REOV). Topné soupravy budou obsahovat i soupravy pro ohřev táhel.

Napojení rozvaděčů na zdroj elektrické energie bude provedeno z nových kioskových TS 25/0,4kV,

z rozvaděčů RH / REOV1 a RH / REOV2. Zde bude osazeno hlavní nepřímé měření spotřeby elektrické energie pomocí MTP 400/5A s hlavním jištěním In = 3x400A s nastavením Ir = 3x344A.

E.3.5. Elektrické předtápěcí zařízení

SO 03-76-01

Žst. Horažďovice předměstí, kabelové rozvody pro EPZ

Předmětem tohoto stavebního objektu je výstavba pěti nových stojanů 3kV AC pro předtápění osobních vozů včetně jejich napojení pomocí nových kabelových rozvodů z nové trafostanice 27 / 3kV pro EPZ.

Ve stanici bude umístěno celkem 5 nových stojanů. Vedle každého stojanu bude umístěna ovládací skříň.

Stojany budou v kolejišti rozmístěny následovně:

- Stojan EPZ1 - km 289,735 u koleje č.7 na konci nástupiště
- Stojan EPZ2 - km 289,690 na konci koleje č.3 za nástupištěm
- Stojan EPZ3 - km 289,465 u koleje č.5 na konci nástupiště
- Stojan EPZ4 - km 289,297 u koleje č.5a
- Stojan EPZ5 - km 289,545 u koleje č.7a na konci nástupiště

Součástí tohoto SO je rovněž pokládka kabelu vn pro připojení trafostanice 27/3kV k trakčnímu vedení. Připojení trafostanice 27/3kV, resp. skříňe zpětných kabelů RZK, ke koleji, je také součástí tohoto SO.

Dále je součástí tohoto SO instalace signalizačního tabla do dopravní kanceláře. Jeho propojení s řídicím systémem trafostanice 27/3kV je provedeno pomocí dvou metalických kabelů CYKY-O 19x1,5mm².

V rámci tohoto SO bude položeno cca 1000m kabelových rozvodů pro EPZ a bude rovněž provedena demontáž stávajících zařízení EPZ v kolejišti. Dále bude položeno cca 900m zpětných kabelů pro odvod zpětného proudu.

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

SO 03-78-01

Žst. Horažďovice předměstí, úprava venkovního osvětlení

Předmětem tohoto SO je vybudování nové osvětlovací soustavy kolejiště v železniční stanici Horažďovice předměstí. Osvětlení přístupových cest, nástupišť a podchodu řeší SO 03-78-02.

V současné době je prostor kolejiště osvětlen pomocí stožárů JŽ, které jsou ve špatném technickém stavu a na pokraji životnosti. V rámci stavby budou veškeré stávající stožáry demontovány a nahrazeny novou osvětlovací soustavou.

Nově bude prostor kolejiště osvětlen zejména pomocí svítidel osazených na stožárech trakčního vedení. V místech, kde nebude možné osadit svítidlo na trakční vedení (odpojovač apod.), budou vybudovány samostatné sklopné či pevné stožáry o výšce 12m.

Celkem bude ve stanici instalováno cca 65ks svítidel SHC 150W na TV, 20ks sklopných stožárů o výšce 12m, které budou osazeny rovněž svítidly SHC 150W a 2ks stožárů JŽ12 se 4ks svítidel SHC 150W.

Osvětlovací soustava bude napájena z rozvaděče RO, který bude v rámci tohoto SO instalován do rozvodny NN. Rozvaděč RO bude sestávat ze dvou částí. První část bude napájena z rozvaděče RH, druhá část bude napájena z rozvaděče RZS (zajištěné sítě – dva přívody – hlavní a záložní). Z první části (rozvaděče RH) bude napojeno veškeré venkovní osvětlení stanice, z druhé části (RZS) bude napojeno veškeré osvětlení pro cestující (nástupiště, cesty, podchod). Rozvaděč RO bude osazen řídicím PLC systémem osvětlení, který bude zajišťovat automatické ovládání jednotlivých osvětlovacích větví dle zvoleného způsobu ovládání (fotobuňka, spínací hodiny, kalendář). Ovládání osvětlení bude v případně potřeby rovněž možné dálkově pomocí systému dálkové diagnostiky TS ŽDC z určeného dispečerského pracoviště. Pomocí dálkové diagnostiky TS

ŽDC bude rovněž umožněno sledování stavu osvětlení a zobrazování poruch na vybraném pracovišti údržby, resp. na ED Plzeň.

SO 03-78-02

Žst. Horažďovice předměstí, osvětlení podchodu a nástupišť

Předmětem tohoto SO je vybudování nové osvětlovací soustavy prostorů kde dochází k pohybu cestujících, tzn. nástupišť, přístupových komunikací a podchodu včetně schodišť do podchodu.

Osvětlení nekryté části 1. nástupiště bude provedeno pomocí 6m vysokých u paty sklopných osvětlovacích stožárů, které budou osazeny svítidlem ve třídě izolace II se zdrojem SHC 70W. Na vybraných osvětlovacích stožárech bude umístěn i reproduktor rozhlasového zařízení. Nástupiště u technologické a výpravní budovy bude osvětlen pomocí svítidel upevněných na fasádě TB a VB (1x24W LED) a dále pomocí zářivkových svítidel upevněných na zastřešení u vstupu do podchodu.

Osvětlení nekryté části 2. nástupiště bude provedeno pomocí 6m vysokých u paty sklopných osvětlovacích stožárů, které budou osazeny dvěma svítidly ve třídě izolace II se zdrojem SHC 70W. Na vybraných osvětlovacích stožárech bude umístěn i reproduktor rozhlasového zařízení. Krytá část 2. nástupiště bude osvětlena pomocí zářivkových svítidel 1x39W (1x54W) ve vysokém krytí s elektronickým předřadníkem, která budou upevněna na konstrukci zastřešení. Tato svítidla budou zajišťovat i osvětlení schodiště do podchodu a osvětlení prostoru před vstupem do výtahu.

Osvětlení přístupových chodníků v okolí TB a VB bude provedeno pomocí svítidel upevněných na fasádě TB a VB (1x24W LED).

Osvětlení podchodu bude zajištěno pomocí zářivkových svítidel 1x24W (1x39W) ve vysokém krytí, která budou zapuštěna do stropu podchodu.

V rámci tohoto SO budou dále z rozvaděče RH napojeny výtahy (každý třemi kabely) a čerpadla v podchodu. Z rozvaděče RZS budou napojeny DHM, které budou upevněny na zastřešení u vstupu do podchodu a dále na fasádě VB a TB.

SO 03-78-03

Žst. Horažďovice předměstí, úprava rozvodů nn

Předmětem tohoto SO je úprava rozvodů nn v žst. Horažďovice předměstí spočívající zejména v napojení stávajících i nových odběrů ve stanici na novou rozvodnu nn a pokládce nových venkovních kabelových rozvodů k jednotlivým odběrům ve stanici.

V rámci stavby budou z nové rozvodny nn položeny nové kabelové rozvody nn, které zajistí napájení jednotlivých odběrů ve stanici včetně výpravní budovy. Jednotlivé objekty ve stanici budou napojeny novými samostatnými kabely (truhlárna, vodárna, rotunda, výpravní budova). Měření spotřeby el. energie jednotlivých odběrů bude umístěno v rozvodně nn. V objektu rotundy je požadavek zajistit možnost odebírat výkon cca 60kW.

V rámci rozvodů nn bude řešeno i napájení vlastní spotřeby trafostanic pro EO.V. Dále budou řešeny kabelové rozvody mezi trafostanicí 25/0,4kV pro napájení zab. zař. a rozvodnou nn a kabelové rozvody mezi rozvaděčem RDD a stanovištěm pro plnění vody do vozů u koleje č.5a.

Napájení stávající montážní základny bude zrušeno bez náhrady, veškeré stávající zásuvkové stojany ve stanici budou demontovány. Ve stanici budou nově umístěny dva zásuvkové stojany dle požadavku DKV pro možnost temperování hnacích vozidel.

SO 03-78-04

Žst. Horažďovice předměstí, úprava DOÚO

Tento objekt řeší pokládku nových kabelů pro ovládání nových trakčních úsekových odpojovačů a instalaci nové ovládací skříně trakčních odpojovačů s komunikačním rozhraním do dopravní kanceláře.

Celkem bude ovládáno 18ks motorových pohonů úsekových odpojovačů.

K jednotlivým odpojovačům, budou vedeny ovládací kabely typu CYKY-O 7x2,5mm², resp. CYKY-O 7x4mm².

Pro ovládání odpojovačů bude použit nový ovládací panel POZ PLC, který je tvořen ovládacími moduly umístěnými v plastové skříně a PLC řídicí jednotkou. PLC řídicí jednotka musí být kompatibilní

s řídicími jednotkami SAIA použitými pro dispečerské řízení tohoto úseku trati. Jednotka bude komunikovat přímo se systémem ED Plzeň.

Ovladač bude umístěn v dopravní kanceláři a bude napájen z rozvaděče RTO, resp. RZN. Rozvaděč RTO bude mimo jiné obsahovat i oddělovací transformátor a HIS. Napájecí kabel mezi rozvaděčem RZN, RTO a ovládací skříňí bude součástí tohoto SO.

Z ovladačů budou vedeny ovládací kabely do svorkovnicové skříňě KSDOÚO, která bude umístěna v rozvodně nn. Svorkovnicová skříň je předmětem řešení tohoto SO. Ze svorkovnicové skříňě budou již vyvedeny ovládací kabely k jednotlivým odpojovačům.

SO 03-78-05

Žst. Horažďovice předměstí, přeložky silnoproudých rozvodů SŽDC

Předmětem tohoto SO jsou nezbytné provizorní přeložky rozvodů nn ve stanici tak, aby bylo zajištěno napájení výpravní budovy, ostatních budov ve stanici a osvětlení po celou dobu stavby dle stavebních postupů. Zejména musí být zajištěno napájení výpravní budovy a obou staveb vč. truhlárny.

V rámci tohoto SO bude rovněž řešeno osvětlení provizorních nástupišť a provizorní přístupové cesty k nim.

SO 03-78-06

Žst. Horažďovice předměstí, úprava rozvodů nn ve výpravní budově

Předmětem tohoto SO jsou nezbytné úpravy rozvodů nn ve výpravní budově ČD v souvislosti s umístěním nového technologického zařízení SŽDC do TB a zrušení DK ve VB. Bude provedena úprava ovládání a napájení osvětlení vestibulu a čekárny. Budou položeny nové kabely do rozvaděče R27 tak, aby bylo možno ovládat osvětlení vestibulu a čekárny z dopravní kanceláře, tak dálkově z nové dopravní kanceláře, resp. ze systému DD TSŽDC. Součástí tohoto SO jsou úpravy stávajícího rozvaděče R02 a R27 ve VB.

SO 03-78-07

Žst. Horažďovice předměstí, přípojka 22kV

Předmětem řešení tohoto SO je kabelová přípojka pro novou drážní trafostanici 22/0,4kV, která bude umístěna v technologické budově ve stanici.

Pro možnost připojení kabelové přípojky 22kV SŽDC na distribuční vedení, provede ČEZ v rámci své stavby potřebné úpravy vedení vč. instalace úsekového odpoje.

Kabel vn přípojky 22kV bude připojen k distribuční soustavě na podpěrném bodě č. 1590102 na pozemku č. 1272/74 nadzemního vedení č. 2999341.

Přípojka vn bude provedena kabelem 3x22-AXEKVCEY 1x240mm², která bude na podpěrném bodě č. 1590102 ukončena na svorkách svislého úsekového odpojovače a v trafostanici 22/0,4kV SŽDC na rozvaděči vn.

Celkem bude položeno 440m kabelu 22kV.

SO 04-78-01

Horažďovice předměstí - Pačejov, zast. Velký Bor, úprava rozvodů nn a osvětlení

V současné době je osvětlení zastávky zajištěno pomocí sklopných osvětlovacích stožárků, které jsou napájeny z rozvaděče osvětlení R1. Ovládání osvětlení je zajištěno automaticky pomocí spínacích hodin a fotobuňky bez možnosti dálkového ovládání a kontroly.

Pro možnost dálkového ovládání a diagnostiky osvětlení pomocí systému DDTS ŽDC, bude stávající rozvaděč R1 demontován, na jeho místo bude instalován nový rozvaděč RO, který bude obsahovat řídicí a komunikační prvky, které umožní začlenění rozvaděče RO do systému DDTS ŽDC. Komunikace řídicí jednotky PLC osvětlení v rozvaděči RO s DDTS ŽDC bude provedeno pomocí modemového spoje do žst. Horažďovice předměstí přes dálkový metalický kabel, jehož výpich je na zastávce zřízen.

Vedle nového rozvaděče RO bude v rámci tohoto SO dále instalován i nový rozvaděč přepínání sítí KS-PR, který bude obsahovat přepínač mezi hlavním napájením zajištěným stávajícím příívodem z distribučního rozvodu ČEZ a mobilním náhradním zdrojem. Pro možnost připojení náhradního

zdroje bude na bok rozvaděče připevněna přívodka 63A. Mimo přepínače sítí budou do rozvaděč KS-PR instalovány elektroměry se sběrníci M-bus pro měření spotřeby stávajících vývodů do rozvaděče RO a RD-PZS včetně přípravy rezervního vývodu pro navazující stavbu GSM-R. Rozvaděč KS-PR bude instalován do místa stávajícího rozvaděče KS01, který bude demontován.

SO 04-78-02

Horažďovice předměstí - Pačejov, zast. Jetenovice, úprava rozvodů nn a osvětlení

V současné době není na zastávce osvětlení zřízeno.

V rámci stavby bude na železniční zastávce Jetenovice vybudováno nové osvětlení nástupišť. Nové osvětlení bude napájeno novou přípokou nn vedenou z obce Jetenovice z nejbližšího místa určeného ČEZ. Přípojku nn řeší samostatný SO 04-78-03.

Nové osvětlení nástupišť bude provedeno pomocí 6m vysokých u paty sklopných osvětlovacích stožárů, které budou osazeny svítidlem ve třídě izolace II se zdrojem SHC 70W.

Pro napájení osvětlení bude na zastávce instalován rozvaděč osvětlení RO, který bude obsahovat příslušnou řídicí část s PLC jednotkou pro možnost začlenění do systému DD TSŽDC.

Komunikace řídicí jednotky PLC osvětlení v rozvaděči RO s DD TSŽDC bude provedena pomocí modemového spoje do žst. Horažďovice předměstí přes dálkový metalický kabel, jehož výpich bude na zastávce zřízen.

SO 04-78-03

Horažďovice předměstí - Pačejov, zast. Jetenovice, přípojka nn

Pro napájení nového osvětlení na zastávce Jetenovice bude v rámci tohoto SO zřízena nová přípojka nn, včetně pojistkové skříně a elektroměrového rozvaděče RE. V RE bude umístěn fakturační jistič 3x16A. Přípojka nn bude vedena z nejbližšího dostupného distribučního rozvodu nn ČEZ, který se nachází v obci Velký Bor – Jetenovice.

Přípojka nn bude provedena závěsným kabelem 1-AES 4x25mm², který bude upevněn na nové betonové stožáry obce Velký Bor, které budou umístěny do stejného místa jako stožáry stávající, kromě jednoho stožáru na parcele č. 311/1, který bude nahrazen dvěma stožáry po vnější straně oblouku místní komunikace na parcele č. 661.

Na stávajících stožárech je zavěšeno venkovní vedení veřejného osvětlení vč. svítidel. Venkovní vedení bude z důvodu instalace nových stožárů nahrazeno závěsným kabelem 1-AES 4x16mm². Zároveň budou v rámci tohoto objektu vyměněny stávající svítidla veřejného osvětlení. Nová svítidla budou instalována na stejné stožáry, na kterých se ve stávajícím stavu nachází svítidla stávající.

Nová přípojka nn SŽDC bude tedy vedena v trase stávajícího vedení VO po nových stožárech z obce Velký Bor až k zastávce, kde bude na posledním stožáru v těsné blízkosti zastávky svedena do země a zaústěna do rozvaděče osvětlení RO.

Celková délka přípojky nn je cca 600m.

SO 05-78-01

Žst. Pačejov, úprava rozvodů nn

V rámci stavby bude v žst. Pačejov v km cca 301,281 mezi dvěma sklady instalován nový reléový domek s technologií zabezpečovacího zařízení.

K reléovému domku bude v rámci tohoto SO položena nová přípojka nn z kabelové skříně KS01, která zajistí napájení technologie zab. zař. v reléovém domku.

Vzhledem k tomu, že stávající kabelová skříň KS01 nacházející se na budově skladu cca 20m od budoucího umístění RD technicky nevyhovuje k připojení nového vývodu pro napájení reléového domku, bude tato kabelová skříň demontována a na její místo bude instalována kabelová skříň nová.

Z kabelové skříně bude položena přípojka nn kabelem typu CYKY-J 4x10, která bude ukončena v nové společné přístrojové skříně R-HR. Jedno pole plastové pilířové skříně bude osazeno silnoproudým zařízením a druhé pole bude osazeno sdělovacím zařízením. R HR bude umístěn vpravo dveří do RD. Ze skříně R HR bude veden kabel do rozvaděče uvnitř reléového domku. Tento kabel je předmětem řešení zabezpečovacího zařízení.

Měření spotřeby bude umístěno v přístrojové skříně R-HR.

Celková délka nové přípojky nn je cca 65m.

E.3.7. Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 03-81-01

Žst. Horažďovice předměstí, ukolejnění vodivých konstrukcí

V objektu bude řešena demontáž stávajícího a montáž nového ukolejnění v rozsahu kolejových úprav, trakčního vedení celé železniční stanice SO 03-70-01 Žst. Horažďovice předměstí, úprava trakčního vedení a v rozsahu místních úprav v traťových úsecích, které jsou vyvolané úpravami zabezpečovacího zařízení.

Způsob provedení ukolejnění

Ukolejnění je navrženo pomocí sestavení " Vzorové dokumentace sestavy S ", schválené SŽDC v provedení individuálních ukolejnění přes průrazku typu UPO, přímé ukolejnění bez průrazky pro podpěry TV nebo skupinové podle ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN EN 20122-1ed.2.

Ve střídavé části 25 kV AC bez kolejových obvodů přímé ukolejnění podpěr TV. Ostatní zařízení i v tomto případě přes průrazku.

Definitivní koordinační schéma ukolejnění.

V tomto projektu bude proveden návrh koordinačního schématu ukolejnění a proudových propojení na základě podkladu nového schéma kolejových obvodů v souladu s normami TNŽ 34 2603 a ČSN 34 2613 ed.2. V navazujících stavebních objektech je řešeno připojení transformoven na trakční vedení pro transformovnu EPZ, transformovnu EOv a transformátoru pro napájení zabezpečovacího zařízení /UONZ/.

Řešení ochrany ukolejněním se týká trakčního vedení a všech vodivých konstrukcí nacházející se v prostoru ohrožení TV, který je vymezen v ČSN 34 1500 ed.2.

E.3.8. Vnější uzemnění

SO 03-82-01

Žst. Horažďovice předměstí, uzemnění technologické budovy

Vzhledem k tomu, že technologická budova slouží zároveň i jako trafostanice 22/0,4 kV, bude její uzemňovací soustava společná pro rozvodnou soustavu VN 22kV a soustavu NN 0,4kV a bude sloužit pro ochranu před nebezpečným dotykem ve všech použitých napěťových soustavách a pro uzemnění hromosvodu.

Uzemňovací soustava bude složena z uzemnění založeného v základech a dále ze zemnicího pásu uloženého po obvodu budovy a zemnicích tyčích. Obvodové uzemnění musí být uloženo ve vzdálenosti minimálně 5m od osy elektrizované koleje.

Pro připojení hromosvodu je předepsána hodnota uzemnění dle ČSN EN 62305-3 hodnota max. 10 Ω . Dle ČSN 33 2000-4-41 čl. NB.1.2 nemá celkový zemní odpor nulovacích vodičů odcházejících vedení z transformovny včetně uzemněného uzlu transformátoru být pro síť o jmenovitém napětí $U_0 = 230V$ větší než 2 Ω .

Uzemnění technologické budovy musí mít tedy menší hodnotu než přechodového odporu než 2 Ω . Vzhledem k tomu, že se jedná o společné uzemnění pro elektrické zařízení vn a nn, kde ochrana před nebezpečným dotykovým napětím na straně nn je provedena automatickým odpojením od zdroje v síti TN, bude provedena kontrola hodnoty zemního odporu dle ČSN EN 50522. Do zemnicí soustavy, která je navržena z pásu FeZn 30x4mm jsou vřazeny zemnicí jímky, ve kterých je možno v případě nutnosti soustavu proměřit a zjistit tak její stav.

Technologická budova bude na straně vchodů opatřena ekvipotenciálním prahem dle ČSN 33 2000-5-54, ed.3 čl. NA.10.1.2.

SO 03-82-02**Žst. Horažďovice předměstí, uzemnění TS 25/0,4 kV pro EOV**

Předmětem tohoto objektu je návrh oddálené zemnicí soustavy s minimální hodnotou zemního odporu 100 Ω , která bude zřízena za účelem zajištění ochrany a správné funkce v jednotlivých napěťových soustavách, určených pro napájení elektrického ohřevu výhybek.

Součástí tohoto objektu je rovněž zřízení ekvipotenciálního prahu okolo kioskové trafostanice 25/0,46kV pro napájení EOV.

Oddálená zemnicí soustava musí být prostorově navržena tak, aby se žádná z její části nenacházela blíže než 5 m od osy koleje. Kromě toho je nutno zajistit její napěťovou nezávislost dodržením minimální vzdálenosti 20m od nejbližších zemnicích soustav.

SO 03-82-03**Žst. Horažďovice předměstí, uzemnění TS 25/0,4 kV pro ZZ**

Předmětem tohoto objektu je návrh oddálené zemnicí soustavy s minimální hodnotou zemního odporu 100 Ω , která bude zřízena za účelem zajištění ochrany a správné funkce v jednotlivých napěťových soustavách, určených pro napájení zabezpečovacího zařízení.

Součástí tohoto objektu je rovněž zřízení ekvipotenciálního prahu okolo kioskové trafostanice 25/0,4kV pro napájení zab. zař..

Oddálená zemnicí soustava musí být prostorově navržena tak, aby se žádná z její části nenacházela blíže než 5 m od osy koleje. Kromě toho je nutno zajistit její napěťovou nezávislost dodržením minimální vzdálenosti 20m od nejbližších zemnicích soustav.

SO 03-82-04**Žst. Horažďovice předměstí, uzemnění trafostanice 27/3kV pro EPZ**

Vnější uzemňovací soustava bude společná pro ochranné a pracovní uzemnění soustav vn a nn. Zemní odpor uzemňovací soustavy musí vyhovovat normě ČSN 34 1500 ed.2.

Uzemňovací soustava bude tvořena páskem FeZn 30x4mm uloženým v zemní kabelové kynetě. Z uzemňovací soustavy budou provedeny vývody pro připojení vnitřního uzemnění a dále se na něj připojí ekvipotenciální prahy zřízené před vstupy do budovy EPZ.

Po dokončení uzemňovací soustavy se provede měření jeho zemního odporu a pokud bude jeho hodnota větší než 5 Ω , provede se odpovídající rozšíření uzemňovací soustavy.

4.5 NÁVRH POŽADAVKŮ NA POSTUPNÉ PROVÁDĚNÍ STAVBY A NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU A PŘEDPOKLÁDANÉ LHŮTY VÝSTAVBY

Stavební postup č.0

(stavědlová ústředna-stavební část, přeložky+přípravné práce)

Rozsah práce

- vybudování zařízení staveniště
- zřizování základů podpěr trakčního vedení, přeložky inženýrských sítí v místech, kde to dovoluje železniční provoz
- budování kabelových tras tam, kde je to možné včetně části nového kabelovodu na přístupové cestě k provizorním nástupištím
- stavební úpravy nové stavědlové ústředny
- zřízení provizorních nástupišť u stáv. koleje č. 4, 6 ještě před budováním základů stožárů TV včetně provizorního úrovnového přechodu pro cestující z nástupiště č. I na provizorní nástupiště u koleje č. 4, 6 (přes koleje č. 7, 5, 3, 1, 2, 4). Po dobu stavby bude zřízena funkce dozorců nástupišť, kteří budou cestující bezpečně převádět po přechodu přes provozované koleje a budou mít k dispozici mechanické přenosné zábrany tohoto přechodu.
- realizace pažících stěn mezi kolejí č. 1 a kolejí č. 2 v místě rekonstruovaných mostů, propustků a kabelovodů dle stavebního programu v technické části dokumentace

g) zřízení provizorní kabelové trasy protlakem se startovací komorou v koleji č. 14

Stavební postup č.1a

Úpravy kolej.spodku a svršku v místě nových výhybek kolejových spojek na plzeňském zhlaví – traťová kolej č.2 směr žst.Pačejov - montáž nových výhybek č.27X+28X+část TÚ v napojení na výhybku č. 28X a trať.kolej č.2

Odbavování cestujících se realizuje na všech stávajících nástupištích + provizorních nástupištích u kolejí č.4 , 6. Po dobu tohoto stavebního postupu jsou sjízdné všechny koleje přípojných traťových úseků mimo traťové koleje č.2 mezi žst.Horažďovice předměstí až žst.Pačejov .

Rozsah práce

- a) demontáž části traťové koleje č.2+úpravy kolej.spodku a svršku v místě pokládky a napojení nových výhybek zhlaví č.28X+27X až do km 290,889 směr žst.Pačejov
- b) vložení nových výhybek č.28X+27X do traťové koleje č.2 .
- c) úprava části žel.spodku a svršku pod jazyky výhybek č.28X-29X+27X-26X
- d) práce na trakčním vedení v budovaném úseku

Stavební postup č.1b

Osobní nádraží, plzeňské zhlaví, traťová kolej č.1 mezi žst.Horažďovice předměstí a žst.Pačejov až km 290,861 - nové výhybky č.26X, 29X

Odbavování cestujících se realizuje na všech stávajících nástupištích a na provizorních nástupištích u kolejí č.4, 6. Po dobu tohoto stavebního postupu jsou sjízdné všechny koleje přípojných traťových úseků mimo traťovou kolej č.1 žst.Horažďovice předměstí a žst.Pačejov. Železniční provoz v tomto traťovém úseku bude veden po traťové koleji č.2.

Rozsah práce

- a) demontáž stávající výhybky č. 37 a části traťové koleje č. 1 mezi žst.Horažďovice předměstí a žst.Pačejov od výhybky č.34 (mimo) až km 290,861
- b) příkopová zídka podél koleje č.1 od km 290,134 až km 290,850
- c) oprava propustku v km 290,626 pod traťovou kolejí č.1
- d) vložení nových výhybek 26X, 29X a části traťové koleje č.1 až do km 290,861. Zprovoznění kolejové spojky 28X a 29X v napojení na novou výhybku č. 27X a proviz.propojení na stáv. TK č.2 v km 290,631..
- e) práce na trakčním vedení v budovaném úseku

Stavební postup č.1c

Osobní nádraží, plzeňské zhlaví, traťová kolej č.1 mezi žst.Horažďovice předměstí a žst.Pačejov až km 290,755. Nové výhybky č.27X, 28X, 29X jsou v provozu. Dokončuje se TÚ od km 290,755 až stáv.vých. č.34 (mimo)

Odbavování cestujících se realizuje na všech stávajících nástupištích a na provizorních nástupištích u kolejí č.4 a č. 6. Po dobu tohoto stavebního postupu jsou sjízdné všechny koleje přípojných traťových úseků mimo části rek.traťové kolej č.1 před žst.Horažďovice předměstí. Železniční provoz v tomto traťovém úseku bude veden po traťové koleji č.2 a dále přes stáv.kol.spojku vých.č.34-35.

Rozsah práce

- a) příkopová zídka podél koleje č.1 od km 290,134 až km 290,850-dokončení
- b) oprava propustku v km 290,626 pod traťovou kolejí č.1-dokončení
- c) zprovoznění kol.spojky nových výhybek 26X, 29X a části traťové koleje č.1 až do km 290,755
- d) práce na trakčním vedení v budovaném úseku

Stavební postup č.2a

Horažďovice osobní nádraží-lichá kolejová skupina, stávající staniční koleje 2, 1, 1b, 3, 5a, 5, 7 (od výh. č. 19 až po začátek stávajícího nástupiště cca km 289,800 bude tato část nástupiště a koleje č.7b v provozu pro cestující směr žst.Horažďovice-město). Výstavba podchodu pod novými staničními kolejemi č.5, 7 na nové ostrovní nástupiště č.II včetně tohoto nástupiště.

Odbavování cestujících se realizuje na provizorních nástupištech u kolejí č. 4, 6+ část koleje č.7b včetně části od výh. č. 19 až po začátek stávajícího nástupiště cca km 289,800 (pro cestující směr žst.Horažďovice-město). Příchod pro cestující k těmto nástupišťům bude provizorní s dozorcí nástupišť a přístupové cesty.

Přístup ke stavební jámě podchodu pro strojní a silniční techniku bude řešen výdřevou přes kolej č. 7b, která bude pod touto výdřevou a v jejím okolí chráněna geotextilií před znečištěním stavebním provozem. Tato výdřeva bude uzavřena trvale pevnou uzamčenou závorou, kterou pro konkrétní vjezd a výjezd techniky bude odemykat dopravní zaměstnanec v době, kdy na koleji 7b nebude žádný provoz. Po dobu tohoto stavebního postupu jsou sjízdné všechny koleje přípojných traťových úseků.

Rozsah práce

- pro proviz. ukončení kusé koleje č.7 od Sušice osazení proviz.zarážedla (viz techn.č.dok.), demontáž staničních kolejí č.2, 1, 1b, 3, 5a, 5, 7b (mimo úseku od výh. č. 19 až po provizorní přechod pro chodce cca km 289,770) + část st.koleje č.9
- demontáž výhybek č.2, 4, 5, 9, 10, 12, 15, 18, 20, 22, 25, 25XA
- výstavba podchodu pod kolejí č.5, 7 + nového ostrovního nástupiště č.II včetně části kabelovodu v rozsahu možných stavebních záborů. Rekonstrukce propustku v km 290,053 pod traťovou kolejí č.1 směr žst.Plzeň.
- vložení nových výhybek 7X, 8X, 9X, 10X, 14X, 16X, 24X
- v závěru stavebního postupu položení nových staničních kolejí č. 1, 5, 5a, 7a, část kol.č.7b (mimo provozované části od výh.č.19 až cca km 289,800) + část kol. č.9.
- práce na trakčním vedení v budovaném úseku:
Na začátku SP2a se do stávajícího systému č.2 (kol.č.2) vloží děliče č.2P1 a 2P2.

Stavební postup č.2b

(Horažďovice osobní nádraží-dokončení rek. v liché kol.skupině z předchozího SP+ zbývající část stávající staniční koleje č.7b (od cca km 289,770) – jedná se o zbývající část stávajícího nástupiště u koleje č.7b směr žst.Horažďovice) + jednokolejný traťový úsek směr žst.Horažďovice-město) až do km 0,562 (respektive 0,868 – směr.+ výškové vyrovnání.). Odbavování cestujících se realizuje na provizorních nástupištech u kolejí č.4 , 6

Rozsah práce

- demontáž výhybek č. 19, 19XA, 28 + dem.návazných částí kolejí
- vložení nových výhybek 17X,19X včetně def.propojení nové výhybky 19X na novou výhybku č.24X a definitivního propojení nových staničních kolejí č.1+5+ 7a do TK č.1 směr žst.Pačejov
- demontáž stávajícího a pokládka nového kolejového spodku a svršku jednokolejného traťového úseku na Klatovy až km 0,868.
- Dokončení podchodu a nástupiště II včetně všech projekt. stavebních a mont. prací ve SP
- práce na trakčním vedení v budovaném úseku

Stavební postup č.3

Osobní nádraží, českobudějovické zhlaví, nová staniční kolej č.1(od km 289,381 až českobudějovické zhlaví + napojení koleje č. 1 k ostrovnímu nástupišti č.II.) + stávající staniční koleje č.4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 20, 22 (staré číslování)+ traťová kolej č.1 až km 288,570 směr Střelecké Hoštice. Ihned na začátku SP demontáž stáv.výh. č.7 a následné zprovoznění nové koleje č.1 přes novou výhybku č.7X ke zhlaví. Po vyhloubení a odvodnění nového profilu dráhy montáž nové

výhybky č. 3X včetně propojení na část nového jednokolejného traťového úseku od Střeleckých Hoštic (napojení v km 288,570). Současně se provádí rekonstrukce manipulačních a odstavných kolejí sudé kolejové skupiny českobudějovického zhlaví včetně nového napojení stávajícího rondelu stanice.

Odbavování cestujících se realizuje na všech nových nástupištích + na provizorních nástupištích u kolejí č.4, 6 . V době tohoto stavebního postupu jsou sjízdné všechny koleje přípojných traťových úseků mimo traťového úseku směr české Budějovice.

Rozsah práce

- a) demontáž stávající výhybky č.7 a části staniční koleje č. 2 (kolejové propojení na výhybku č.3 - staré číslování) + propojení nové koleje č.1 na novou výhybku č.7X.
- b) oprava propustku v km 289,244 pod kolejemi č.2, 4, 6 (nové číslování)
- c) realizace části příkopové zídky podél budoucí nové koleje č.1 až km 288,6.
- d) montáž nových traťových kolejí 1+2 směr Střelecké Hoštice
- e) montáž nové výhybky 3X a propojení na nové staniční koleje č.1, 2, 4, 6, 8
- f) demontáž stávajících výhybek č.1, 3, 6, 7, 8, 11, 13, 14, 100, 101, 104 + demontáž kolejí seřadiště č.4, 6, 8, 10
- g) montáž nových výhybek 5X, 6X, 11X, 12X, 13X, 15X , 101X a nových kolejí č.2, 4, 6, 8, 10, 14, 16 na českobudějovickém zhlaví). Napojení výhybky 13X na výhybku č.15X
- h) práce na trakčním vedení v budovaném úseku

Stavební postup č.4

Osobní nádraží žst. Horažďovice předměstí-pačejovské zhlaví. Napojení kolejí pačejovského zhlaví žst.Horažďovice předměstí na traťovou kolej č.2 směr Plzeň. Po dobu tohoto stavebního postupu jsou sjízdné všechny koleje přípojných traťových úseků. Odbavování cestujících se realizuje na všech nových nástupištích (nové nástupiště u kolejí č. 1, 3, 5 a 7a+7b).

Rozsah práce

- a) demontáž stávajících výhybek č. 21, 24, 26, 27, 30, 31, 33, 35, 36 a části staničních kolejí č.4, 6, 8, 10, (staré č.)
- b) rekonstrukce propustku v km 290,053+pod staniční kolejí č.2
- c) vložení nových výhybek 18X, 20X, 21X, 22X, 23X, 25X včetně definitivního propojení na novou traťovou kolej č.2 cca v km 290,889 . Montáž části nových kolejí č.2, 4, 6, 8, (nové číslování)
- d) výstavba kabelovodu pod staničními kolejemi č.4, 8, 10, 12, 14, 16 (staré číslování)
- e) práce na trakčním vedení v budovaném úseku

Dokončením SP4 je celá stanice zrekonstruována do projektovaného stavu.

Přehledný harmonogram výluk dle stavebních postupů

Přehledný harmonogram výluk dle SP

	rok 2015	Začátek SP	Konec SP
1.	S.P.0 krátkodobé výluky pro přel.IS, proviz.nástupiště, protlaky - stan. kol.24x4 hod+10x4 hod. Výluky pro základy TV viz popis v odstavci 4. Výluky pro zab.zař.viz popis v odstavci 6.	16.02.15	17.04.15
2.	S.P.1a.- nepř.výluka trať. kol. č.2 žst.Horažďovice-žst.Pačejov pro vložení výhybek zhlaví+stan.kol.č.14 na 27 dní + v souběhu krátkodobé výluky obou traťových kol. 1+2 na dobu 5x4hod. Výluky pro TV viz popis v odstavci 4. Výluky pro zab.zař.viz popis v odstavci 6.	18.04.15	15.05.15

3.	S.P.1b.- nepř.výluka trať. kol. č.1 žst.Horažďovice-žst.Pačejov pro vložení výhybek zhlaví+stan.kol.č.14 na 13 dní+ v souběhu krátkodobé výluky obou traťových kol. 1+2 na dobu 3x4hod. Výluky pro TV viz popis v odstavci 4. Výluky pro zab.zař.viz popis v odstavci 6.	16.05.15	29.05.15
4.	S.P.1c.- nepř.výluka části trať. kol. č.1 žst.Horažďovice-žst.Pačejov pro vložení výhybek zhlaví+ stan.kol.č.14 na 31 dní. kr.výl. st.kol. č.2 na konci stavebního postupu na dobu 1x4 hod. Výluky pro TV viz popis v odstavci 4. Výluky pro zab.zař.viz popis v odstavci 6.	16.05.15	15.06.15
5.	S.P.2a - nepřetržitá výluka st. kol.č.1, 1b, 2, 2a, 3, 5, 7(od km289,803 až výh.č. 2 vč.), kol. 9a na 106 dní. Stáv.st.koleje č.1, 3 se v místě nového ostrovního nástupiště č.II ruší. Výluky pro TV viz popis v odstavci 4. Výluky pro zab.zař.viz popis v odstavci 6.	16.06.15	24.09.15
6.	S.P.2b – pokračuje nepřetržitá výluka st. kol.č.1, 1b, 2, 2a, 3, 5, 7(od výh.č. 2 vč.), kol. 9a + nepř.výluka traťové koleje žst.Horažďovice předměstí- až žst.Horažďovice na 36 dní. Výluky pro TV viz popis v odstavci 4. Výluky pro zab.zař.viz popis v odstavci 6.	19.08.15	24.09.15
7.	S.P.3 –nepřetržitá výluka nové SK č.1 na 5 dní(na začátku SP)+ nepřetržitá výluka manipulační koleje č.16 na 5 dní v napojení na plzeňské zhlaví (příjezd k „rotundě“) Dále pokračuje nepřetržitá výluka SK kol.č. 4, 6, 8, 10, 12, 14, na budějovickém zhlaví na 38 dní. Dto nepřetržitá výluka TK směr Č.Budějovice na 31 dní. Výluky pro TV viz popis v odstavci 4. Výluky pro zab.zař.viz popis v odstavci 6.	25.09.15	29.10.15
8.	S.P.4 - nepřetržitá výluka st. kol.č. 4, 6, 8, 10, 12, 14 na plzeňském zhlaví + nepř.výluka traťové koleje č.2 žst.Horažďovice předměstí- až žst.Pačejov na 62 dní. Výluky pro TV viz popis v odstavci 4. Výluky pro zab.zař.viz popis v odstavci 6.	30.10.15	23.12.15

4.6 POŽADAVKY STAVBY NA ZDROJE

Elektrická energie

Stávající přípojka nn pro napájení elektrickou energií zařízení v žst. Horažďovice předměstí svou kapacitou již v současné době nepokrývá potřeby žel. stanice a připojování nových el. zařízení ve stanici je proto prakticky znemožněno. Proto bude v rámci stavby vybudována nová trafostanice 22/0,4kV. Předpokládaný požadovaný příkon včetně rezervy je 350 kW. Zvýšený odběr elektrické energie nad tuto hranici se nepředpokládá.

Napájecí soustavy - odběrná zařízení	Ps (kW)
Návrh odběru výkonu z trakční napájecí soustavy	
EOV	215
Zabezpečovací zařízení + zálohované napájení a zajištěná síť	30
Celkem	245
Návrh odběru výkonu z veřejné distribuční sítě	
Rozvody, nn, osvětlení	238
Elektroinstalace a osvětlení nové technologické budovy	32
Zabezpečovací zařízení + zálohované napájení a zajištěná síť	30
Ostatní odběry v žst. Horažďovice včetně rezervy	50
Celkem	350
Řešení kompenzace jalové složky energie	
V rozvodně NN nové technologické budovy bude instalován kompenzační rozváděč 50 kVAr s automatickou regulací odebíraného výkonu z veřejné distribuční sítě v rozsahu 0,95 až 1 induktivní.	

SO 03-76-01 Žst. Horažďovice předměstí, kabelové rozvody pro EPZ

Instalovaný výkon nového EPZ tohoto SO: $P_p = 1430 \text{ kW}$

Voda

SO 03-51-01 -Žst. Horažďovice předměstí, vodovodní přípojka technologického objektu

V technologickém objektu je navržen odběr vody v objemu 0,3 m³/den tj. **109,5 m³/rok**.

4.7 ODVEDENÍ POVRCHOVÝCH VOD, NAPOJENÍ NA KANALIZACI

SO 03-50-01- Žst. Horažďovice předměstí, dešťová kanalizace

Kanalizace bude odvádět vodu z tratí vodů žel. spodku, nástupišť, zastřešení nástupišť, zastřešení technologického objektu a zpevněných ploch. Plocha povodí je cca 8650m². Při návrhovém dešti 209 l/s/ha bude odtok z povodí 58 l/s. Kanalizace bude vyústěna do vodoteče.

SO 03-50-02 Žst. Horažďovice předměstí, kanalizační přípojka technologického objektu

Kanalizační přípojka pro nový technologický objekt bude napojena do stávající přípojky vybudované v rámci výstavby nové veřejné kanalizace v roce 2013. Přípojka bude zaústěna do stávajícího potrubí DN 200.

Kanalizace bude odvádět 0,017l/s. Předpokládaný denní odvod vod z technologického objektu bude 0,45 m³/den, tj. 164 m³/rok.

4.8 NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ SYSTÉM

Napojení na dopravní systém zůstane po realizaci stavby beze změn. Z hlediska pozemních komunikací bude komunikace II/139 hlavní obslužnou komunikací pro ŽST Horažďovice předměstí. Stavba je navržena tak, že nezasahuje do prostoru parkovacích stání v přednádražním prostoru.

Hlavní přístupová komunikace po dobu stavby bude stávající komunikace do objektu depa a komunikace II/139 v prostoru nákladové rampy u stávající koleje č. 9 kde bude umístěno i zařízení staveniště.

Z hlediska přesunu hmot během stavby bude největší objem přeprav odvoz vytěžené zeminy převážně ze železničního spodku. Celkem půjde o 96 786 t zeminy I. třídy těžitelnosti a 20 035 t zemin III. třídy těžitelnosti. Konkrétní dopravní trasy navrhne zhotovitel stavby v závislosti na vybrané lokalitě, kam bude odpad ze stavby ukládán. Sklárky odpadů v okolí stavby jsou vypsány v části dokumentace B.10 Vliv stavby na životní prostředí, příloha č.5 Odpadové hospodářství.

4.9 ROZSAH NÁHRADNÍ VÝSADBY A OZELENĚNÍ

Náhradní výsadba byla požadována Odborem životního prostředí Městského úřadu Horažďovice. V dopise č.j. MH/11792/2014 ze dne 4.8.2014 je uveden požadavek na náhradní výsadbu. V protokolu z následného ústního jednání je požadavek blíže specifikován na výsadbu 7 kusů hrušně obecné (*Pyrus communis*) na městském pozemku p.č. 752/3 v k.ú. Horažďovice, současně s tím je požadováno zajištění péče o tyto dřeviny po dobu 5 ti let. Přílohou tohoto protokolu je i zákres orientační polohy výsadby na pozemku.

Zářezové svahy tělesa železničního spodku v km 288,770-288,880 a svahy nad skalními zářezy budou osety travním semenem. Celkově bude oseta plocha 3155m².

4.10 BEZPEČNOST PRÁCE

Projektant upozorňuje na nutnost dodržování bezpečnostních předpisů. Při výstavbě musí být respektovány platné právní předpisy, vyhlášky a normy ČSN, které se týkají Bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (dále jen BOZP), zejména:

- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce (hlavně § 101 – 108)
- Zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 174/1968, o státním odborném dozoru nad bezpečností práce
- Zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách, (pracovnílékařská péče - § 53 a násl.)
- Zákon č. 22/1997, o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů
- Zákon č. 59/2006 Sb., o prevenci závažných havárií
- Zákon č. 350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických směsích a o změně některých zákonů (chemický zákon)
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví
- Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí

- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
- Nařízení vlády č. 290/1995, kterým se stanoví seznam nemocí z povolání
- Vyhl. č. 104/2012, o stanovení bližších požadavků na postup při posuzování a uznávání nemocí z povolání a okruh osob, kterým se předává lékařský posudek o nemoci z povolání, podmínky, za nichž nemoc nelze nadále uznat za nemoc z povolání, a náležitosti lékařského posudku (vyhláška o posuzování nemocí z povolání)
- Vyhláška č. 125/1993 Sb., kterou se stanoví podmínky a sazby zákonného pojištění odpovědnosti zaměstnavatele za škodu při pracovním úrazu nebo nemoci z povolání
- Nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků
- Nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů, ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády č. 28/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při práci v lese a na pracovištích obdobného charakteru
- Nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
- Nařízení vlády č. 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu
- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- Nařízení vlády č. 21/2003 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na osobní ochranné prostředky
- Vyhláška č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli
- Vyhláška č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice
- Vyhláška č. 73/2010 Sb., o stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti

- Vyhláška č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 85/1978 Sb., o kontrolách, revizích a zkouškách plynových zařízení
- Vyhláška č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
- Vyhláška č. 77/1965 Sb., o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů
- Vyhláška č. 91/1993 Sb., k zajištění bezpečnosti práce v nízkotlakých kotelnách
- Vyhláška č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci)

Dále platí nařízení a vyhlášky související.

Dokumentace byla zpracována v souladu s těmito normami.

Pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci platí pro dodavatele zejména následující povinnosti:

- Součástí dodavatelské dokumentace je technologický a pracovní postup, který musí zajišťovat, že práce budou provedeny bezpečně, zejména pokud se týká použití strojů, zařízení, pracovních prostředků dopravy a opatření při pracích za mimořádných podmínek.
- Práce budou probíhat za provozu. Dodavatel je povinen provést taková opatření, aby byla zajištěna bezpečnost pracovníků za současného železničního provozu na sousední koleji. Je zejména nutné dodržovat předpis SŽDC Bp1 - předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci. Dodavatel stavby je povinen seznámit ostatní dodavatele stavby s požadavky bezpečnosti práce obsaženými v projektu a v dodavatelské dokumentaci.
- Staveniště v zastavěném území musí být oplocené s uzamykatelnými vstupy.
- U krátkodobých pracovišť stačí ohrazení, za snížené viditelnosti osvětlení, u překopů osadit přechody apod.
- Před zahájením zemních prací musí být vytyčeny inženýrské sítě, případně poloha ověřená sondami.
- Okraje výkopu nesmí být zatěžovány do vzdálenosti 0,5 m od hrany výkopu.
- Dodržovat TKP SŽDC, kap. 1 a dotčené kapitoly

4.11 POSOUZENÍ STAVBY Z HLEDISKA TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE, BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ STAVBY

Dle sdělení ministerstva dopravy č.111/2004 je trať č. 190, na které leží i stanice Horažďovice předměstí, zařazena do evropského železničního systému. To znamená, že z hlediska obecných technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání staveb se na ní nevztahuje vyhláška ministerstva pro místní rozvoj č.398/2009 Sb., ale rozhodnutí komise ze dne 21. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“ v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému (TSI PRM)

Navržené řešení odpovídá požadavkům této směrnice. Konkrétně jde o bezbariérové přístupové komunikace a jejich parametry a prvky orientačního systému pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Konkrétní údaje o splnění požadavků TSI PRM

- Bezbariérovou přístupovou cestou se rozumí přístupová cesta, kterou mohou bez problémů absolvovat všechny kategorie osob s omezenou schopností pohybu a orientace. V případě ŽST Horažďovice předměstí cesta spojuje přednádraží s 2. nástupištěm. Součástí cesty jsou rampy a výtahy.
- Bezbariérová přístupová cesta, schodiště a podchod mají průjezdnou šířku nejméně 1 600 mm.
- Šířka přístupové rampy od výtahu na první nástupiště je větší než min. požadovaných 1300mm. Rampa je doplněna schodištěm.
- Bezbariérová přístupová cesta je zřetelně označena vizuálními informacemi, tyto informace jsou součástí stavebního objektu SO 03-38-02 Orientační systém.
- Informace o bezbariérové přístupové cestě jsou poskytovány zrakově postiženým osobám pomocí hlasových majáků.
- Madla schodišť obsahují stručnou informaci (například číslo nástupiště, informaci o směru) Braillovým písmem na konci madel ve výšce mezi 850 mm a 1 000 mm.
- Nástupiště jsou standardně vybavena vodící linií s funkcí signálního a varovného pásu
- Bezbariérová přístupová cesta z přednádražního prostoru, situovaná na západní straně výpravní budovy, je na rozhraní mezi nově upravenou komunikací a stávajícím povrchem v přednádraží vybavena varovným pásem.

Navržené řešení odpovídá také technickým a stavebním požadavkům uvedeným v Doporučeném standardu technickém DOS T, soubor 5, č. 11, Viktor Dudr, Petr Lněnička „Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob“.

Překážky během stavby na pochozích plochách budou mít ochranu a hmatné zarážky.

Nástupiště budou opatřeny signálními i varovnými pásy. Veškeré materiály pro hmatové úpravy pro nevidomé a slabozraké musí splňovat vládní nařízení č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.3.04, TN TZÚS 12.3.05, TN TZÚS 12.3.06. Všechny hmatové prvky s výstupky budou provedeny barevně kontrastní.

4.12 PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ A SOUVISEJÍCÍ INVESTICE

Podmiňující investice

- Podmiňující stavbou z hlediska odvodu odpadních vod a zásobování pitnou vodou je **výstavba kanalizace a vodovodu v oblasti Předměstí**. Investorem těchto staveb je Město Horažďovice. Na tuto kanalizaci a vodovodní řad bude napojena nová technologická budova.

Vyvolané investice

- Vyvolanou investicí je **úprava kolejiště vlečky – Výtopna Babín SO 03-35-01.1** Majitel vlečky ČD a.s. souhlasil s úpravou vlečky – odpojení dvou stávajících vjezdových kolejí do vlečky a ponechání jedné vjezdové koleje. Z důvodu prostorové kolize stavby rekonstrukce s vlečkou muselo být upraveno také stávající kolejiště vlečky v prostoru mezi vjezdem do vlečky ve směru od Plzně a točnou. Výtažná kolej směrem na Č. Budějovice bude po stavbě obnovena, během stavby bude sloužit jako přístupová komunikace při rozšiřování zářezu na budějovickém zhlaví.

Související investice

- V prostoru ŽST Střelské Hoštice je stavba koordinována s připravovanou stavbou „**Rekonstrukce PZM v km 285,541 a v 285,802 v ŽST Střelské Hoštice**“ Konkrétně jde o kabelové trasy zab. zař.

- Z hlediska souvisejících staveb je v prostoru stavebního pozemku připravována stavba SŽDC **GSM-R Pízeň – České Budějovice**. Projekt Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí je s touto stavbou koordinován. V prostoru ŽST Horažďovice předměstí bude umístěn stožár GSM-R sítě. Kabelové propojení stožáru s novou technologickou budovou bude umožněno pomocí kabelovodu, který bude dimenzován na umístění kabelů GSM-R.
- Stavba je dále koordinována se stavbou **"Peronizace v Žst Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009"**. Kabelové trasy navržené v rámci projektu Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí v prostoru ŽST Pačejov jsou koordinovány s touto připravovanou stavbou.

4.13 STATICKÉ VÝPOČTY

Stavba je navržena v souladu s normovými hodnotami ČSN tak, aby účinky zatížení při výstavbě, užívání a údržbě nemohly způsobit poškození, přetvoření nebo ohrožení provozuschopnosti. K objektům které vyžadují statické posouzení byl zpracován statický výpočet. Dosažené hodnoty únosnosti a přetvoření konstrukcí jsou v souladu s normami.

Objekty u kterých byl zpracován statický výpočet (je součástí dokumentace):

- SO 03-40-01 Žst.Horažďovice předměstí, propustek v ev. km 289,244
- SO 03-40-02 Žst.Horažďovice předměstí, propustek v ev. km 290,053
- SO 03-40-03 Žst.Horažďovice předměstí, propustek v ev. km 0,440
- SO 03-40-04 Žst.Horažďovice předměstí, propustek v ev. km 290,626
- SO 03-41-01 Žst.Horažďovice předměstí, most - podchod km 289,637
- SO 03-41-02 Žst.Horažďovice předměstí, návěsní krakorec v km 289,305
- SO 03-65-01 Žst. Horažďovice předměstí, technologický objekt
- SO 03-66-01 Žst. Horažďovice předměstí, zastřešení nástupišť
- SO 03-66-02 Žst. Horažďovice předměstí, zastřešení výstupu z podchodu

5. ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK

5.1 PODMÍNKY ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY

Níže jsou uvedeny jednotlivé podmínky uložené v rozhodnutí o umístění stavby „Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí“

1. *Stavba bude umístěna podle schválené projektové dokumentace (03/2013) ověřené stavebním úřadem v územním řízení, kterou ověřila autorizovaná osoba Ing. Jan Nosek – ČKAIT 0010121, případné změny nesmí být provedeny bez předchozího povolení stavebního úřadu.*
Stavba je umístěna v souladu s přípravnou dokumentací a s vydaným územním rozhodnutím.
2. *Při projektování a přípravě dalšího stupně projektové dokumentace pro stavební řízení je nutné respektovat stavební zákon a jeho prováděcí vyhlášky.*
Stavba je navržena v souladu s platnými zákony, vyhláškami a normami.
3. *V souladu s ustanovením § 92 odst. 1 stavebního zákona, stavební úřad ukládá zpracování prováděcí dokumentace stavby.*

Tato dokumentace je zpracována v podrobnosti prováděcí dokumentace stavby.

4. *Před podáním žádosti o stavební povolení žadatel požádá příslušný obecný stavební úřad o vydání souhlasu dle § 15 stavebního zákona, který je jednou z příloh k žádosti o stavební povolení speciálních stavebních úřadů.*
5. *Po dokončení staveb uvedených v § 103 odst. 1 písm. e) body 4 až 8 stavebního zákona požádá stavebník o kolaudační souhlas v souladu s § 122 stavebního zákona. Pro vydání kolaudačního souhlasu stavebník opatří závazná stanoviska dotčených orgánů k užívání stavby vyžadovaná zvláštními předpisy. Zároveň zajistí, aby byly před započítáním užívání stavby provedeny a vyhodnoceny zkoušky a měření předepsané zvláštními právními předpisy.*
6. *ČR – Hasičský záchranný sbor Plzeňského kraje - Podmínky požární bezpečnosti stavby, zpracované v předložené projektové dokumentaci, akceptovat v dalším stupni projektové dokumentace. Další stupeň projektové dokumentace včetně požárně bezpečnostního řešení stavby předložit opět k vyjádření.*
Požárně bezpečnostní řešení bylo rozpracováno do větší podrobnosti a je uvedeno v části dokumentace B.11. Bude znovu předloženo k posouzení na HZS PK.
7. *Městský úřad Horažďovice, Odbor dopravy - V rámci SO 03-55-03 "Žst. Horažďovice předměstí, provizorní komunikace II/139" je navržena provizorní pozemní komunikace, na kterou bude převedena veškerá doprava při úplné uzavírci provozu na silnici II/139. Povolení této dočasné stavby pozemní komunikace podléhá stavebnímu řízení. Příslušný speciální stavební úřad je zdejší odbor dopravy. Dopravně inženýrská opatření, která budou zpracována v dalších stupních projektové dokumentace, a která se budou týkat realizace zejména SO 03-40-01 "Žst. Horažďovice předměstí, propustek v km 289,244", SO 03-51-01 "Žst. Horažďovice předměstí, vodovodní přípojka technologického objektu", SO 03-50-01 "Žst. Horažďovice předměstí, kanalizační přípojka technologického objektu", SO 03-50-01 "Žst. Horažďovice předměstí, dešťová kanalizace" požadujeme k předložení.*
Dopravně inženýrská opatření budou znovu předložena na Odbor dopravy MěÚ Horažďovice.
8. *Městský úřad Horažďovice, Odbor životního prostředí - Souhlas dle ustanovení § 17 odst. 2 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Podmínky souhlasu s realizací záměru budou akceptovány v dalším stupni projektové dokumentace.*

6. PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU

6.1 UVOLNĚNÍ STAVENIŠTĚ

Před stavbou bude uvolněn objekt skladu (bývalé ledárny), který bude v rámci SO 03-69-08 Žst. Horažďovice předměstí, demolice skladiště demolován. Dále bude uvolněna část výpravní budovy, která bude v rámci SO 03-69-10 Žst. Horažďovice předměstí, demolice přístavby VB také demolována.

6.2 DOČASNÉ VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ

Stávající ani budované objekty nejsou podle plánu organizace výstavby uvažovány pro využití po dobu stavby. Konkrétní rozhodnutí o jejich využití závisí na zhotoviteli stavby.

6.3 ZPŮSOB PROVEDENÍ DEMOLIC

Objekty demolované v kapitole E.2.5 budou demolovány strojně s odvozem sutě na skládku v závislosti na druhu odpadu. Konkrétní skládky pro uložení materiálu z demolic v projektu stanoveny nebyly, tzn. ani dopravní trasy. Místa uložení materiálu a přepravní trasy stanoví zhotovitel stavby. V části B.10, příloha č. 005 Odpadové hospodářství jsou vypsány vhodné lokality pro uložení odpadů v okolí stavby, podle jednotlivých druhů odpadu.

6.4 LIKVIDACE POROSTŮ

Porosty dotčené stavbou budou skáceny, křoviny smýceny. S přesazením se neuvažuje u žádné konkrétní dřeviny v obvodu stavby. Kmeny budou očištěny a předány majiteli. Větve a keře budou seštěpkovány. Konkrétně je rozsah kácení popsán v části dokumentace B.10, příloha 002 Dendrologie.

6.5 LIKVIDACE ŠKODLIVÝCH ODPADŮ

Nebezpečný odpad je určen zákonem o odpadech č.185/2001 Sb. (§ 4 odst. 1) písm. a) a jeho nebezpečné vlastnosti jsou dány přílohou č. 2 výše uvedeného zákona. Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů se provádí v souladu s § 7 až § 9 zákona o odpadech.

Na základě § 16 odst. 3 zákona o odpadech může s nebezpečnými odpady nakládat původce (zhotovitel stavby) pouze se souhlasem věcně a místně příslušného orgánu státní správy (shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu). V případě, že v rámci stavby přesáhne produkce nebezpečných odpadů 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady Krajský úřad Jihočeského kraje/Plzeňského kraje. Pokud produkce nebezpečných odpadů nepřesáhne 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady obecní úřad obce s rozšířenou působností (Horažďovice, Strakonice). Náležitosti žádosti o souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady jsou stanoveny v § 2 vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Přehled nebezpečných odpadů, které vzniknou při realizaci stavby je uveden v části B.10, příloha č. 005 Odpadové hospodářství.

Dále mohou na stavbě vzniknout nebezpečné odpady v souvislosti se stavební činností zhotovitele. Přesnou specifikaci těchto odpadů není možné ve fázi zpracování projektové dokumentace stanovit. Ta bude známa až po určení zhotovitele (investorem ve výběrovém řízení) a bude vycházet z jeho použitých technologií.

6.6 PŘELOŽKY PODZEMNÍCH A NADZEMNÍCH VEDENÍ

V rámci stavby dojde k přeložce vodovodu ve správě ČD RSM. Konkrétně je přeložka řešena v SO 03-51-02 Žst.Horažďovice předměstí, přeložka vodovodní přípojky do depa.

6.7 OMEZUJÍCÍ NEBO BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PŘI PŘÍPRAVĚ STAVENIŠTĚ A V PRŮBĚHU VÝSTAVBY

Je na zvážení zhotovitele zda v rámci přípravy staveniště a v průběhu výstavby provede průzkum na přítomnost nevybuchlé munice. Možná rizika jsou popsána v části B. 2.1.3

Zvláštní bezpečnostní opatření budou vyžadovat také trhací práce, které budou prováděny v rámci objektu SO 03-36-01 Žst.Horažďovice předměstí, železniční spodek, v oblasti skalních zářezů na vjezdu do stanice ve směru od Plzně i Č. Budějovic. Tato bezpečnostní opatření stanoví zhotovitel stavby.

6.8 VÝLUKA DOPRAVY A JINÁ OMEZENÍ DOPRAVY

Během stavby bude docházet k dlouhodobým výlukám traťových kolejí, viz níže. Dále bude docházet ke krátkodobým výlukám traťových kolejí, zejména v nočních hodinách. Během stavby bude docházet k výlukám jednotlivých staničních kolejích při zachování provozu na ostatních staničních kolejích.

VÝLUKY TRATĚVÝCH KOLEJÍ

- Výluka traťové koleje č. 2 v úseku Horažďovice předměstí – Pačejov po dobu 27 dní (předpokládaný termín 1. 3. 2015 – 27. 3. 2015).
- Výluka traťové koleje č. 1 v úseku Horažďovice předměstí – Pačejov po dobu 13 dní (předpokládaný termín 28. 3. 2015 – 9. 4. 2015).
- Výluka traťové koleje v úseku Horažďovice předměstí – Horažďovice po dobu 47 dní (předpokládaný termín 7. 7. 2015 – 11. 8. 2015).
- Výluka traťové koleje v úseku Horažďovice předměstí – Střelské Hoštice po dobu 35 dní (předpokládaný termín 12. 8. 2015 – 15. 9. 2015).

Silniční doprava na komunikaci II/139 bude částečně omezena při výstavbě SO 03-40-01 Žst.Horažďovice předměstí, propustek v ev. km 289,244. K uzavírce komunikace nedojde.

6.9 OMEZENÍ V DODÁVCE ENERGIÍ

K omezení dodávky energií dojde během připojení nové kabelové přípojky 22 kV SO 03-78-07 na distribuční soustavu. Dotčená linka vrchního vedení 22 kV bude na nezbytně dlouhou dobu vypnuta.

Dodávky el. energie v prostoru ŽST Horažďovice předměstí budou omezeny také při aktivaci nové trafostanice 22/04kV PS 03-21-04.

7. VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ

Před zahájením stavby budou vykoupěny následující nemovitosti v majetku ČD a.s.:

- východní křídlo výpravní budovy v ŽST Horažďovice předměstí, pozemek číslo 330 (po oddělení 330/4) k. ú. Horažďovce
- objekt skladu (bývalé ledárny), pozemek číslo st.363 k.ú. Horažďovice

Trvalé zábory k.ú. Horažďovice

Seznam požadovaných nemovitostí - TRVALÝ ZÁBOR														
Údaje z katastru nemovitostí								Údaje z dřívější pozemkové evidence			Kód ochrany nemovitostí:			
kraj: Plzeňský obec: Horažďovice katastrální území: Horažďovice											5 ochrana značky geodetického bodu 6.26 poz. určený k plnění funkce lesa 6.27 zemědělský půdní fond 7 ochrana vodního díla 8 ochrana vodního zdroje			
parcela	výměra (m ²)	druh pozemku	kód	využití	kód ochrany	LV	katastrální území	parcela	LV	číslo záboru	zábor (m ²)	BPEJ	Podíl	Jméno (název), adresa (sidlo) vlastníka
2189/7	150	ostatní plocha	14	dráha	30	2206				T3	150			ČR, Státní statek Jeneč, státní podnik v likvidaci, Karlovarská 7, Jeneč, 252 61
1272/14	746	ostatní plocha	14	silnice	16	1				T8	3			Město Horažďovice, Mírové nám. 1, Horažďovice, 341 01
2706/6	2476	orná půda	2		6.27	1				T5	16	55001 53214		Město Horažďovice, Mírové nám. 1, Horažďovice, 341 01
971/1	2852	orná půda	2		6.27	340				T7	8	55001	1/2	Kus Zdeněk Doc. Dr. Ing., U Sínčeho dolu 2749/4, Jablonec nad Nisou, 466 01
	2852		2		6.27	340						55001	1/2	Malinová Marta Ing., Strašnická 1140/8, Praha, Hostivař, 102 00

Dočasné zábory do 1 roku k.ú. Horažďovice

Seznam požadovaných nemovitostí - DOČASNÝ ZÁBOR do 1 roku															
Údaje z katastru nemovitostí								Údaje z dřívější pozemkové evidence			Kód ochrany nemovitosti:				
kraj: Plzeňský obec: Horažďovice katastrální území : Horažďovice											5	ochrana značky geodetického bodu			
											1	ochrana přírody a krajiny			
											2	památková ochrana			
											3	ochr. přír. léč. láz, přír. léčiv			
											4	zdroje a zdroje přír. min. vody			
											7	ochrana vodního díla			
											8	ochrana vodního zdroje			
											4	ochrana nerostného bohatství			
parcela	výměra (m ²)	druh pozemku	kód	využití	kód	ochrana	LV	katastrální území	parcela	LV	číslo záboru	zábor (m ²)	BPEJ	Podíl	Jméno (název), adresa (sidlo) vlastníka
1272/17	8	ostatní plocha	14	silnice	32		1180				DK1	3		1/2	Brabcová Marie, Předměstí 444, Horažďovice, 341 01
	8	ostatní plocha	14	silnice	32		1180				DK1	3		1/2	Brabec Václav, Předměstí 444, Horažďovice, 341 01
1270/2	1872	zahradka	5			6.27	1180				DK1	84	55001	1/2	Brabcová Marie, Předměstí 444, Horažďovice, 341 01
	1872	zahradka	5			6.27	1180				DK1		55001	1/2	Brabec Václav, Předměstí 444, Horažďovice, 341 01
1272/10	65	ostatní plocha	14	silnice	32		2206				DK1	65			ČR, Státní statek Jeneč, státní podnik v likvidaci Karlovarská 7, Jeneč, 252 61
3021	22320	orná půda	2			6.27	204				DK1	170	55001 55113		Homoika Pavel, Předměstí 441, Horažďovice, 341 01
1272/9	170	ostatní plocha	14	silnice	32		204				DK1	170			Homoika Pavel, Předměstí 441, Horažďovice, 341 01
1272/16	16	ostatní plocha	14	silnice	32		1410				DK1	9			Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace Škroupova 1760/18, 306 13 Plzeň, Jižní Předměstí
1272/24	12	ostatní plocha	14	silnice	32		1410				DK1	7			Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace Škroupova 1760/18, 306 13 Plzeň, Jižní Předměstí
1272/18	60	ostatní plocha	14	silnice	32		1410				DK1	38			Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace Škroupova 1760/18, 306 13 Plzeň, Jižní Předměstí
2189/12	71	ostatní plocha	14	dráha	30		1				DK1	40			Město Horažďovice, Mírové nám. 1, Horažďovice, 341 01
1272/21	747	ostatní plocha	14	silnice	32		1410				DK1	58			Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace Škroupova 1760/18, 306 13 Plzeň, Jižní Předměstí
1272/14	746	ostatní plocha	14	silnice	32		1				DK1	226			Město Horažďovice, Mírové nám. 1, Horažďovice, 341 01
1272/19	1484	ostatní plocha	14	silnice	32		1				DK1	32			Město Horažďovice, Mírové nám. 1, Horažďovice, 341 01
2706/6	2476	orná půda	2			6.27	1				DK5	194	55001 55114		Město Horažďovice, Mírové nám. 1, Horažďovice, 341 01
2706/3	1648	ostatní plocha	14	ostatní komunikace	33		1				DK6	264			Město Horažďovice, Mírové nám. 1, Horažďovice, 341 01
971/1	2852	orná půda	2			6.27	340				DK7	20	55001		Kus Zdeněk Doc. Dr. Ing., U Smrčáho dolu 2749/4, 46601 Jablonec nad Nisou
	2852	orná půda	2			6.27	340				DK7		55001		Malinová Marta Mgr., Strašnická 1140/8, 10200 Praha 15 - Hostivař
972/1	2241	orná půda	2			6.27	764				DK7	4			Šalra Vlastimil, Nabřežní 421, 34101 Horažďovice, okres Klatovy

Věcná břemena k.ú. Horažďovice

Seznam požadovaných nemovitostí - VĚCNÉ BŘEMENO															
Údaje z katastru nemovitostí								Údaje z dřívější pozemkové evidence				Kód ochrany nemovitosti:			
kraj: Plzeňský obec: Horažďovice katastrální území : Horažďovice												1 ochrana přírody a krajiny 2 památková ochrana 3 ochr. přír. léč. láz. přír. léčiv. 4 zdroje a zdroje přír. min. vody 5 ochrana značky geodetického bodu 6.26 poz. určený k plnění funkcí lesa 6.27 zemědělský půdní fond 7 ochrana vodního díla 8 ochrana vodního zdroje			
parcela	výměra (m ²)	druh pozemku	kód	využití	kód	ochrana	LV	katastrální území	parcela	LV	číslo záboru	zábor (m ²)	BPEJ	Podíl	Jméno (název), adresa (sidlo) vlastníka
2189/12	71	ostatní plocha	14	dráha	30		1				Vb2	40			Město Horažďovice, Mírové nám. 1, Horažďovice, 341 01
1272/14	746	ostatní plocha	14	sílnice	32		1				Vb2	35			Město Horažďovice, Mírové nám. 1, Horažďovice, 341 01
1272/18	60	ostatní plocha	14	sílnice	32		1410				Vb2	29			Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace Šroapova 1780/18, 306 13 Písek, Jihlava
1272/9	170	ostatní plocha	14	sílnice	32		204				Vb2	130			Horníky Písek, Písek 441, Horažďovice, 341 01
1272/16	16	ostatní plocha	14	sílnice	32		1410				Vb2	11			Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace Šroapova 1780/18, 306 13 Písek, Jihlava
1272/24	12	ostatní plocha	14	sílnice	32		1410				Vb2	7			Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace Šroapova 1780/18, 306 13 Písek, Jihlava
1272/21	747	ostatní plocha	14	sílnice	32		1410				Vb2	57			Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace Šroapova 1780/18, 306 13 Písek, Jihlava
1272/19	1484	ostatní plocha	14	sílnice	32		1				Vb2	3			Město Horažďovice, Mírové nám. 1, Horažďovice, 341 01

Dočasné zábory do 1 roku k.ú. Jetenovice

Seznam požadovaných nemovitostí - DOČASNÝ ZÁBOR do 1 roku															
Údaje z katastru nemovitostí								Údaje z dřívější pozemkové evidence				Kód ochrany nemovitosti:			
kraj: Plzeňský obec: Velký Bor katastrální území : Jetenovice												1 ochrana přírody a krajiny 2 památková ochrana 3 ochr. přír. léč. láz. přír. léčiv. 4 zdroje a zdroje přír. min. vody 5 ochrana značky geodetického bodu 6.26 poz. určený k plnění funkcí lesa 6.27 zemědělský půdní fond 7 ochrana vodního díla 8 ochrana vodního zdroje			
parcela	výměra (m ²)	druh pozemku	kód	využití	kód	ochrana	LV	katastrální území	parcela	LV	číslo záboru	zábor (m ²)	BPEJ	Podíl	Jméno (název), adresa (sidlo) vlastníka
660/4	1189	ostatní plocha	14	ostatní komunikace	33		1				DK2	15			Obec Velký Bor, Velký Bor 71, 341 51
330/3	224	trvalý travní porost	7			1	327				DK2	45	53214 53716		Augustin Miroslav, Velký Bor 107, 341 01 Velký Bor
312/1	8503	orná půda	2			1	49				DK2	182	53204 53716 53214		Zemědělské družstvo Velký Bor okres Klatovy, Velký Bor, 341 01
661	3031	ostatní plocha	14	ostatní komunikace	33		1				DK2	176			Obec Velký Bor, Velký Bor 71, 341 51
287	16536	orná půda	2			1	49				DK2	536	53204 53716 56401 53214		Zemědělské družstvo Velký Bor okres Klatovy, Velký Bor, 341 01
229/19	14010	orná půda	2			1	49				DK2	388	53214 56401		Zemědělské družstvo Velký Bor okres Klatovy, Velký Bor, 341 01
361/8	637	vovní plocha	11	tok umělý	121		49				DK2	1			Zemědělské družstvo Velký Bor okres Klatovy, Velký Bor, 341 01
361/11	30	vovní plocha	11	tok umělý	121		1				DK2	10			Obec Velký Bor, Velký Bor 71, 341 51
361/2	17	vovní plocha	11	tok umělý	121		49				DK2	15			Zemědělské družstvo Velký Bor okres Klatovy, Velký Bor, 341 01
289/1	176	ostatní plocha	14	neplodná půda	90		49				DK2	56			Zemědělské družstvo Velký Bor okres Klatovy, Velký Bor, 341 01
290/1	6849	orná půda	2			1	49				DK2	338	53204 56401 56701		Zemědělské družstvo Velký Bor okres Klatovy, Velký Bor, 341 01
290/2	1403						49					16			Zemědělské družstvo Velký Bor, č.p.114 Velký Bor, 341 01
691	432	ostatní plocha	14	ostatní komunikace	33		1				DK2	65			Obec Velký Bor, Velký Bor 71, 341 51
291	126	orná půda	2			1	223				DK2	2	53204		Pihra Pavel, Jetenovice 33, Velký Bor, 341 01
352/4	11851	orná půda	2			1	223				DK2	109	56701 56401 53204		Pihra Pavel, Jetenovice 33, Velký Bor, 341 01
294	1439	trvalý travní porost	7			1	223				DK2	145	56701 53204		Pihra Pavel, Jetenovice 33, Velký Bor, 341 01
664/1	2259	ostatní plocha	14	ostatní komunikace	33		1				DK2	12			Obec Velký Bor, Velký Bor 71, 341 51
295	450	ostatní plocha	14	neplodná půda	90		216				DK2	7			Bc. Zdeňka Lusková, Pod Školou 466/5, Praha 5, 150 00
660/1	2474	ostatní plocha	14	ostatní komunikace	33		1				DK2	14			Obec Velký Bor, Velký Bor 71, 341 51
296/2	1866	orná půda	2			1	216				DK2	7	56701 55001		Bc. Zdeňka Lusková, Pod Školou 466/5, Praha 5, 150 00
297	234	ostatní plocha	14	neplodná půda	90		216				DK2	21			Bc. Zdeňka Lusková, Pod Školou 466/5, Praha 5, 150 00

Věcná břemena k.ú. Jetenovice

Seznam požadovaných nemovitostí - Věcné břemeno

Údaje z katastru nemovitostí								Údaje z dřívější pozemkové evidence			Kód ochrany nemovitosti:									
kraj: Plzeňský obec: Velký Bor katastrální území : Jetenovice											1 ochrana přírody a krajiny 2 památková ochrana 3 ochr. přír. léč. láz. přír. léčiv. adrese a adrese přír. min. vody					5 ochrana značky geodetického bodu 626 poz. určený k plnění funkce lesa 627 zemědělský půdní fond 7 ochrana vodního díla				
parcela	výměra (m²)	druh pozemku	kód	vyměřeno	kód	adrese	LV	katastrální území	parcela	LV	Číslo záboru	zábor (m²)	BPSJ	Podíl	Jméno (název), adresa (ulice) vlastníka					
660/4	1180	ostatní plocha	14	ostatní komunikace	33		1				DK2	15			Obec Velký Bor, Velký Bor 71, 341 51					
330/3	224	trvalý travní porost	7			1	327				DK2	46	53214 53716		Augustin Městec, Velký Bor 107, 341 51 Velký Bor					
312/1	6503	orná půda	2			1	46				DK2	182	53204 53716 53214		Zemědělské družstvo Velký Bor okres Klatovy, Velký Bor, 341 01					
661	3031	ostatní plocha	14	ostatní komunikace	33		1				DK2	176			Obec Velký Bor, Velký Bor 71, 341 51					
267	16536	orná půda	2			1	49				DK2	536	53204 53716 56401 53214		Zemědělské družstvo Velký Bor okres Klatovy, Velký Bor, 341 01					
259/19	14010	orná půda	2			1	46				DK2	388	53214 56401		Zemědělské družstvo Velký Bor okres Klatovy, Velký Bor, 341 01					
361/6	637	vodní plocha	11	tok umělý	121		49				DK2	1			Zemědělské družstvo Velký Bor okres Klatovy, Velký Bor, 341 01					
361/1	30	vodní plocha	11	tok umělý	121		1				DK2	10			Obec Velký Bor, Velký Bor 71, 341 51					
361/2	17	vodní plocha	11	tok umělý	121		46				DK2	15			Zemědělské družstvo Velký Bor okres Klatovy, Velký Bor, 341 01					
269/1	176	ostatní plocha	14	naplňovací půda	90		49				DK2	96			Zemědělské družstvo Velký Bor okres Klatovy, Velký Bor, 341 01					
290/1	6649	orná půda	2			1	49				DK2	338	53204 56401 56701		Zemědělské družstvo Velký Bor okres Klatovy, Velký Bor, 341 01					
290/2	1403						49					16			Zemědělské družstvo Velký Bor, Šp.114 Velký Bor, 341 01					
661	432	ostatní plocha	14	ostatní komunikace	33		1				DK2	66			Obec Velký Bor, Velký Bor 71, 341 51					
291	126	orná půda	2			1	203				DK2	2	53204		Přehradní náhon, Jetenovice 33, Velký Bor, 341 01					
352/4	11851	orná půda	2			1	203				DK2	108	56701 56401 53204		Přehradní náhon, Jetenovice 33, Velký Bor, 341 01					
294	1439	trvalý travní porost	7			1	203				DK2	145	56701 53204		Přehradní náhon, Jetenovice 33, Velký Bor, 341 01					
664/1	2258	ostatní plocha	14	ostatní komunikace	33		1				DK2	12			Obec Velký Bor, Velký Bor 71, 341 51					
266	450	ostatní plocha	14	naplňovací půda	90		216				DK2	7			Bc. Zdeněk Lukavský, Pod Šenkou 486/5, Praha 5, 150 00					
660/1	2474	ostatní plocha	14	ostatní komunikace	33		1				DK2	14			Obec Velký Bor, Velký Bor 71, 341 51					
296/2	1666	orná půda	2			1	216				DK2	7	56701 55001		Bc. Zdeněk Lukavský, Pod Šenkou 486/5, Praha 5, 150 00					
297	234	ostatní plocha	14	naplňovací půda	90		216				DK2	21			Bc. Zdeněk Lukavský, Pod Šenkou 486/5, Praha 5, 150 00					

Bilance záborů

	Trvalý zábor				Dočasný zábor nad 1 rok				Dočasný zábor do 1 roku			
	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem
Katastrální území	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²
Horažďovice	24	0	153	177	0	0	0	0	468	0	915	1383
Jetenovice	0	0	0	0	0	0	0	0	1752	0	392	2144
Pačejov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Střelské Hoštice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Střelskohoštická Lhota	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Velký Bor u Horažďovic	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
celkem	24	0	153	177	0	0	0	0	2220	0	1307	3527

8. VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ

SO 03-35-01 Žst.Horažďovice předměstí, železniční svršek

Výjimka z předpisu SŽDC S3/2 čl. 138

Mezi koncovým stykem výhybky č. 21 a začátkem výhybky č. 20 je kolejové pole nedostatečné vzdálenosti 10,3m (předpis SŽDC S3/2 čl. 138 stanovuje minimální délku 25m u výhybek s čelistovými závěry) pro ukončení BK ve vedlejším dopravním směru výhybky. Bylo tedy požádáno u OTH o udělení souhlasu s výjimkou z předpisu SŽDC S3/2 čl. 138. Souhlasné stanovisko je doloženo v příloze této technické zprávy.

9. PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Provozní a dopravní technologie je řešena samostatně částí dokumentace B.9

10. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Vliv stavby na životní prostředí je řešen v samostatné části dokumentace B.10

11. ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY Z HLEDISKA POŽÁRNÍ OCHRANY

Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany je řešeno v samostatné části dokumentace B.11

12. ENERGETICKÉ VÝPOČTY

Energetické výpočty jsou řešeny v samostatné části dokumentace B.12

13. PROTIKOROZNÍ OCHRANA

Vzhledem ke skutečnosti, že se stavba nachází v úseku elektrifikovaném jednofázovou trakční, střídavou AC soustavou o jmenovitém napětí 25 000V 50 Hz, není problematika bludných proudů řešena.

14. GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ

Graf dynamického průběhu rychlostí je zpracován v samostatné části dokumentace B.14.

15. DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Během stavby bude docházet k dlouhodobým výlukám traťových kolejí, viz níže. Dále bude docházet ke krátkodobým výlukám traťových kolejí, zejména v nočních hodinách. Během stavby bude docházet k výlukám jednotlivých staničních kolejích při zachování provozu na ostatních staničních kolejích.

VÝLUKY TRÁŤOVÝCH KOLEJÍ

- Výluka traťové koleje č. 2 v úseku Horažďovice předměstí – Pačejov po dobu 27 dní (předpokládaný termín 1. 3. 2015 – 27. 3. 2015).
- Výluka traťové koleje č. 1 v úseku Horažďovice předměstí – Pačejov po dobu 13 dní (předpokládaný termín 28. 3. 2015 – 9. 4. 2015).
- Výluka traťové koleje v úseku Horažďovice předměstí – Horažďovice po dobu 47 dní (předpokládaný termín 7. 7. 2015 – 11. 8. 2015).

- Výluka traťové koleje v úseku Horažďovice předměstí – Střelské Hoštice po dobu 35 dní (předpokládaný termín 12. 8. 2015 – 15. 9. 2015).

NÁHRADNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

- Náhradní autobusová doprava v úseku Horažďovice předměstí – Horažďovice je zavedena v souvislosti s výlukou traťové koleje Horažďovice předměstí – Horažďovice. NAD je zavedena po dobu 47 dní (předpokládaný termín 7. 7. 2015 – 11. 8. 2015). Trasa NAD je vedena od žst. Horažďovice předměstí po silnici č. 139 ulicí Blatenská, Strakonická a Tyršova k žst. Horažďovice. Délka trasy činí 3,5 km.
- Náhradní autobusová doprava v úseku Horažďovice předměstí – Strakonice je zavedena v souvislosti s výlukou traťové koleje Horažďovice předměstí – Střelské Hoštice. NAD je zavedena po dobu 35 dní (předpokládaný termín 12. 8. 2015 – 15. 9. 2015). Trasa NAD je vedena od žst. Horažďovice předměstí po silnici č. 139 a č. 22 k žst. Strakonice. Délka trasy činí 21 km.

OPATŘENÍ V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ

- Během krátkodobých výluk traťových a staničních kolejí budou upraveny časové polohy případných nákladních vlaků.
- V žst. Horažďovice předměstí bude vydán zákaz nakládky a vykládky a nebude prováděno zpracování nákladních vlaků po dobu 211 dní (předpokládaný termín 28. 4. 2015 – 24. 11. 2015).
- Nákladní vlaky směr Horažďovice budou odkloněny přes Klatovy po dobu 149 dní (předpokládaný termín 28. 4. 2015 – 23. 9. 2015).
- Nákladní vlaky na hlavní trati budou odkloněny přes Prahu nebo Březnici po dobu 43 dní (předpokládaný termín 12. 8. 2015 – 23. 9. 2015).

16. TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZPF A PUPFL

	Trvalý zábor				Dočasný zábor nad 1 rok				Dočasný zábor do 1 roku			
	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem
Katastrální území	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²
Horažďovice	24	0	153	177	0	0	0	0	468	0	915	1383
Jetenovice	0	0	0	0	0	0	0	0	1752	0	392	2144
Pačejov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Střelské Hoštice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Střelskohoštická Lhota	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Velký Bor u Horažďovic	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
celkem	24	0	153	177	0	0	0	0	2220	0	1307	3527

17. ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA

Úspora energie a ochrana tepla je řešena v samostatné části dokumentace B.17.

18. OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

18.1 RADON

V lokalitě kde bude postavena nová technologická budova, byl proveden průzkum pro stanovení radonového indexu pozemku. Výsledky průzkumu ukázaly, že v dané lokalitě je vysoký radonový index. Tzn., že při realizaci stavby je nutno provést zvláštní technická opatření proti pronikání radonu z podloží do budovy dle ČSN 73 0601 – Ochrana staveb proti radonu z podloží

V případě technologické budovy bude pro izolaci proti zemní vlhkosti použit hydroizolační pás deklarovaný i jako izolace proti pronikání radonu. Toto opatření poskytne technologické budově dostatečnou ochranu proti pronikání radonu.

18.2 POVODŇ

Dotčené území stavby se nenachází v kontaktu se stanoveným záplavovým územím viz příloha B.10 Havarijní plán, B.3.9.1. Z těchto důvodů není protipovodňová ochrana stavby řešena.

18.3 SESUVY PŮDY

V rozsahu zájmového území stavby nebyly zjištěny žádné sesuvy půdy. V oblasti poloskalního zářezu, na budějovickém zhlaví stanice, byly zjištěny stopy po skalním řízení malého rozsahu. Jedná se o lokální vypadávání a uvolňování balvanů a menších bloků skalního masivu.

V průběhu stavby budou vybrané uvolněné bloky horniny odstraněny a očištěný skalní masiv bude posouzen geologem stavby. Na základě jeho rozhodnutí dle aktuálně zastižené situace bude staticky zajištěn kotvami, svorníky, sítěmi.

18.4 PODDOLOVÁNÍ

Podle získaných údajů z archivu Geofondu Praha – registr poddolovaných území, ložisek nerostných surovin a sesuvů – se v zájmovém území projektované stavby nenachází žádná poddolovaná území, chráněná ložisková územím ani potenciálně/aktivně sesuvná

18.5 SEISMICITA

Oblast Horažďovicka patří k oblastem s velmi nízkou seismickou aktivitou. Indukovaná seismicita, tj. seismické jevy vyvolávané lidskou činností, k nimž patří především důlní otřesy, vázané na oblasti s intenzivní nerostnou těžbou (Ostravsko, Kladensko, podkrušnohorská pánev) se v dané lokalitě také nevyskytuje. Z těchto důvodů není ochrana stavby před tímto vnějším vlivem dále řešena.

Podle ČSN EN 1998-1-1 „Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení - část 1“ (Eurokód 8) odpovídá zóně s přiřazenou hodnotou referenčního zrychlení základové půdy (návrhové zrychlení základové půdy) $a_{gR} \dots 0,00 - 0,02 \text{ g}$ (g-gravitační zrychlení). Dle čl. 3.2.1 citované normy lze podloží dle vlivu místních základových podmínek přiřadit k podloží třídy A.

18.6 HLUK

V okolí zájmového území stavby se nevyskytuje žádný zdroj hluku, kvůli kterému by bylo třeba řešit problematiku ochrany před hlukem. Sama stavba v běžném provozu bude podle hlukové studie zdrojem hluku, před kterým není třeba chránit okolní zástavbu. Viz část B.10

19. OCHRANA OBYVATELSTVA

19.1 ZÓNY HAVARIJNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Zájmové území stavby není součástí území, kde je stanovena Krajským úřadem Plzeňského kraje zóna havarijního plánování (dle zákona č. 59/2006 Sb.) a není ani v jeho blízkosti.

Z výše uvedeného důvodu nedochází k ovlivnění řešení zásad prevence závažných havárií podle přílohy č. 9 Vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 503/2006 Sb. o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření

19.2 ŘEŠENÍ ZÁSAD PREVENCE ZÁVAŽNÝCH HAVÁRIÍ

Pro provoz rekonstruované stanice se neplánuje skladování ani používání nebezpečných chemických látek ani používání nebezpečných chemických přípravků. Rovněž nejsou známy v okolí stavby objekty nebo zařízení, ve kterých se tyto nebezpečné chemické látky nebo nebezpečné chemické přípravky používají respektive skladují.

Z výše uvedených důvodů není třeba řešit zásady prevence závažných havárií podle přílohy č. 9 Vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 503/2006 Sb. o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření.

19.3 ZAŘÍZENÍ CIVILNÍ OCHRANY

Stávající zařízení CO nejsou stavbou dotčena, nová zařízení CO nejsou navržena.

20. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

Stavba je navržena v souladu s požadavky „rozhodnutí komise ze dne 21. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“ v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému“ (TSI PRM)

Navržené řešení odpovídá požadavkům této směrnice. Konkrétně jde o bezbariérové přístupové komunikace a jejich parametry a prvky orientačního systému pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Konkrétní údaje o splnění požadavků TSI PRM:

20.1 ZÁSADY ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU

- Bezbariérová přístupová cesta v ŽST Horažďovice předměstí propojuje autobusovou zastávku v přednádraží, parkoviště, výdejnou jízdenek, čekárnu, toalety a nástupiště.
- Pro přístup do podchodu a na 2. nástupiště jsou navrženy výtahy.
- Vstupní dveře na bezbariérové cestě musí mít min. světlou šířku 800 mm a výšku 2100mm, např. kabina výtahu na 1. i 2. nástupišti má navrženy dveře o rozměrech 900x2100mm.
- Bezbariérová přístupová cesta má průjezdnou šířku nejméně 1600 mm a min. světlou výšku 2300 mm
- Max podélný sklon bezbariérové cesty je 1,28%, max. příčný sklon je 2,02 %
- Max sklon rampy spojující 1. nástupiště a plochu pod přístřeškem u V.B. je 8,3%, šířka rampy(doplněné schodištěm) je 1380 mm
- Bezbariérová přístupová cesta je zřetelně označena vizuálními informacemi, tyto informace jsou součástí stavebního objektu SO 03-38-02 Orientační systém.

20.2 ZÁSADY ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM

- Informace o bezbariérové přístupové cestě jsou poskytovány zrakově postiženým osobám pomocí orientačních zvukových majáčků. Majáčky jsou umístěny na západním nároží výpravní budovy a na východním nároží technologické budovy, dále pak na 1. nástupišti u vstupu do podchodu a na 2. nástupišti u obou vstupů do podchodu.
- Informační tabule na nástupišťích jsou projektovány se zvukovým hlásičem pro nevidomé.
- Madla schodišť obsahují stručnou informaci (například číslo nástupiště, informaci o směru) Braillovým písmem na konci madel ve výšce mezi 850 mm a 1 000 mm.
- Na výtahu je umístěno značení hmatovými informacemi.
- Před prvním vzestupným schodem a před prvním sestupným schodem schodiště musí být hmatový pás po celé šířce schodu. Tento pás šířky nejméně 400 mm, musí kontrastovat s povrchem podlahy. Tento pás se musí lišit od pásů použitých pro hmatové naváděcí cesty, pokud se používají
- Navržené řešení odpovídá také technickým a stavebním požadavkům uvedeným v Doporučeném standardu technickém DOS T, soubor 5, č. 11, Viktor Dudr, Petr Lněnička „Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob“.
- Překážky během stavby na pochozích plochách budou mít ochranu a hmatné zarážky.
- Nástupiště budou opatřeny signálními i varovnými pásy. Veškeré materiály pro hmatové úpravy pro nevidomé a slabozraké musí splňovat vládní nařízení č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.3.04, TN TZÚS 12.3.05, TN TZÚS 12.3.06. Všechny hmatové prvky s výstupky budou provedeny barevně kontrastní.

20.3 ZÁSADY ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM

Stanice bude vybavena informačním zařízením tj. informačními tabulemi

- Nástupištní tabule budou zobrazovat následující informace:
cílová stanice, směr jízdy, druh a číslo vlaku, pravidelný odjezd, zpoždění
- Odjezdová tabule bude zobrazovat následující informace:
druh vlaku, číslo vlaku, cílová stanice, směr jízdy, pravidelný odjezd, nástupiště, kolej, zpoždění

Na každou tabuli je možno napsat sdělení cestujícím.

- Ve vestibulu bude instalován 40“ monitor na stěnu s odjezdy vlaků.
- V pokladně bude dodán 19“ monitor na stěnu s odjezdy vlaků.

Ing. Jan Nosek

v Praze 6/2014