

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

REKONSTRUKCE TRATI KLATOVY – ŽELEZNÁ RUDA

přípravná dokumentace

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

**OBSAH**

1.	ÚVODNÍ ÚDAJE	3
2.	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU	3
2.1.	Údaje o umístění stavby	3
2.2.	Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci	6
2.3.	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika	7
2.4.	Poloha vůči záplavovému území	9
2.5.	Přístupy, přístupové trasy, zajištění vody a energií po dobu výstavby	9
3.	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍ UŽÍVÁNÍ	10
3.1.	Účel užívání stavby, trvání stavby a charakter stavby	10
3.2.	Údaje o dotčené železniční dráze	10
3.3.	Etapizace výstavby	12
3.4.	Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních	14
4.	ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY	16
4.1.	Celková bilance nároků elektrické energie	16
4.2.	Celková bilance ostatních nároků energie a vody	19
5.	PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY	19
6.	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	20
7.	KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI	20
8.	ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY	21
8.1.	Provozní soubory	21
8.2.	Stavební objekty	24
9.	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ	27
10.	ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE	27



1. ÚVODNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace, dokumentace k územnímu rozhodnutí (DÚR)
Charakter stavby:	Liniová stavba, rekonstrukce železniční trati
Odvětví:	Železniční doprava
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234 DIČ: CZ 70994234
Zastoupený:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ se sídlem v Praze Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy a spojů Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1
Zhotovitel dokumentace:	Valbek spol. s ro. středisko Ústí nad Labem Děčínská 717/21 400 03 Ústí nad Labem
Začátek stavby:	km 49,181 ŽST Klatovy, výpravní budova
Konec stavby:	km 0,000 ŽST Železná Ruda, státní hranice ČR – Německo
Odpovědný projektant:	Ing. Peter Lastovecký
Č. smlouvy objednatele:	73/2011 - IZ/PD
Č. smlouvy zhotovitele:	11/PL/22/054
ISPROFIN:	327 321 4901

2. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU

2.1. Údaje o umístění stavby

Místo stavby:	Železniční trať Klatovy – Železná Ruda, TÚ 0361 Klatovy (mimo) – Železná Ruda (včetně)
Městský úřad:	Klatovy, Janovice nad Úhlavou, Nýrsko, Železná Ruda
Obecní úřady:	Bezděkov u Klatov, Dešenice, Hamry

Katastrální území:

Katastrální území	Číslo K.Ú.	Obec	Kraj	
Alžbětín	796077	Železná Ruda	Plzeňský	
Železná Ruda	796069			
Špičák	796051			
Hojsova Stráž	640727			
Hamry na Šumavě	792730	Hamry na Šumavě		
Zelená Lhota	792748	Nýrsko		
Dešenice	625647	Dešenice		
Milence	625655			
Matějovice u Dešenic	625671			
Hodousice	708445	Nýrsko		
Nýrsko	708453			
Bystřice nad Úhlavou	617083			
Starý Láz	617105			
Petrovice nad Úhlavou	617091	Janovice nad Úhlavou		
Hvízdalka	657123			
Veselí nad Úhlavou	657182			
Spůle	657174			
Janovice nad Úhlavou	657131			
Rohozno	657166			
Bezděkov u Klatov	603481	Bezděkov u Klatov		
Kal u Klatov	665983	Klatovy		
Klatovy	665797			

Region: Plzeňský

Železniční trať Klatovy – Železná Ruda je jednokolejná trať celostátní dráhy. Na železniční trati je provozována především železniční osobní doprava, kterou využívá většina místních cestujících k dojíždění do práce, škol i za zábavou. Trať je důležitá i z turistického hlediska. Zejména v letním a zimním období slouží jako důležitá spojnice pro cyklisty nebo lyžaře.

Vycházejíc z koncepce „Plánu obslužnosti Plzeňského kraje“, která byla vypracována plzeňským organizátorem veřejné dopravy společností POVED s.r.o., rovněž tak v souladu s výhledovou koncepcí dálkové osobní dopravy (MD ČR), můžeme budoucí období rozdělit na dvě etapy a to do roku 2016 a po roce 2016.



Do roku 2016 by se neměl koncept dopravy na trati zásadně měnit, počítá se zachováním všech spojů, které jsou na trati provozovány. Přibydu však pravděpodobně 4 přímé páry vlaků Plattling – Klatovy a to jeden pár jako náhrada páru vlaků, který je již provozován, 3 páry zcela nové příp. částečně v nových trasách. Vzhledem k poloze vlaků na německé straně a uzlu v Klatovech lze očekávat vytvoření kvalitních přípojí vždy pouze na jedné straně. Tuto situaci by měl řešit stav po roce 2016. Z hlediska přestavby tratě či infrastrukturních požadavků může tedy do roku 2016 nejvíce pomoci aktivace stanice Zelená Lhota.

Po roce 2016 by měl být spuštěn nový koncept dálkové dopravy MD ČR, tj. po dokončení přestavby III. TŽK, respektive po vybudování přeložky Ejovice – Plzeň. Koncept spočívá především ve vytvoření dvouvrstvé dálkové obsluhy na trati Plzeň – Praha, což následně ovlivní dopravu na trati Plzeň – Klatovy a Klatovy – Železná Ruda.

S přímými vlaky kategorie R z Prahy koncepce dále nepočítá – jedním z důvodů je nutný přepřah v Klatovech, přičemž vyhovují lépe vlaky Klatovy – Železná Ruda s přestupem, než přímé vlaky do Plzně, rovněž tak neexistence vhodných hybridních jednotek. Plzeňský kraj však i nadále počítá s přímými sezónními vlaky Plzeň – Železná Ruda v rozsahu max. 2 párů denně v sezoně, případně o víkendech celoročně. Tyto vlaky budou přepřahány v Klatovech nebo vedeny z Plzně přímo, například jednotkami Regioshark řady 844 – ty jsou primárně určeny pro trať Plzeň – Domažlice, v některých dnech bude možné jejich vedení také do Železné Rudy.

Poptávka po nákladní dopravě je a zůstane minimální, pouze dle potřeby, při přepravě zboží převažuje místní provoz, pro který není použití železnice vhodné. V GVD 2012/13 se už nepředpokládá s pravidelnou trasou Mn vlaku, který je dnes veden v úseku Janovice n./Úhlavou – Nýrsko.

K plnění jízdního řádu, který by měl platit po roce 2016 je především potřebné, aby rekonstrukce tratě Klatovy - Železná Ruda umožnila dosažení systémové jízdní doby Nýrsko – Špičák do 30 minut. V případě, že nebude dosaženo tohoto požadavku, nebudou moci cestující dostatečně profitovat z rekonstrukce tratě a dosáhnout atraktivního spojení.

Dále se k myšlence přímého spojení do Německa váže fakt, že by měla být průjezdná stanice Železná Ruda-Alžbětín ve směru ČR - SRN a zpět, což by dle projektu neměl být zásadní problém, přičemž již dnes jezdí přímé vlaky na Špičák. Ve stanici Železná Ruda - Alžbětín by měla být možnost jak odstavování německých jednotek, tak souprav českých vlaků (především v sezoně a přes noc).

Po roce 2016 by měl být zcela posunut uzel v Klatovech na minutu xx:30, což vytváří příznivé podmínky pro zavedení přímých vlaků Klatovy – Plattling s přípojem v Klatovech od / z Plzně. V případě dostatku finančních prostředků Plzeňského kraje a úspěšné dohody s německou stranou bude možné vést vlaky v hodinovém taktu, základem však bude minimálně takt dvouhodinový v úseku Klatovy – Železná Ruda.

Stavba začíná v km 0,0 na Česko-Německé státní hranici v ŽST Železná Ruda-Alžbětín a končí v ŽST Klatovy u výpravní budovy v km 49,181. Stavební úpravy, rekonstrukce železničního svršku, spodku, výstavba nových nástupišť a rekonstrukce nebo úprava osvětlení jsou soustředěny v ŽST Železná Ruda-Alžbětín, Špičák, Hamry-Hojsova Stráž, Zelená Lhota, Nýrsko,



Janovice nad Úhlavou a na zastávce Hojsova Stráž-Brčálník. V celém řešeném traťovém úseku, tj. od ŽST Železná Ruda-Alžbětín až po výpravní budovu v ŽST Klatovy a v traťovém úseku Janovice nad Úhlavou – Pocínovice budou položeny nové sdělovací a zabezpečovací kabely.

Z důvodu dosažení systémové jízdní doby Nýrsko – Špičák do 30 minut byly do stavby dodatečně zařazeny i traťové úseky, u kterých dojde ke zvýšení rychlosti a tím i ke zkrácení jízdní doby.

V traťovém úseku Zelená Lhota – Hamry-Hojsova Stráž proběhne rekonstrukce železničního svršku v km 19,200 000 (začátek rekonstrukce železničního svršku) - km 20,740 000 (konec směrového a výškového vyrovnání koleje). Rekonstrukcí železničního svršku dojde ke zvýšení traťové rychlosti v úseku km 19,230 – 20,490 (původně $V = 60$ km/h, nově $V = 70$ km/h).

V traťovém úseku Hamry-Hojsova Stráž – Špičák proběhne rekonstrukce železničního svršku v km 7,865 244 (konec úpravy železničního svršku a spodku v rámci SO 10-11-01, resp. SO 10-11-02, začátek rekonstrukce železničního svršku) - km 11,062 670 (konec rekonstrukce železničního svršku, začátek úpravy železničního svršku v rámci SO 09-11-01). Rekonstrukcí železničního svršku dojde ke zvýšení traťových rychlostí a to následovně:

- stávající rychlost: $V = 60$ km/h v úseku km 7,865 – 10,830
 $V = 20$ km/h v úseku km 10,830 – 11,060
- Nová rychlost: $V = 70$ km/h v úseku km 7,865 – 7,930
 $V = 80$ km/h v úseku km 7,930 – 9,480
 $V = 70$ km/h v úseku km 9,480 – 11,060

V km 11,062 670 (SO 09-11-02) = km 11,060 308 (SO 09-11-01) je nově navržen skok ve staničení.

Ve všech železničních stanicích (kromě ŽST Klatovy) bude vybudováno nové zabezpečovací zařízení III. kategorie a moderní sdělovací zařízení. V dotčených traťových úsecích bude vybudováno nové traťové zabezpečovací zařízení III. kategorie.

Stavba leží na pozemcích dráhy a je v souladu s územními plány Plzeňského kraje, měst Železná Ruda, Nýrsko, Janovice nad Úhlavou a Klatovy i s územními plány dotčených obcí. Vlastníkem pozemků je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.) nebo České dráhy a.s. (ČD a.s.).

Trať v úseku Zastávka Dešenice – Železná Ruda-Alžbětín leží v Chráněné krajinné oblasti Šumava. Správa CHKO Šumava je v Nýrsku. CHKO Šumava byla vyhlášena výnosem Ministerstva kultury ČR 27.12.1963. V roce 1990 byla zapsána do seznamu UNESCO v Paříži jako Biosférická rezervace Šumava (zdroj ŠumavaRegion.cz).

Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí jsou součástí geodetické dokumentace, část I.

2.2. Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci

Stavba je v souladu s územními plány dotčených měst a obcí.



Při návrhu byly dodrženy všechny podmínky dotčených orgánů a orgánů státní správy i požadavky investora a provozovatele drážní dopravy.

Všechny železniční stanice a zastávky kromě zastávky Hojsova Stráž-Brčálník jsou přístupné z místních komunikací. Zastávka Hojsova Stráž-Brčálník je přístupná pouze pro pěší chodníkem dlouhým cca 50 m. Železniční stanice jsou již ve stávajícím stavu napojeny na energetickou síť, vodovody a kanalizaci.

2.3. Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

Železniční trať neprochází poddolovaným územím.

Geologie a Geomorfologie (zdroj: NP Šumava)

Šumava patří mezi nejrozsáhlejší a nejstarší pohoří střední Evropy s rozsáhlými reliktu vrcholových plošin, ležících v několika úrovních v nadmořské výšce nad 1000 m n.m. Tyto jsou zachovány v její centrální části a nazývají se šumavské pláně. Pohořím Šumavy probíhá evropské rozvodí mezi Černým a Severním mořem. Pohoří má odlehlou geomorfologickou pozici vůči hlavním evropským erozním bázím. Relikty paleoreliéfu šumavských plání jsou považovány za jedny z nejstarších na evropském kontinentu.

Oblast celé Šumavy byla v podstatě po celý známý geologický vývoj vystavena pouze terigenním, různým destrukčním a veškerým denudačním procesům. V postorogenní historii nebyl zjištěn žádný mořský sedimentační pokryv. Podle nejnovějších geologických výzkumů je Šumava komplikovaná klenbovitá struktura varisky přepracovaných krystalických hornin moldanubika. Tato struktura je na JV lemována okrajovým dunajským zlomovým systémem, který v podstatě ohraničuje Český masív vůči molase. Na SV pošumavským zlomovým systémem. Význačným tektonickým prvkem je bavorský křemenný val, který nepřerušovaně lemuje úpatí nejvyšší Šumavy.

Šumava se nachází v pozici odlehlíku vůči terciérní až kvartérní retrográdní erozi či planaci. Hřbetnice Šumavy tvoří evropské rozvodí mezi Černým a Severním mořem. Retrográdní eroze atakuje poslední zbytky paleoreliéfu, který se zde zachoval, ze všech světových stran. Od Dunaje Regem a Ilsem, od Labe Vltavou, Otavou, Volyňkou, Blanící a Úhlavou. Pro zachování paleoreliéfu Šumavy má zcela výjimečný význam i bavorský křemenný val. S největší pravděpodobností působil jako významná rezistentní bariéra proti terciérnímu tektonickému rozrušení segmentu Šumavy a zároveň zabraňoval při postupu retrográdní eroze do jádra Šumavy od Dunaje. Šumava tak leží s největší pravděpodobností na poměrně kompaktním tektonickém segmentu, zachovaném při rezistentním bavorském křemenném valu a tvoří nejrozsáhlejší středoevropský relikv paleogenního a možná až mezozoického paleoreliéfu.

Stratigrafické zařazení relikv paleoreliéfu je možno provést pouze na základě dedukce, jejich vzájemné korelace a geomorfologické pozice vůči miocenní výplni budějovické pánve, jejíž zbytky leží nejvýše 490 m n.m. u Hliněného Újezdu. Logickou úvahou lze předpokládat, že relikty paleoreliéfu v okolí budějovického pánve okolo 500 m n.m. jsou spodnomiocenní až mladopaleogenní a relikty okolo 750 m n.m. pak paleogenního stáří. Často diskutovaný neotektonický vztah mezi výplní budějovického pánve a relikty obou úrovní paleoreliéfu nebyl pozorován. Naprosto chybí zlomové svahy. Obě hlavní úrovně paleoreliéfu v 1000 m n.m.



a 750 m n.m. jsou pravděpodobně oddělené intenzivně degradovaným ústupovým svahem nepravidelného průběhu, který obnažil různé zlomové plochy pošumavského zlomového pásma a selektivně využíval různé rezistentní polohy, především křemenné žíly, více prokřemenělé polohy rul a migmatitů a porfyry. V některých částech lze pozorovat obnažené plochy zlomů nebo foliací, na kterých se obvykle zastavil ústupový svah planace nebo laterální eroze. Případný neotektonický zlomový svah by se musel zachovat i na rozsochách, což nebylo nikde pozorováno. Z tohoto důvodu lze usuzovat, že se jedná o denudační úrovně a lze tedy provést jejich relativní stratigrafii. Dedukce nám dovoluje uvažovat, že několika úroňový paleoreliéf šumavských plání může být spodnopaleogenní až svrchně mezozoický. Tuto logickou provázanost podporují i výskyty kaolinických zvětralin, reliktů paleodrenáže a hlavně geomorfologická pozice Šumavy ve středoevropském kontextu. Současný reliéf Šumavy je intenzivně degradován procesy tropického zvětrávání a pediplanací z předcházejících denudačních cyklů. V pleistocénu převažovaly kryogenní a glaciální procesy.

Z hlediska exodynamického vývoje reliéfu lze reliéf centrální části Šumavy rozdělit do čtyř základních denudačních jednotek, které jsou výsledkem více či méně dlouhodobého polygenetického a polycyklického působení denudace na geologické struktury Šumavy. Tvoří je:

- 1) reliktů paleogenního až mezozoického vrcholového paleoreliéfu ve třech úrovních nad 1000 m n.m.
- 2) úpatní reliktů mladopaleogenního planačního paleoreliéfu v 700 - 850 m n.m.
- 3) morfologicky se uplatňující zlomové a strukturní exhumované plochy
- 4) plio-pleistocénní erozní údolní síť

Hydrologie (zdroj: NP Šumava)

Systém přirozených povrchových vod NP Šumava tvoří prameniště a rašeliniště, síť vodních toků a ledovcová jezera. Tento systém doplňují umělá vodní díla, jako jsou plavební kanály a náhony a umělé nádrže (bývalé plavební, rybochovné nebo přehrady).

Celé území Národního parku Šumava je zahrnuto do Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV), která téměř koresponduje s hranicí CHKO Šumava (nařízením vlády č. 40/1978), podle zákona č. 138/1973 Sb., o vodách. V CHOPAV jsou uplatňována ochranná opatření, jejichž cílem je zabránit snižování vodního potenciálu území, nepříznivým změnám jakosti vod a takovým zásahům do přírodních poměrů, které by mohly negativně ovlivnit vodohospodářskou funkci území (přirozená retenční schopnost a možný zdroj pitné vody).

Celkový průměrný odtok z území NP Šumava je 14,1 m³/s. Přitom do Otavy odtéká 61 % uvedeného množství, což je dáno vyšším specifickým odtokem z povodí. Na celkovém odtoku z povodí Labe v profilu státní hranice se podílí odtok z NP Šumava 4,6 %, přitom plocha povodí NP Šumava činí pouze 1,4 % povodí Labe na území ČR. To dokumentuje význam tohoto území jako zdrojové oblasti, kde specifický odtok dosahuje více než trojnásobek průměrné hodnoty specifického odtoku z celého povodí Labe. Příznivé klimatické podmínky a přírodní podmínky s množstvím mokřadních a rašelinných ploch ovlivňují příznivě akumulaci vod v území a regulaci jejich odtoku. To dokazuje malá rozkolísanost odtoků z území, která je 1:15.



Hydrologicky náleží většina území k úmoří Severního moře, povodí Labe s hlavními řekami Vltavou a Otavou. Pouze malá část území při státní hranici spadá do povodí Dunaje, který ústí do Černého moře - jedná se o povodí Řezné u Železné Rudy, Malé Řezné u Medvědí hory, povodí Čertovy vody a Červeného potoka na Borovoladsku. Obě největší šumavské řeky pramení v oblasti šumavských plání v centrální části pohoří, vyznačující se množstvím vrchovišť. Řeka Otava odvodňuje západní část NP Šumava. Vzniká soutokem dvou významných toků - Vydry a Křemelné, v jejichž dolních úsecích je patrná zpětná eroze toků, která vytvořila kaňonovitá, strmá údolí. V horních částech svých toků, a zejména pak přítoky těchto řek, protékají mělkými údolnicemi zarovnaných šumavských hřebenů - ať už jsou to tři zdrojnice Vydry stékající se u Modravy - Modravský, Roklanský a Filipohuťský potok nebo významné přítoky Křemelné - Slatinný a Prášilský potok. Řeka Vltava odvádí vody z jihočeské části NP Šumava a pramení jako Černý potok na východním svahu Černé hory. Po soutoku s Vltavským potokem u Borových Lad se stává Teplou Vltavou, sbírá další přítoky (nejvodnatější Řasnice) a od Černého Kříže, po soutoku se Studenou Vltavou, se volně meandrujícím tokem blíží Želnavě. Zde již začíná vzdutí Lipenské přehrady, která je nejvýznamnějším umělým vodním dílem v území.

Umělé stojaté vody, kromě již zmíněné přehrady, se omezují na nemnoho bývalých plavebních nádrží, které se však k tomuto účelu již nevyužívají (Žďárské jezírko, Horní polecká nádrž, Tokaniště, Tišina a další). Malé rybníky (příp. požární nádrže) se místy vyskytují také v blízkosti obcí (Modrava, Kvilda, České Žleby).

Kromě přirozených toků se v území vyskytují umělé kanály a náhony. V západní části je to Vchynicko-tetovský plavební kanál, který odebírá významné množství vody z řeky Vydry nad Antýglem a slouží dnes pro potřeby elektrárny na Čeňkově Pile. Prakticky nefunkční je v současné době Schwarzenberský kanál v jihočeské části NP Šumava, který propojoval povodí Labe a Dunaje. Dalšími umělými toky jsou derivační kanály MVE na řekách Teplá a Studená Vltava a Losenice.

Specifickým hydrologickým jevem na Šumavě jsou přirozená ledovcová jezera, vyskytující se v nadmořské výšce kolem 1000 m. Jejich stav je v současné době ovlivněn stupněm acidifikace v důsledku kyselé depozice a přírodních poměrů jezer.

2.4. Poloha vůči záplavovému území

Železniční trať se nenachází v záplavovém území. Trať se nachází v Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV), která je téměř identická s Chráněnou krajinnou oblastí Šumava (za zastávkou Dešenice směrem na Železnou Rudu-Alžbětín).

2.5. Přístupy, přístupové trasy, zajištění vody a energií po dobu výstavby

Po dobu výstavby budou pro přístup na staveniště sloužit stávající železniční trať Klatovy – Železná Ruda a stávající komunikace (zejména komunikace II/190, která téměř v celém úseku kopíruje stávající železniční trať) a místní komunikace a vjezdy ke stávajícím železničním stanicím a zastávkám. Zastávka Hojsova Stráž-Brčálník je přístupná pouze po železniční trati. Všechny potřebná zařízení, materiál a nástroje je nutno dopravit železniční dopravou před zahájením nepřetržité výluky. Staveniště bude po dobu výstavby zajištěno vodou a energií



ze stávajících železničních stanic a zastávek. Na zastávku Hojsova Stráž-Brčálník bude voda dovezena v zásobníku po železniční trati. Přístup na stavební pozemek, přístupové trasy, zajištění vody a energií po dobu a pro potřeby výstavby jsou řešeny v části B.6 – Organizace výstavby.

3. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍ UŽÍVÁNÍ

3.1. Účel užívání stavby, trvání stavby a charakter stavby

Rekonstrukce trati Železná Ruda – Klatovy je stavbou železniční infrastruktury, je trvalou liniovou stavbou a má charakter rekonstrukce stávající trati, tj. změnu již dokončené stavby). Po rekonstrukci bude železniční trať i nadále sloužit k provozování především železniční osobní dopravy.

Projektová dokumentace přímo navazuje na předcházející přípravné dokumentace (dokumentace k územnímu rozhodnutí) staveb:

- Rekonstrukce železnorudského zhlaví v ŽST Janovice nad Úhlavou (PROJEKT servis s.r.o., 6/2009)
- Klatovy – Železná Ruda, kolejové úpravy (SUDOP projekt Plzeň a.s., 5/2010)
- Racionalizace trati Klatovy – Železná Ruda (KTA technika s.r.o., 7/2010)

Projektová dokumentace tyto stavby sjednocuje a aktualizuje technické řešení.

3.2. Údaje o dotčené železniční dráze

Železniční trať Klatovy – Železná Ruda - Alžbětín celkové délky 49,2 km je jednokolejná, neelektrifikovaná. Kilometrická vzdálenost dopraven je zpracována v tabulce č. 1.

Tabulka č. 1 Kilometrická vzdálenost dopraven

Dopravna	Staničení	Vzájemná vzdálenost
ŽST Klatovy	49,181	-
ŽST Janovice nad Úhlavou	41,518	7,663
ŽST Nýrsko	33,958	7,56
hl. Zelená Lhota nz	23,322	10,636
ŽST Hamry – Hojsova Stráž	15,971	7,351
dopravna D3 Špičák	7,521	8,45
dopravna D3 Železná Ruda	4,382	3,139
ŽST Železná Ruda – Alžbětín	0	4,382
délka úseku		49,181

Největší dovolená rychlost v úsecích:

- Klatovy – Janovice nad Úhlavou 90 km/h
- Janovice nad Úhlavou – Nýrsko 80 km/h
- Nýrsko – Železná Ruda - Alžbětín 70 km/h



Traťové zabezpečovací zařízení:

Klatovy – Janovice nad Úhlavou - 3. kategorie (automatické hradlo AH 88), Janovice nad Úhlavou – Železná Ruda – Alžbětín - 1. kategorie (telefonické dorozumívání).

V mezistaničním úseku Železná Ruda-Alžbětín – Hamry-Hojsova Stráž je provoz řízen ve zjednodušeném režimu dle předpisu ČD D3 s dirigující stanicí Železná Ruda-Alžbětín. Zábrzdna vzdálenost je 700 m. Omezení největší dovolené rychlosti je uvedeno v tabulce č. 2.

Tabulka č. 2 Omezení největší dovolené rychlosti

Důvod omezení	Rychlost (km/h)	Dopravna (km)	Rychlost (km/h)	Důvod omezení
ž.sv. (kol. č. 6, 8, 10 – 20 km/h)	60	Klatovy 49,181		ž.sv. (kol. č. 6, 8, 10 – 20 km/h)
	90	48,300	60	
		Bezděkov u Klatov z. 45,523		
		Janovice nad Úhlavou 41,518		
ž.sv.	40	41,310	90	
obl	60	41,210		
	80	41,047	40	ž.sv., obl
		Petrovice nad Úhl. z. 37,315		
obl	60	34,830	80	
v bez z	40	34,400	60	obl
		Nýrsko 33,958		
	70	33,650	40	v bez z
v bez z	40	Dešenice z. 30,123 23,515	70	
		Hl. Zelená Lhota nz. 23,322		
	70	22,900	40	v bez z
obl	60	20,490	70	
	70	19,230	60	obl
přej	40	18,590		
		18,355	70	
	70	18,340		
		18,160	40	přej
přech	40	16,550	70	
		Hamry – Hojsova Stráž 15,971		
	70	15,800		
		15,650	40	přech
		Hojsova Stráž – Brčálník z. 11,300		
přej	20	11,170		
		11,060	70	
obl, obl	60	11,050		
		10,830	40	přej
v bez z	40	7,850	60	obl, obl



Důvod omezení	Rychlost (km/h)	Dopravná (km)	Rychlost (km/h)	Důvod omezení
		Špičák 7,521		
obl, obl	60	7,325	40	v bez z
		Železná Ruda město 4,382		
z v	45	4,140		
	70	3,850	60	obl, obl
		Železná Ruda centrum z. 3,330		
(kol. č.2 – 20 km/h přechod)		Železná Ruda – Alžbětín 0,000	70	(kol. č.2 – 20 km/h přechod)

Třída zatížení tratě je C3 dle UIC. Jedná se o celostátní železniční trať.

Stavba bude uváděná do provozu postupně. Na začátku stavby bude provedena výstavba nových kabelových tras pro zabezpečovací a sdělovací kabely v traťovém úseku (TÚ) Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín a Janovice nad Úhlavou – Pocínovice. Nové kabelové trasy budou sloužit na propojení a dálkové ovládání sdělovací, zabezpečovací a elektro techniky. Následně budou provedeny stavební úpravy v železničních stanicích (ŽST) Janovice nad Úhlavou, Nýrsko, Zelená Lhota, Hamry-Hojsova Stráž, Špičák, Železná Ruda-Alžbětín a stavební úpravy na zastávkách Hojsova Stráž-Brčálník, Železná Ruda město a v traťových úsecích. Stavební úpravy spočívají v rekonstrukci stávajícího kolejí v železničních stanicích a na 2 zastávkách. Dále ve výstavbě nových nástupišť včetně centrálních přechodů pro cestující ve všech dotčených železničních stanicích a na zastávce Hojsova Stráž- Brčálník, ve výstavbě nového zabezpečovacího zařízení ve všech dotčených ŽST a traťových úsecích. V traťových úsecích je navržena výměna železničního svršku. V TÚ Klatovy - Železná Ruda je navržena i výstavba nového sdělovacího zařízení a osvětlení. Nově položené výhybky odbočující do dopravních kolejí budou opatřeny elektrickým ohřevem výhybek (EOV). Výstavba nového osvětlení a si vyžádá i výstavbu nových tras pro elektrické kabely nebo úpravu stávajících rozvodů a výstavbu nové transformovny (TS) v ŽST Janovice nad Úhlavou a rekonstrukci stávající TS v ŽST Špičák.

3.3. Etapizace výstavby

Stavební postup	Doba trvání [dny]	Zahájení	Ukončení
Zahájení stavby	1	1.10.2014	1.10.2014
TÚ Klatovy - Železná Ruda-Alžbětín	364	2.10.2014	30.9.2015
Přípravné práce	44	2.10.2014	14.11.2014
Technologická přestávka	137	15.11.2014	31.3.2015
Stavební postup 1	183	1.4.2015	30.9.2015
Železná Ruda-Alžbětín	136	1.4.2015	14.8.2015
Přípravné práce	61	1.4.2015	31.5.2015
Stavební postup č. 1	2	1.6.2015	2.6.2015
Stavební postup č. 2	31	3.6.2015	3.7.2015
Stavební postup č. 3	28	4.7.2015	31.7.2015
Dokončovací práce	14	1.8.2015	14.8.2015



Stavební postup	Doba trvání [dny]	Zahájení	Ukončení
Nz. Železná Ruda-město	12	4.4.2015	15.4.2015
Stavební postup č. 1	2	4.4.2015	5.4.2015
Stavební postup č. 2	5	6.4.2015	10.4.2015
Dokončovací práce	5	11.4.2015	15.4.2015
ŽST Špičák	122	1.8.2015	30.11.2015
Přípravné práce	61	1.8.2015	30.9.2015
Stavební postup č. 1	14	1.10.2015	14.10.2015
Stavební postup č. 2	7	15.10.2015	21.10.2015
Stavební postup č. 3	7	22.10.2015	28.10.2015
Stavební postup č. 4	21	29.10.2015	18.11.2015
Dokončovací práce	12	19.11.2015	30.11.2015
Zastávka Hojsova Stráž-Brčálník	61	30.3.2015	29.5.2015
Přípravné práce	5	30.3.2015	3.4.2015
Stavební postup č. 1	2	4.4.2015	5.4.2015
Stavební postup č. 2	15	6.4.2015	20.4.2015
Stavební postup č. 3	25	21.4.2015	15.5.2015
Dokončovací práce	14	16.5.2015	29.5.2015
ŽST Hamry-Hojsova Stráž	134	3.6.2015	14.10.2015
Přípravné práce	61	3.6.2015	2.8.2015
Stavební postup č. 1	2	3.8.2015	4.8.2015
Stavební postup č. 2	35	5.8.2015	8.9.2015
Stavební postup č. 3	15	9.9.2015	23.9.2015
Stavební postup č. 4	7	24.9.2015	30.9.2015
Dokončovací práce	14	1.10.2015	14.10.2015
Hl. nz. Zelená Lhota	116	1.8.2015	24.11.2015
Přípravné práce	61	1.8.2015	30.9.2015
Stavební postup č. 1	4	1.10.2015	4.10.2015
Stavební postup č. 2	10	5.10.2015	14.10.2015
Stavební postup č. 3	5	15.10.2015	19.10.2015
Stavební postup č. 4	12	20.10.2015	31.10.2015
Stavební postup č. 5	10	1.11.2015	10.11.2015
Dokončovací práce	14	11.11.2015	24.11.2015
ŽST Nýrsko	265	1.3.2015	22.6.2015
Přípravné práce	31	1.3.2015	31.3.2015
Stavební postup č. 1	14	1.4.2015	14.4.2015
Stavební postup č. 2	40	15.4.2015	24.5.2015
Stavební postup č. 3	8	25.5.2015	1.6.2015
Stavební postup č. 4	7	2.6.2015	8.6.2015
Dokončovací práce	14	9.6.2015	22.6.2015



Stavební postup	Doba trvání [dny]	Zahájení	Ukončení
ŽST Janovice nad Úhlavou	126	11.7.2015	13.11.2014
Přípravné práce	61	11.7.2015	9.9.2015
Stavební postup č. 1	7	10.9.2015	16.9.2015
Stavební postup č. 2	2	17.9.2015	18.9.2015
Stavební postup č. 3	21	19.9.2015	9.10.2015
Stavební postup č. 4	21	10.10.2015	30.10.2015
Dokončovací práce	14	31.10.2015	13.11.2015
Zvýšení rychlosti v TÚ	58	10.9.2015	6.11.2015
Přípravné práce	30	10.9.2015	9.10.2015
Stavební postup č. 1	21	10.10.2015	30.10.2015
Dokončovací práce	7	31.10.2015	6.11.2015
Dokončovací práce TÚ KL-ŽR	20	1.12.2015	20.12.2015
Ukončení stavby	1	20.12.2015	20.12.2015

3.4. Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

počet PS 107

počet SO 74

návrhová rychlost:

Klatovy – Janovice nad Úhlavou 90 km/h

Janovice nad Úhlavou – Nýrsko 80 km/h

Nýrsko – Železná Ruda-Alžbětín 70 km/h

Tunel Špičák 80 km/h

řád traťové koleje 5

ŽST Janovice nad Úhlavou

1 jednostranné nástupiště u koleje u koleje č. 1 délky 170 m

1 vnější nástupiště u koleje č. 3 délky 170 m

demontáž stávajících kolejí 2549 m

demontáž výhybek 7 ks

délka nových kolejí 1310 m

nové výhybky 3 ks

EOV 5 ks

ŽST Nýrsko

1 nástupiště délka 190 m

demontáž stávajících kolejí 2681 m

demontáž výhybek 13 ks



délka nových kolejí.....	1874 m
nové výhybky	9 ks
EOV.....	6 ks
přístřešek	1 ks

ŽST Zelená Lhota

1 nástupiště.....	délka 190 m
demontáž stávajících kolejí.....	1220 m
demontáž výhybek.....	4 ks
délka nových kolejí.....	864 m
nové výhybky	2 ks
EOV.....	2 ks

ŽST Hamry–Hojsova Stráž

1 nástupiště.....	délky 190 m
demontáž stávajících kolejí.....	1798 m
demontáž výhybek.....	7 ks
délka nových kolejí.....	1391 m
nové výhybky	3 ks
EOV.....	2 ks

Zastávka Hojsova Stráž – Brčálník

1 nástupiště.....	délky 170 m
-------------------	-------------

ŽST Špičák

1 nástupiště č. 1 prodloužení stávajícího nástupiště oboustranně	na délku 170 m
1 nástupiště nové č. 2	délky 170 m
demontáž stávajících kolejí.....	1074 m
demontáž výhybek.....	5 ks
délka nových kolejí.....	429 m
nové výhybky	4 ks
EOV.....	4 ks

Zastávka Železná Ruda – město

demontáž stávajících kolejí.....	373 m
demontáž výhybek.....	1 ks
délka nových kolejí.....	225 m

ŽST Železná Ruda–Alžbětín

nástupiště č. 1	59 m a 170 m + 9m rampa
nástupiště č. 2	190 m + 9 m rampa
demontáž stávajících kolejí.....	378 m
demontáž výhybek.....	1 ks
délka nových kolejí.....	63 m



kolejovými úpravami snížen počet EOv.....z 8 ks na 5 ks

Zvýšení rychlosti Zelená Lhota – Hamry-Hojsova Stráž

délka nových kolejí..... 1540 m

Zvýšení rychlosti Zelená Lhota – Hamry-Hojsova Stráž

délka nových kolejí..... 3200 m

4. ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY

4.1. Celková bilance nároků elektrické energie

Realizací stavby dojde v jednotlivých stanicích a zastávkách k nárůstu spotřeby elektrické energie.

Zastávka Bezděkov

Stávající přejezdové zabezpečovací zařízení (PZZ)..... 2,5 kW

Osvětlení zastávky 0,7 kW

Sdělovací zařízení 1,5 kVA

Odběry celkem P_i 4,7 kVA

Koeficient soudobosti 0,7

Celkový soudobý příkon P_p 3,3 kW

Nárůst celkového soudobého příkonu po demontáži stávajícího osvětlení, vybudování nového osvětlení a nového sdělovacího zařízení σP_p 1,5 kW

Nárůst roční spotřeby elektrické energie odběrů zastávky σA_r 1 950 kWh/rok

ŽST Janovice nad Úhlavou

Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) včetně staničních PZS 21,5 kVA

Technologický domek SZZ – elektroinstalace 6 kW

EOV..... 34,3 kW

Venkovní osvětlení..... 3,7 kW

Sdělovací zařízení včetně klimatizace 4 kVA

Vlastní spotřeba trafostanice..... 2 kW

Stávající odběry ŽST (odhad po demolicích staveb) 15 kVA

Odběry celkem P_i 86,5 kVA

Koeficient soudobosti 0,7

Celkový soudobý příkon P_p 60,6 kW

Nárůst celkového soudobého příkonu po demontáži stávajícího osvětlení, vybudování nového EOv, osvětlení, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení σP_p 42,0 kW

Nárůst roční spotřeby elektrické energie odběrů ŽST σA_r 56 700 kWh/rok

Zastávka Petrovice nad Úhlavou

Stávající 2 x PZZ..... 5,0 kW

Osvětlení zastávky..... 0,8 kW



Sdělovací zařízení	1,5 kVA
Odběry celkem P_i	7,3 kVA
Koeficient soudobosti	0,65
Celkový soudobý příkon P_p	4,8 kW
Nárůst celkového soudobého příkonu po demontáži stávajícího osvětlení, vybudování nového osvětlení a nového sdělovacího zařízení je σP_p	1,4 kW
Nárůst roční spotřeby elektrické energie odběrů zastávky σA_r	1 800 kWh/rok

ŽST Nýrsko

SZZ včetně staničních PZS	20,0 kVA
Technologický domek SZZ – elektroinstalace	6 kW
EOV	35,4 kW
Venkovní osvětlení	2,2 kW
Sdělovací zařízení včetně klimatizace	4 kVA
Technologická budova a garáž ST	10 kW
Stávající odběry ŽST (odhad)	25 kVA
Odběry celkem P_i	102,6 kVA
Koeficient soudobosti	0,65
Celkový soudobý příkon P_p	67,0 kW
Nárůst celkového soudobého příkonu po demontáži stávajícího osvětlení, vybudování nového EO, osvětlení, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení σP_p	51,0 kW
Nárůst roční spotřeby elektrické energie odběrů zastávky σA_r	59 300 kWh/rok

Zastávka Dešenice

Osvětlení zastávky	0,8 kW
Sdělovací zařízení	1,5 kVA
Odběry celkem P_i	2,3 kVA
Koeficient soudobosti	0,7
Celkový soudobý příkon P_p	1,6 kW
Nárůst celkového soudobého příkonu po demontáži stávajícího osvětlení, vybudování nového osvětlení a nového sdělovacího zařízení σP_p	1,0 kW
Nárůst roční spotřeby elektrické energie odběrů zastávky σA_r	2 050 kWh/rok

ŽST Zelená Lhota

SZZ včetně staničních PZS	20,0 kVA
Rekonstrukce výpravní budovy pro SZZ	6 kW
EOV	11,8 kW
Venkovní osvětlení	1,3 kW
Sdělovací zařízení včetně klimatizace	4 kVA
Stávající odběry ŽST (odhad)	13 kVA
Odběry celkem P_i	56,1 kVA
Koeficient soudobosti	0,6



Celkový soudobý příkon P_p 34,0 kW

Nárůst celkového soudobého příkonu po demontáži stávajícího osvětlení, vybudování nového EOv, osvětlení, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení je σP_p 16,0 kW

Nárůst roční spotřeby elektrické energie odběrů ŽST σA_r 15 800 kWh/rok

Tratový úsek Zelená Lhota – Hamry-Hojsova Stráž

PZZ v km 18,345 2,5 kVA

PZZ v km 18,345 2,5 kVA

Odběry celkem P_i 5,0 kVA

Koeficient soudobosti 0,6

Celkový soudobý příkon P_p 3,0 kW

Nárůst celkového soudobého příkonu po vybudování nových PZZ $\sigma P_p = P_p$ 3,0 kW

Nárůst roční spotřeby elektrické energie odběrů PZZ $\sigma A_r = A_r$ 2 700 kWh/rok

ŽST Hamry-Hojsova Stráž

SZZ včetně staničních PZS 19,0 kVA

EOv 13,8 kW

Venkovní osvětlení 1,6 kW

Sdělovací zařízení včetně klimatizace 4 kVA

Stávající odběry ŽST (odhad) 14 kVA

Odběry celkem P_i 52,4 kVA

Koeficient soudobosti 0,63

Celkový soudobý příkon P_p 33,0 kW

Nárůst celkového soudobého příkonu po demontáži stávajícího osvětlení, vybudování nového EOv, osvětlení, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení σP_p 18,0 kW

Nárůst roční spotřeby elektrické energie odběrů ŽST σA_r 17 900 kWh/rok

Zastávka Hojsova Stráž-Brčálník

PZZ v km 11,054 2,5 kW

Osvětlení zastávky (původní příkon) 0,8 kW

Sdělovací zařízení 1,5 kVA

Odběry celkem P_i 4,8 kVA

Koeficient soudobosti 0,7

Celkový soudobý příkon P_p 3,4 kW

Nárůst celkového soudobého příkonu po demontáži stávajícího osvětlení, vybudování nového osvětlení a nového sdělovacího zařízení je σP_p 0,5 kW

Nárůst roční spotřeby elektrické energie odběrů zastávky σA_r 2 100 kWh/rok

ŽST Špičák

SZZ včetně staničních PZS 18,0 kVA



Rekonstrukce výpravní budovy pro SZZ.....	6 kW
EOV.....	25,4 kW
Venkovní osvětlení.....	2,7 kW
Osvětlení tunelu.....	10,0 kW
Sdělovací zařízení včetně klimatizace	4 kVA
Vlastní spotřeba trafostanice.....	2 kW
Stávající odběry ŽST	180 kVA
Odběry celkem P_i	248,1 kVA
Koeficient soudobosti	0,7
Celkový soudobý příkon P_p	174,0 kW

Nárůst celkového soudobého příkonu po demontáži stávajícího osvětlení, vybudování nového EOv, osvětlení, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení σP_p 24,0 kW

Nárůst roční spotřeby elektrické energie odběrů ŽST σA_r 12 200 kWh/rok

ŽST Železná Ruda-Alžbětín

SZZ včetně staničních PZS (úprava).....	21,5 kVA
Rekonstrukce výpravní budovy pro SZZ.....	10 kW
EOV.....	31,3 kW
Venkovní osvětlení.....	3,0 kW
Sdělovací zařízení včetně klimatizace	4 kVA
Stávající odběry ŽST (odhad).....	110 kVA
Odběry celkem P_i	179,8 kVA
Koeficient soudobosti	0,7
Celkový soudobý příkon P_p	125,0 kW

Nárůst celkového soudobého příkonu po demontáži stávajícího osvětlení, vybudování nového EOv, osvětlení, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení σP_p 40,0 kW

Nárůst roční spotřeby elektrické energie odběrů ŽST σA_r 52 600 kWh/rok

4.2. Celková bilance ostatních nároků energie a vody

Bilance ostatních druhů energií, tepla, teplé užitkové vody, vody zůstane nezměněna. Stavba si nevyžádá ani změnu splaškových a dešťových vod. Dokonce lze s jistotou tvrdit, že po spuštění dálkového ovládání trati ze ŽST Železná Ruda-Alžbětín, nároky na energii, teplo, TUV a vodu v jednotlivých stanicích (kromě ŽST Železná Ruda-Alžbětín) klesnou. Důvodem je zrušení pracovních pozic po zavedení dálkového ovládání.

5. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Předpokládaná doba výstavby:.....	446 dní
Předpokládaný termín zahájení stavby:	1.10.2014
Předpokládaný termín dokončení stavby:.....	20.12.2015



6. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

Pro stavbu „Rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda“ byly převzaty podklady a průzkumy z přípravných dokumentací staveb:

- Klatovy-Železná Ruda, kolejové úpravy
- Racionalizace trati Klatovy – Železná Ruda
- Rekonstrukce železnorudského zhlaví v ŽST Janovice nad Úhlavou

Z výše uvedených staveb byly převzaty následující průzkumy:

- Geotechnický průzkum zastávky Hojsova Stráž-Brčálník, ARCADIS Geotechnika a.s., Ing. Petr Karlín - 09.2008
- Hydrogeologické posouzení oblasti zastávky Hojsova Stráž-Brčálník, ARCADIS Geotechnika a.s., Ing. Tomáš Pašek - 06.2009
- Geotechnický průzkum ostatních lokalit stavby, Waltec GDS, s.r.o., Ing. Josef Vašina, CSc. - 11.2009

V rámci aktualizace a sjednocení dokumentace výše uvedených staveb bylo provedeno:

- Průběh inženýrských sítí v jednotlivých lokalitách stavby s vyjádřením a potvrzením správců sítí a s vyznačením tras jednotlivých sítí.
- Průzkum možných skládek přebytečného vytěženého materiálu a konstrukcí

Pro zpracování přípravné dokumentace předešlých 3 staveb byly provedeny podrobné polohopisné a výškopisné geodetické zaměření místa stavby v jednotlivých lokalitách v potřebném rozsahu (Integral-geodetické práce s.r.o., Ing. Beran-10. až 12.2009).

V rámci sjednocení staveb byly opatřeny následující podklady:

Dále byly použity následující geodetické údaje a mapové podklady:

- Zaměření stávajícího stavu (poskytnuto SŽDC, s.o., SŽG Plzeň)
- Digitální katastrální mapa a zdigitalizována rastrová mapa (Katastrální úřad Klatovy)

V dalším stupni projektové dokumentace je nutné provést doměření stávajícího stavu před ŽST Hamry-Hojsova Stráž.

Pro další stupeň projektové dokumentace stavby – „Projekt stavby“ – bude nutno provést podrobný geologický a geotechnický průzkum v jednotlivých lokalitách stavby, zejména pak v ŽST Janovice nad Úhlavou, které nebyly součástí stavby kolejových úprav.

Navržené řešení nevyžaduje žádné výjimky z předpisů SŽDC, ČD ani z norem TNŽ či ČSN.

7. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

Stavba není podmíněna žádnou jinou stavbou ani připravovanou investicí. V souvislosti s navrhovanou rekonstrukcí stanic a traťových úseků se nepředpokládají žádné další vyvolané investice.

V rámci opravných prací SŽDC OŘ Plzeň mohou průběžně probíhat práce v celém řešeném úseku trati, tj. od Nýrska až po Železnou Rudu. Konkrétní aktuální údaje je zapotřebí zjišťovat



dotazem na OŘ Plzeň. Žádná další investiční ani opravná akce, která by se dotýkala, či měla vliv na zde řešenou stavbu, není ke dni odevzdání této přípravné dokumentace známa.

8. ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY

8.1. Provozní soubory

D. Technologická část

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

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

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

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

D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)

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

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

PS 00-21-01	Klatovy - Železná Ruda-Alžbětín, demontáž stávající sloupové trasy
PS 00-21-03	ŽST Klatovy, přenosový systém
PS 01-21-01	Klatovy - Janovice nad Úhlavou, TK a DOK
PS 02-21-02	ŽST Janovice nad Úhlavou, místní kabelizace
PS 02-21-03	ŽST Janovice nad Úhlavou, přenosový systém
PS 03-21-01	Janovice nad Úhlavou - Nýrsko, TK a DOK
PS 04-21-02	ŽST Nýrsko, místní kabelizace
PS 04-21-03	ŽST Nýrsko, přenosový systém
PS 05-21-01	Nýrsko - Zelená Lhota, TK a DOK
PS 06-21-02	ŽST Zelená Lhota, místní kabelizace
PS 06-21-03	ŽST Zelená Lhota, přenosový systém
PS 07-21-01	Zelená Lhota - Hamry-Hojsova Stráž, TK a DOK
PS 08-21-02	ŽST Hamry-Hojsova Stráž, místní kabelizace



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

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

PS 02-22-01	ŽST Janovice nad Úhlavou, zapojovač
PS 02-22-02	ŽST Janovice nad Úhlavou, EZS
PS 02-22-03	ŽST Janovice nad Úhlavou, ASHS
PS 04-22-01	ŽST Nýrsko, zapojovač
PS 04-22-02	ŽST Nýrsko, EZS
PS 04-22-03	ŽST Nýrsko, ASHS
PS 06-22-01	ŽST Zelená Lhota, zapojovač
PS 06-22-02	ŽST Zelená Lhota, EZS
PS 06-22-03	ŽST Zelená Lhota, ASHS
PS 08-22-01	ŽST Hamry-Hojsova Stráž, zapojovač
PS 08-22-02	ŽST Hamry-Hojsova Stráž, EZS
PS 08-22-03	ŽST Hamry-Hojsova Stráž, ASHS
PS 10-22-01	ŽST Špičák, zapojovač
PS 10-22-02	ŽST Špičák, EZS
PS 10-22-03	ŽST Špičák, ASHS
PS 11-22-02	Zast. Železná Ruda-město, EZS
PS 12-22-01	ŽST Železná Ruda-Alžbětín, zapojovač
PS 12-22-02	ŽST Železná Ruda-Alžbětín, EZS
PS 12-22-03	ŽST Železná Ruda-Alžbětín, ASHS
PS 12-22-04	ŽST Železná Ruda-Alžbětín, nahrávací systém

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

PS 01-23-01	Zast. Bezděkov, rozhlas
PS 02-23-01	ŽST Janovice nad Úhlavou, rozhlas
PS 02-23-02	ŽST Janovice nad Úhlavou, vizuální informační systém
PS 02-23-03	ŽST Janovice nad Úhlavou, přesný čas
PS 02-23-04	ŽST Janovice nad Úhlavou, kamerový systém
PS 02-23-05	ŽST Janovice nad Úhlavou, hlasové a orientační majáky
PS 03-23-01	Zast. Petrovice nad Úhlavou, rozhlas
PS 04-23-01	ŽST Nýrsko, rozhlas
PS 04-23-02	ŽST Nýrsko, vizuální informační systém
PS 04-23-03	ŽST Nýrsko, přesný čas



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

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

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

D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

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

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

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

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

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

E.1.2 Nástupiště

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

E.1.3 Železniční přejezdy

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



E.1.4 Mosty, propustky a zdi

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

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

E.2 Pozemní objekty

E.2.1 Pozemní objekty budov

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

SO 04-21-02 ŽST Nýrsko, prohlížeč jama

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

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

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

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

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

E.2.4 Orientační systém

SO 01-24-01 Zast. Bezděkov u Klatov, orientační systém

SO 02-24-01 ŽST Janovice nad Úhlavou, orientační systém

SO 03-24-01 Zast. Petrovice nad Úhlavou, orientační systém

SO 04-24-01 ŽST Nýrsko, orientační systém

SO 05-24-01 Zast. Dešenice, orientační systém

SO 06-24-01 ŽST Zelená Lhota, orientační systém

SO 08-24-01 ŽST Hamry-Hojsova Stráž, orientační systém

SO 09-24-01 Zast. Hojsova Stráž-Brčálník, orientační systém

SO 10-24-01 ŽST Špičák, orientační systém

SO 11-24-01 Zast. Železná Ruda-město, orientační systém

SO 11-24-02 Zast. Železná Ruda-centrum, orientační systém

SO 12-24-01 ŽST Železná Ruda-Alžbětín, orientační systém

E.2.5 Demolice

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

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.4 Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv)

SO 00-34-01 ŽST Klatovy, EOv - server

SO 02-34-01 ŽST Janovice nad Úhlavou, EOv

SO 04-34-01 ŽST Nýrsko, EOv

SO 06-34-01 ŽST Zelená Lhota, EOv

SO 08-34-01 ŽST Hamry-Hojsova Stráž, EOv

SO 10-34-01 ŽST Špičák, EOv

SO 12-34-01 ŽST Železná Ruda-Alžbětín, EOv

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

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

Struktura a značení provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO) vychází z následujícího klíče: PS AB-CD-EF nebo SO AB-CD EF, kde význam jednotlivých písmen značí:

PS – provozní soubor

SO – stavební objekt

Další písmena v pořadí znamenají:

AB - číslo traťového nebo staničního úseku (viz číslo traťového nebo staničního úseku)

CD - zatřídění PS nebo SO dle skladby směrnice č. 11/2006 GR SŽDC (např.: E.2.5 Demolice = 25)

EF - pořadové číslo PS nebo SO

Číslo traťového nebo staničního úseku:

00 - ŽST Klatovy nebo celý TÚ Klatovy - Železná Ruda

01 - TÚ Klatovy - Janovice nad Úhlavou

02 - ŽST Janovice nad Úhlavou

03 - ŽST Janovice nad Úhlavou - Nýrsko

04 - ŽST Nýrsko

05 - TÚ Nýrsko - Zelená Lhota

06 - ŽST Zelená Lhota

07 - TÚ Zelená Lhota - Hamry-Hojsova Stráž

08 - ŽST Hamry-Hojsova Stráž

09 - TÚ Hamry-Hojsova Stráž - Špičák

10 - ŽST Špičák

11 - TÚ Špičák - Železná Ruda-Alžbětín



12 - ŽST Železná Ruda-Alžbětín

9. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

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

Uvedená železniční trať má s výjimkou úseku Klatovy - Nýrsko typicky horský charakter, kdy trať je vedena na vysokých násypech a v hlubokých zářezích, často i skalních, které se neustále nepravidelně střídají o malých poloměrech.

Podle regionálního geomorfologického členění reliéfu ČSR (T. Czudek, 1972) náleží zájmové území do Šumavské soustavy, oblasti Šumavská hornatina, celku Šumava, podcelku Železnorudská hornatina, přičemž ŽST Nýrsko se nachází na okraji této oblasti, na úpatí Šumavského podhůří. Z regionálně geologického hlediska leží zájmové území v šumavském moldanubiku.

Jednotlivé lokality, s výjimkou Železné Rudy-Alžbětín, Nýrsko a Janovic nad Úhlavou se nacházejí ve svažitém území, zpravidla v odřezích, s následným vedením trati na vysokých násypech a v hlubokých, mnohdy i skalních, zářezích.

Z hlediska výškového se jednotlivé lokality nacházejí v nadmořské výšce v rozmezí od 465 (Nýrsko) do 836 (Špičák) m n.m.

Vzhledem k dlouhodobé nedostatečné údržbě je jak železniční svršek, tak železniční spodek ve stanicích ve velmi špatném, materiál kolejového roštu je značně zastaralý a vzhledem k malým poloměrům i značně opotřebený. Výjimku tvoří v některých stanicích pouze staniční koleje č. 1, jejichž technický stav je uspokojivý. Tyto koleje jsou ale při výstavbě nových nástupišť a následné změně konfigurace stanic vesměs rušeny a demontovány.

Nástupiště v ŽST a na zastávkách a zázemí ŽST i zastávek již nevyhovuje současným nárokům cestujících.

Stávající zabezpečovací a sdělovací zařízení je technicky i morálně opotřebováno také nevyhovuje nárokům na současnou moderní dobu.

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

Pro stavbu je navíc zapotřebí optimalizovat rozsah infrastruktury v jednotlivých ŽST, zejména vybudovat nová nástupiště výšky 550 mm nad TK, protože v současné době, s výjimkou Železná Ruda-Alžbětín a ŽST Špičák, tato nástupiště ve stanicích řešeného úseku chybí.

10. ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE

Přípravná dokumentace je členěna v souladu se Směrnicí generálního ředitele SŽDC s.o. č. 11/2006, schválené dne 30.6.2006 pod č.j.13 511/06-OP a obsahuje tyto části:

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná část



- C. Situace stavby
- D. Technologická část
- E. Stavební část
- F. Náklady a ekonomické hodnocení
- G. Doklady
- H. Geodetická dokumentace