



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



ČISTOPIS 05/2018

| | | | | |
|--------|--------------------------------|---------|---------------|-----------------|
| | | | | |
| 1 | Úpravy dle požadavků VÚŽ, a.s. | 06/2018 | Ing. Křivánek | <i>Křivánek</i> |
| Změna: | Název změny: | Datum: | Provedl: | Podpis: |

Investor, objednatel:



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Korespondenční adresa:

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

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



METROPROJEKT

Souprava číslo:

HIP:

Ing. Václav KŘIVÁNEK

tel.: +420 296 154 330

Specialista profese:

Ing. Václav KŘIVÁNEK

Stupeň: **DSP**

Podpis:

Křivánek

Podpis:

Křivánek

Název a účel díla:

**Peronizace v žst. Pačejov
a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009**

Zpracovatelské středisko:

S-60

tel.: +420 296 154 247

Vedoucí střediska:

Ing. Petr ZOBAL

Odpovědný projektant:

Ing. Václav KŘIVÁNEK

Název části díla:

Průvodní zpráva

A

Vypracoval:

Ing. Václav KŘIVÁNEK

Kontroloval:

Jan PEČÁNKA

Skart.
znak:

V20/2039

Datum:

05/2018

Počet
formátů:

Xx A4

Měřítko:

-

Název přílohy:

IČD:

17

7163

01

00

00

00

Změna:

-

Číslo příl.:

000

A.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

| | |
|--------------------------------|---|
| Název stavby: | Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 - 304,009 |
| Stupeň dokumentace: | Dokumentace pro stavební povolení a realizaci stavby (ve smyslu Vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, příloha č. 5, pro stavby drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení) |
| Datum zpracování: | 05/2018 |
| Charakter: | Rekonstrukce – liniová stavba |
| Druh stavby : | Stavba dráhy |
| Místo stavby: | |
| Kraj: | Plzeňský (trať České Budějovice – Plzeň) |
| Okres: | Klatovy, Plzeň - jih |
| Objednatel dokumentace: | Správa železniční dopravní cesty, s. o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 |
| Korespondenční adresa: | Správa železniční dopravní cesty, s. o. Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 |
| Hlavní inženýr stavby: | Pavel Vojáček Správa železniční dopravní cesty, s. o. Sušická 25, 326 00 Plzeň |
| Zhotovitel dokumentace: | METROPROJEKT Praha, a. s. I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2 IČ: 452 71 895, DIČ: CZ45271895 |
| Hlavní inženýr projektu: | Ing. Václav Křivánek |

A.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

A.2.1 Údaje o umístění stavby

Stavba bude probíhat na trati České Budějovice – Plzeň, v Plzeňském kraji, v okrese Klatovy a Plzeň – jih v kat. úz. Horažďovice [641855], Babín u Horažďovic [641871], Velký Bor u Horažďovic [779539], Horažďovická Lhota [770213], Jetenovice [779521], Pačejov [717304], Olšany u Kvášňovic [678236], Milčice [671550], Kovčín [671541], Nekvasovy [702757], Třebčice [697991], Dvorec [703460]

- číslo trati dle JŘ – č. 190, dle TTP 709B
- kategorie trati – CLS149
- traťový úsek Horažďovice předměstí – Pačejov (část); Žst. Pačejov; a Pačejov – Nepomuk (část)
- traťový úsek – TUDU 040142; 0401V1 a 040144
- obvod dráhy stavebních objektů – km 299,613 – 304,700; kabelizace bude v rozsahu km 289,600-313,900
- trať je zařazena do systému dopravní sítě TEN-T a Transevropské železniční sítě nákladní dopravy TERFN

A.2.2 Popis stavby z hlediska účelu a funkce

Celkovou koncepcí řešení projektu stavby „Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650- 304,009“ je odstranění lokálního propadu rychlosti v žst. Pačejov a tím dosažení zkrácení jízdních dob na trati České Budějovice - Plzeň. Dalším důvodem stavby je stávající vybavení žst. Pačejov, které neodpovídá dnešním standardům z hlediska pohybu cestujících. Realizací stavby dojde ke zvýšení traťové rychlosti, propustné výkonnosti trati, bezpečnosti cestujících a kultury cestování. Stavbou bude zajištěn vyhovující technický stav železničního svršku a spodku a bude nahrazeno zastaralé zabezpečovací a sdělovací zařízení novou technologií, umožňující dálkové řízení provozu.

A.2.3 Projektované kapacity stavby, údaje o provozu a technologiích a zařízeních

Rozsah dopravy ve výhledovém stavu po modernizaci celé tratě se uvažuje s dvouhodinovým celodenním provozem rychlíků relace R11, které budou ve špičkách doplněny spěšnými vlaky v přibližném prokladu 1 h. Segment rychlíků bude žst. Pačejov projíždět, segment spěšných vlaků bude v této stanici zastavovat stejně jako osobní vlaky v relaci Plzeň – Horažďovice předměstí ve dvouhodinovém intervalu, ve špičkách v intervalu 1 h. Výhledový rozsah dopravy bude odpovídat schválené studii proveditelnosti „Modernizace trati České Budějovice – Plzeň.“

Projektované kapacity:

- rychlost v předjízděné koleji 80 km/h
- traťová třída zatížení - D4 (22,5 t/nápravu, 8 t bm)
- prostorová průchodnost UIC – GC
- traťové a staniční zabezpečovací zařízení bude elektronické 3. kategorie

Technologické vybavení:

- kolejové obvody z PD byly nahrazeny počítači náprav, v rámci stavby nebude zřízen národní vlakový zabezpečovač.
- označníky byly v PD bílé sloupkové s modrou hlavicí, nyní dle požadavku SŽDC GŘ budou stávající označníky nahrazeny čtyřmi světelnými seřaďovacími návěstidly (2x bílomodrá na obě strany), která budou plnit funkci označníku.
- předvěsti budou situovány na minimální vzdálenost 700 m (vlaky vybavené ETCS budou moci jezdit v cílovém stavu rychlostí nad 100 km/h, vlaky bez ETCS budou jezdit maximální rychlostí 100 km/h, čemuž odpovídá zábrzdná vzdálenost 700 m).

v oblasti železničního svršku a spodku:

- parametry žel. svršku a spodku budou odpovídat výhledové rychlosti dle výše uvedené studie proveditelnosti
- bude kompletně vyměněn kolejový rošt, část materiálu bude regenerovaná z výzisku, zbylý materiál bude nový
- nové kolejnice tvaru 60 E2 (dlouhé kolejnicové pásy dl. 75 m svařené v BK),
- nové betonové pražce B91 S/1 s bezpodkladnicovým pružným upevněním W14

V rámci kolejových úprav dojde k redukci staničních kolejí. V novém stavu jsou ve stanici navrženy tři dopravní koleje, hlavní koleje č. 1 a 2 a předjízdna č. 3. Předjízdna kolej č. 3 je rozdělena výhybkou č. 6 na koleje č. 3 a 3a. Touto výhybkou jsou do koleje č. 3 napojeny manipulační koleje č. 5 a 5a. Traťová kolej č. 1 v žst. bude navržena na průjezd rychlostí 100 km/h, dopravní kolej č. 3 bude navržena pro rychlost 80 km/h. Manipulační koleje 40 km/h.

Celkem 1 úrovnový přejezd bude přešesťen tzn. že stávající konstrukce přejezdu bude nahrazena novou konstrukcí a to včetně přilehlých částí komunikace. Rovněž bude upraven nevyhovující úhel křížení trati s komunikací.

v oblasti nástupišť:

- v zastávce Kovčín budou zřízena nová nástupiště výšky 550 mm nad T.K. délky 120 s bezbariérovým přístupem.
- v žst. Pačejov bude navržena dvojice mimoúrovňových nástupišť délek 120 m, nástupiště č. 1 je vnější a nástupiště č. 2 ostrovní jednostranné. Šířka nástupišť je 3 m, výška nástupní hrany 550 mm nad TK

v oblasti mostních staveb:

- v řešeném úseku je 1 nový podchod, 2 rekonstruované mosty, 9 rekonstruovaných propustků a 2 nadjezdy (ochranné sítě).

v oblasti pozemních staveb:

- bude rekonstruována stávající VB, zřízen objekt zastřešení výstupů z podchodu a nové antivandal. přístřešky na zast. Kovčín.

v oblasti trubních vedení:

- navržena nová dešťová kanalizace, která bude odvádět dešťové vody ze střech budov, zastřešení nástupiště a podchodu, odvodňovacích prvků a rovněž bude využit pro napojení trativodů a odvedení těchto odpadních vod do nedaleké bezejmenné vodoteče.

v oblasti pozemních komunikací:

- v zastávce a v žst budou nově řešeny přístupy na nástupiště a jejich napojení na stávající komunikace.
- součástí stavby je i úprava stávající komunikace u podjezdu v km 301,885 a zhotovení zpevněné plochy v km 301,7, která bude sloužit jako nakládací plocha

v oblasti trakčních a energetických zařízení

- stávající trakční vedení 25 kV AC v žst Pačejov bude v nezbytném rozsahu demontováno a nahrazeno vedením novým, shodné proudové trakční soustavy.

v oblasti zabezpečovacího zařízení:

- staniční zabezpečovací zařízení III. kategorie (decentralizované) - Elektronické stavědlo

s úsekovým ovládáním z JOP v žst. Horažďovice - předměstí, z možností ovládání z CDP v případě další centralizace.

- hlavní napájení zab. zař. bude z nové trakční TS 25/0,4kV, záložní z nové TS 22/0,4 napojené na distribuční síť, včetně možnosti připojení na mobilní zdroj .

v oblasti sdělovacího zařízení :

- v rámci místní kabelizace je řešena kabelizace k novým VTO u vjezdových návěstidel a propojení nových objektů a zařízení v žst. Pačejov.
- v Pačejově bude hlášení pro cestující realizováno novými reproduktory umístěnými na obou nástupištích, v podchodu a u výpravní budovy (v čekárně). Na nástupištích se předpokládá, že reproduktory budou umístěny na stožáry osvětlení s oddělením 4 kV.
- projekt obsahuje kamerový systém hlídající hrany nástupišť a podchod, včetně úložiště dat. Kamery bude možné on-line sledovat na monitoru dispečerského pracoviště v žst. Horažďovice př.
- na zastávce Kovčín bude pouze dálkově ovládané rozhlasové zařízení v minimalizované konfiguraci dvou reproduktorů na každém nástupišti.

v oblasti silnoproudé technologie, dálkové diagnostiky a DŘT:

- v nové technologické budově Pačejov bude pro ústřední ovládání rozvodny TS 22/0,4 kV provedeno osazení nové telemechanické jednotky PLC včetně dotykového panelu.
- objekt bude zapojen do sítě VLAN elektrodispečinku Plzeň pomocí komunikačního rozhraní Ethernet.
- ústředně ovládaná technologie: TS 22/0,4 kV, Rnn, dveřní kontakt, apod.
- bude realizována nová drážní trafostanice 22/0,4 kV s rozvodnou nn. Trafostanice bude napájena pomocí nové přípojky 22 kV z distribuční sítě ČEZ.
- z rozvodny nn budou napojeny veškeré odběry ve stanici včetně výpravní budovy, mimo nového elektrického ohřevu výměn (EOV).
- zabezpečovací zařízení bude napájeno ze dvou nezávislých zdrojů, z trakčního vedení 25 kV AC a zálohově z TS 22/0,4 kV. Pro účely napájení zab. zař. z trakce bude instalována nová TS 25/0,4 kV.
- elektrický ohřev výměn bude napájen z trakčního vedení 25 kV AC pomocí kioskových trafostanic 25/0,46 kV, které budou umístěny na obou zhlaví stanice.
- pro osvětlení nástupišť a přístupových komunikací v zastávkách a žst budou standardně navrženy nové sklopné stožárky výšky 6 m osazené výbojkovými svítidly 70 W.

A.3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

A.3.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Oproti předchozímu schválenému stupni dokumentace došlo v objektové skladbě k vypuštění stavebního objektu SO 05-20-04, Most v ev. km 302,850 na základě požadavku objednatele (SŽDC, s. o., Stavební správa Západ) a k dodatečnému zkrácení stavby o cca 500 m po podání žádosti o stavební povolení, rovněž dle požadavku SŽDC, SSZ Plzeň (vypuštění SO 05-20-05, Most v ev. km 304,375 a SO 05-21-10, Propustek v ev. km 304,529.

PS 05-01-01 Žst. Pačejov, staniční zabezpečovací zařízení

| | |
|-------------|--|
| PS 05-01-03 | HOPA, traťové zabezpečovací zařízení |
| PS 05-01-04 | PANE, traťové zabezpečovací zařízení |
| PS 05-01-02 | Žst. Pačejov, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení |
| PS 05-02-01 | Žst. Pačejov, místní kabelizace |
| PS 05-02-02 | Žst. Pačejov, přenosové systémy |
| PS 05-02-07 | Kabelizace Horažďovice př.(mimo) – Pačejov - Nepomuk |
| PS 05-02-03 | Žst. Pačejov, vnitřní sdělovací zařízení |
| PS 05-02-04 | Žst. Pačejov, rozhlas pro cestující |
| PS 05-02-05 | Žst. Pačejov, informační systém |
| PS 05-02-06 | Žst. Pačejov, kamerový systém |
| PS 05-02-08 | Zastávka Kovčín, sdělovací zařízení |
| PS 05-06-01 | Žst. Pačejov, DŘT |
| PS 05-06-02 | Žst. Pačejov, SpS - doplnění DŘT a MŘS |
| PS 05-06-03 | ED Plzeň, doplnění DŘT a řídicího systému |
| PS 05-06-04 | Žst. Pačejov DDTS ŽDC |
| PS 05-06-05 | ED Plzeň, doplnění InS a K systému DDTS ŽDC |
| PS 05-03-01 | Žst. Pačejov - úpravy technologie spínací stanice |
| PS 05-03-02 | Žst. Pačejov, TS 22/0,4 |
| PS 05-03-03 | Žst. Pačejov, záložní napájení zab.zař. z mobilního zdroje |
| PS 05-03-04 | Žst. Pačejov, trakční TS 25/0,4 kV |
| SO 05-10-01 | Žst. Pačejov, železniční svršek |
| SO 05-11-01 | Žst. Pačejov, železniční spodek |
| SO 05-15-01 | Žst. Pačejov, výstroj a značení trati |
| SO 05-14-01 | Žst. Pačejov, nástupiště |
| SO 05-14-02 | Zast. Kovčín, nástupiště |
| SO 05-13-01 | Žst. Pačejov, rekonstrukce úrovněového přejezdu v km 304,090 |
| SO 05-20-01 | Most v ev. km 300,177 |
| SO 05-20-02 | Most - podchod v km 301,378 |
| SO 05-20-03 | Most v ev. km 301,885 |
| SO 05-21-01 | Propustek v ev. km 300,504 |
| SO 05-21-02 | Propustek v ev. km 300,690 |
| SO 05-21-03 | Propustek v ev. km 301,428 |
| SO 05-21-04 | Propustek v ev. km 301,680 |
| SO 05-21-05 | Propustek v ev. km 301,843 |
| SO 05-21-06 | Propustek v ev. km 302,048 |
| SO 05-21-07 | Propustek v ev. km 302,397 |
| SO 05-21-08 | Propustek v ev. km 303,389 |
| SO 05-21-09 | Propustek v ev. km 303,630 |

| | |
|-------------|---|
| SO 05-22-01 | Silniční nadjezd v km 299,665 - ochranné sítě |
| SO 05-22-03 | Silniční nadjezd v km 302,236 - ochranné sítě |
| SO 05-23-01 | Opěrná zeď km 301,88 |
| SO 05-70-01 | Žst. Pačejov, dešťová kanalizace |
| SO 05-30-01 | Žst. Pačejov, zpevněné plochy |
| SO 05-30-02 | Žst. Pačejov, úprava komunikace v km 301,909 |
| SO 05-44-01 | Žst. Pačejov, kabelovod |
| SO 05-40-01 | Žst. Pačejov, stavební úpravy VB |
| SO 05-41-01 | Žst. Pačejov, zastřešení výstupů z podchodu |
| SO 05-41-02 | Zast. Kovčín, přístřešky |
| SO 05-43-01 | Žst. Pačejov, orientační systém |
| SO 05-43-02 | Zast. Kovčín, orientační systém |
| SO 05-45-01 | Žst. Pačejov, demolice |
| SO 05-60-01 | Žst. Pačejov, úpravy trakčního vedení |
| SO 05-60-02 | Žst. Pačejov, připojení SpS na trakční vedení |
| SO 05-60-03 | Žst. Pačejov, připojení TR EOv na TV |
| SO 05-61-01 | Žst. Pačejov, EOv |
| SO 05-62-01 | Žst. Pačejov, úprava venkovního osvětlení |
| SO 05-62-02 | Žst. Pačejov, úprava rozvodů nn |
| SO 05-62-03 | Žst. Pačejov, dálkové ovládání odpojovačů |
| SO 05-62-04 | Žst. Pačejov, přípojka 22 kV |
| SO 05-62-05 | Zast. Kovčín, úprava venkovního osvětlení |
| SO 05-64-01 | Žst. Pačejov, ukolejnění |

A.3.1 Přehled výchozích podkladů

Záměr projektu „Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009“, zpracovatel METROPROJEKT Praha, a. s., I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, datum 09/2016

Přípravná dokumentace „Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009“, zpracovatel METROPROJEKT Praha, a. s., I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, datum 09/2014

Posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby „Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009“, zpracovatel SŽDC. s. o., Stavební správa západ, č. j. 342/2017-SŽDC-SSZ-UT2-Voj ze dne 17.1.2017.

Schvalovací protokol přípravné dokumentace stavby „Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009“ č. j. 5716/2017-SŽDC-O6-Hor ze dne 6.2.2017.

Rozhodnutí o umístění stavby „Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009“ vydaný MÚ Horažďovice, Odbor výstavby a územního plánování č. j. MH/08781/2017 ze dne 20.6.2017.

EIA - dle závěru zjišťovacího řízení Krajského úřadu Plzeňského kraje, odboru životního

prostředí, č. j. ŽP/323/15, ze dne 12. 1. 2015 záměr „Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 – 304,009“ nemá významný vliv na životní prostředí a proto nebyl posuzován podle zákona.

Provedené průzkumy:

- Geotechnický a stavebně technický průzkum – GeoTec GS, a.s. 05/2014
- Zaměření – SŽDC, s. o., Správa železniční geodézie 08-2013, aktualizace 05/2017
- Akustická studie, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., 11/2013

Zákony, vyhlášky

K nejdůležitějším zákonům a vyhláškám, ze kterých se vycházelo při zhotovení dokumentace pro výběr dodavatele stavby, patří:

- zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (Stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 186/2006 Sb., o změně některých zákonů souvisejících s přijetím stavebního zákona a zákona o vyvlastnění
- zákon č. 114/1995 Sb. o vnitrostátní plavbě v platném znění
- vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb
- vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území
- vyhláška č. 268/2009 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu
- vyhláška č. 526/2006 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení stavebního zákona ve věcech stavebního řádu
- vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích (Silniční zákon) v platném znění
- zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v platném znění
- zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů
- vyhláška č. 173/1995 Sb. Dopravní řád drah v platném znění
- vyhláška č. 177/1995 Sb. Stavební a technický řád drah v platném znění
- vyhláška č. 259/2016 Sb., která mění vyhl. 222/1995 Sb. o vodních cestách, plavebním provozu.
- zákon 185/2001 Sb. o odpadech, ve znění pozdějších předpisů
- zákon 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.
- Směrnice Generálního ředitele SŽDC, s.o. č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ v platném znění

- č. 32/2007 „Zásady rekonstrukce regionálních drah“ v platném znění

Normy, předpisy

Ve výčtu norem jsou uvedeny pouze ty nejdůležitější, mající vztah především k problematice navrhování komunikačních a drážních zařízení:

- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací
- ČSN 73 6360 – 1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a jejich prostorová poloha, část 1: Projektování
- ČSN 73 6360 – 2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic
- ČSN EN 15273 Průjezdne průřezy tratí a obrysy vozidel
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- Technicko-kvalitativní podmínky staveb státních drah (z roku 2000, včetně aktualizací)
- SŽDC D 1 - Dopravní a návěštní předpis
- SŽDC S3, Železniční svršek
- SŽDC S4, Železniční spodek
- SŽDC E11 Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC
- SŽDC Bp1, Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- Předpis S5, Správa mostních objektů

A.4 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

A.4.1 ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI STAVBY

Železniční stanice Pačejov 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.

Železniční stanice Pačejov je mezilehlou stanicí pro trať č. 190, která je nejvýznamnější železniční spojnici Plzeňského a Jihočeského kraje.

Železniční trať č. 190 je kromě celostátního významu i významnou regionální tratí v jihovýchodní části Plzeňského kraje. Stávající infrastruktura neodpovídá významu tratě, limituje její konkurenceschopnost a další rozvoj z hlediska nabízených přepravních služeb. Trať je zařazena do systému Integrované dopravy Plzeňska.

Z hlediska železniční trasy je stanice Pačejov místem lokálního propadu rychlosti. V navazujících traťových úsecích je traťová rychlost 90 km/h (směrem na Horažďovice předměstí je od km 299,67 traťová rychlost 100 km/hod), zatímco ve stanici Pačejov je vlivem nedostatečných parametrů směrových oblouků v hlavních kolejích rychlost jen 60 km/h ve směru od Českých Budějovic a 65 km/h ve směru od Plzně. 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. Železniční svršek vykazuje v některých úsecích značné opotřebení, některé koleje (spojka koleje č. 5 - 7) jsou nesjízdné.

Zabezpečovací zařízení - stanice je vybavena elektromechanickým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie s elektromotorickými přestavníky a světelnými návěstidly vzor 5007 s dvěma závislými stavědly z roku 1964. Elektromechanické zařízení je obsluhováno výpravčím a dvěma signalisty. Staniční zabezpečovací zařízení je na konci životnosti.

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

Trakční vedení je částečně v havarijním stavu, včetně stožárů TV. Ve stanici je nevhodně umístěno neutrální pole, které limituje provoz některých souprav na trati.

Stávající přípojka nn, napájená z distribuční trafostanice, je zastaralá. Je nutné vybudovat novou přípojku a distribuční trafostanici 22/0,4 kV. Trafostanice nemá dostatečný příkon pro napojení všech zařízení, která jsou dnes běžně používána. Ve stanici není např. osazen elektrický ohřev výměn.

Z hlediska komfortu a bezpečnosti cestujících neodpovídají stávající nástupiště dnešním standardům. Nástupiště s výškou nástupní hrany 200-300 mm nad TK se dnes již opouštějí a jsou nahrazována nástupišti o výšce 550 mm nad TK. Stejně tak neexistující informační systém pro cestující snižuje komfort cestování.

Z hlediska provozu je omezujícím prvkem vzájemná poloha nástupišť a neutrálního pole nad staničními kolejemi.

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

Pomocí souhrnu technických návrhů a opatření mají být proto v zájmové oblasti zajištěna následující vylepšení, která odstraní nevyhovující současný stav:

- 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. Pačejov připravena na bezproblémové odbavení

plánované poptávky po regionální železniční přepravě. Realizací rekonstrukce trati dojde ke zkrácení jízdních dob ve stanici. Zvýší se propustnost trati. Instalací nových technologických zařízení bude zvýšena bezpečnost železničního provozu a zároveň budou sníženy provozní náklady.

A.4.2 ÚDAJE O VYŠŠÍCH KVALITATIVNÍCH TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH PARAMETRECH STAVBY

V rámci tohoto projektu dochází ke změně následujících parametrů stavby:

- v rozsahu upravovaných kolejí jsou navrženy nové konstrukce železničního spodku, tak aby byly splněny požadavky předpisu S4 Železniční spodek a byla dosažena traťová třída zatížení D4
- v rozsahu upravovaných kolejí je navrženo odvodnění konstrukcí železničního spodku
- všechna stávající jsou demontována a nahrazena novými s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Délky nástupišť jsou prodlouženy na 120 m
- přístup cestujících na nástupiště a je bezbariérový. Přístupové komunikace jsou nově povrchově upraveny
- bezpečnost železničního provozu je zvýšena použitím elektronického zabezpečovacího zařízení 3. kategorie, místo původního dnes již zastaralého mechanického zařízení
- výhybky budou nově ústředně ovládány z jednotného obslužného pracoviště
- stávající sdělovací zařízení je nahrazeno novým elektronickým zařízením, včetně nového rozhlasového a informačního systému pro cestující
- všechny ústředně ovládané výhybky budou vybaveny elektrickým ohřevem výměn
- osvětlení stanice je navrženo v souladu s novým kolejovým řešením.
- všechna nástupiště a přístupové komunikace k nim budou nově osvětleny.
- veškeré silnoproudé systémy budou napojeny na elektrodispečink a budou dálkově ovládány.
- stávající, hydrotechnicky nevyhovující, konstrukce propustků jsou nově navrženy.
- pochozí plochy a nástupiště budou odpovídat technickým a stavebním požadavkům uvedených ve vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj ČR č.398/2009 Sb.

A.4.3 ZDŮVODNĚNÍ UMÍSTĚNÍ STAVBY

Umístění stavby vychází se současné polohy tratě. Navržené kolejové řešení ve značné míře kopíruje stávající směrové řešení. Významnější odchylky od stávajícího směrového řešení nebyly plánovány s ohledem na složité majetkoprávní vypořádání s vlastníky potenciálně dotčených pozemků. S ohledem na rozsah investice a zlepšení stávajících parametrů tratě po realizaci stavby, se ukazuje umístění stavby na těchto pozemcích v podstatě jako jediné možné.

A.5 PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB, PROZATÍMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB KE ZKUŠEBNÍMU PROVOZU, DOBA JEHO TRVÁNÍ VE VZTAHU K DOKONČENÍ KOLAUDACE A UŽÍVÁNÍ STAVBY

A.5.1 Údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu

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

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

Vzhledem k nepřerušení železničního provozu po dobu výstavby budou dílčí ucelené části stavby přejímány od zhotovitele a postupně uváděny do zkušebního provozu. Podrobnosti určuje dokumentace v části F – Organizace výstavby. Po dokončení všech stavebních postupů bude funkce stavby jako celku ověřována konečným zkušebním provozem.

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

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

A.6 PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE

| | |
|-------------|---|
| PS 05-01-01 | Žst. Pačejov, staniční zabezpečovací zařízení |
| PS 05-01-03 | HOPA, traťové zabezpečovací zařízení |
| PS 05-01-04 | PANE, traťové zabezpečovací zařízení |
| PS 05-01-02 | Žst. Pačejov, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení |
| PS 05-02-01 | Žst. Pačejov, místní kabelizace |
| PS 05-02-02 | Žst. Pačejov, přenosové systémy |
| PS 05-02-07 | Kabelizace Horažďovice př.(mimo) – Pačejov - Nepomuk |
| PS 05-02-03 | Žst. Pačejov, vnitřní sdělovací zařízení |
| PS 05-02-04 | Žst. Pačejov, rozhlas pro cestující |
| PS 05-02-05 | Žst. Pačejov, informační systém |
| PS 05-02-06 | Žst. Pačejov, kamerový systém |
| PS 05-02-08 | Zastávka Kovčín, sdělovací zařízení |
| PS 05-06-01 | Žst. Pačejov, DŘT |
| PS 05-06-02 | Žst. Pačejov, SpS - doplnění DŘT a MŘS |

| | |
|-------------|---|
| PS 05-06-03 | ED Plzeň, doplnění DŘT a řídicího systému |
| PS 05-06-04 | Žst. Pačejov DDTS ŽDC |
| PS 05-06-05 | ED Plzeň, doplnění InS a K systému DDTS ŽDC |
| PS 05-03-01 | Žst. Pačejov - úpravy technologie spínací stanice |
| PS 05-03-02 | Žst. Pačejov, TS 22/0,4 |
| PS 05-03-03 | Žst. Pačejov, záložní napájení zab.zař. z mobilního zdroje |
| PS 05-03-04 | Žst. Pačejov, trakční TS 25/0,4 kV |
| SO 05-10-01 | Žst. Pačejov, železniční svršek |
| SO 05-11-01 | Žst. Pačejov, železniční spodek |
| SO 05-15-01 | Žst. Pačejov, výstroj a značení trati |
| SO 05-14-01 | Žst. Pačejov, nástupiště |
| SO 05-14-02 | Zast. Kovčín, nástupiště |
| SO 05-13-01 | Žst. Pačejov, rekonstrukce úrovňového přejezdu v km 304,090 |
| SO 05-20-01 | Most v ev. km 300,177 |
| SO 05-20-02 | Most - podchod v km 301,378 |
| SO 05-20-03 | Most v ev. km 301,885 |
| SO 05-21-01 | Propustek v ev. km 300,504 |
| SO 05-21-02 | Propustek v ev. km 300,690 |
| SO 05-21-03 | Propustek v ev. km 301,428 |
| SO 05-21-04 | Propustek v ev. km 301,680 |
| SO 05-21-05 | Propustek v ev. km 301,843 |
| SO 05-21-06 | Propustek v ev. km 302,048 |
| SO 05-21-07 | Propustek v ev. km 302,397 |
| SO 05-21-08 | Propustek v ev. km 303,389 |
| SO 05-21-09 | Propustek v ev. km 303,630 |
| SO 05-22-01 | Silniční nadjezd v km 299,665 - ochranné sítě |
| SO 05-22-03 | Silniční nadjezd v km 302,236 - ochranné sítě |
| SO 05-23-01 | Opěrná zeď km 301,88 |
| SO 05-70-01 | Žst. Pačejov, dešťová kanalizace |
| SO 05-30-01 | Žst. Pačejov, zpevněné plochy |
| SO 05-30-02 | Žst. Pačejov, úprava komunikace v km 301,909 |
| SO 05-44-01 | Žst. Pačejov, kabelovod |
| SO 05-40-01 | Žst. Pačejov, stavební úpravy VB |
| SO 05-41-01 | Žst. Pačejov, zastřešení výstupů z podchodu |
| SO 05-41-02 | Zast. Kovčín, přístřešky |
| SO 05-43-01 | Žst. Pačejov, orientační systém |
| SO 05-43-02 | Zast. Kovčín, orientační systém |
| SO 05-45-01 | Žst. Pačejov, demolice |

| | |
|-------------|---|
| SO 05-60-01 | Žst. Pačejov, úpravy trakčního vedení |
| SO 05-60-02 | Žst. Pačejov, připojení SpS na trakční vedení |
| SO 05-60-03 | Žst. Pačejov, připojení TR EOv na TV |
| SO 05-61-01 | Žst. Pačejov, EOv |
| SO 05-62-01 | Žst. Pačejov, úprava venkovního osvětlení |
| SO 05-62-02 | Žst. Pačejov, úprava rozvodů nn |
| SO 05-62-03 | Žst. Pačejov, dálkové ovládání odpojovačů |
| SO 05-62-04 | Žst. Pačejov, přípojka 22 kV |
| SO 05-62-05 | Zast. Kovčín , úprava venkovního osvětlení |
| SO 05-64-01 | Žst. Pačejov, ukolejnění |

A.7 PŘEHLED VLASTNÍKŮ POPŘÍPADĚ SPRÁVCŮ HMOTNÝCH INVESTIČNÍCH PROSTŘEDKŮ

SO 05-22-01 *Silniční nadjezd v km 299,665*

vlastník Plzeňský kraj, hospodaření se svěřeným majetkem kraje: Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace

SO 05-22-03 *Silniční nadjezd v km 302,236*

vlastník obec Olšany u Kvášňovic

ostatní PS a SO dle A.6

vlastník Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu: Správa železniční dopravní cesty, s. o.

A.8 INFORMACE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU, VČETNĚ BEZBARIEROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY

Výchozím podkladem pro řešení jsou tyto základní právní předpisy, které zajišťují i možnost bezbariérového užívání stavby:

- zákon č. 183/2006 Sb. (Stavební zákon)
- zákon č. 127/2005 Sb. (Zákon o elektronických komunikacích)
- zákon č. 266/1994 Sb. (Zákon o drahách)
- zákon č. 361/2000 Sb. (Zákon o provozu na pozemních komunikacích)-
- vyhláška č. 177/1995 Sb. (Stavební a technický řád drah v platném znění)
- vyhláška č. 30/2001 Sb. (pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích)
- nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky ve znění pozdějších předpisů

a dále věcné podklady např.:

- ČSN 73 6102, ČSN 73 6110 včetně Z1,
- TN TZUS 12.03.04 až 07
- Vzorový list SŽDC Ž8.7

- TS SŽDC 3-2007/S
- Směrnice č.118 SŽDC.

Pro osoby s omezenou schopností pohybu se pro přístup na nástupiště zřizují komunikace s podélným sklonem. Pozemní komunikace a veřejná prostranství (např. nástupiště) svými podélnými i příčnými sklony a výškovými rozdíly musí umožnit užívání osobám s omezenou schopností pohybu. Součástí stavby přístupné veřejnosti musí splňovat požadavky na průchozí profily a protiskluznost povrchů. Použité materiály a výrobky musí splňovat podmínky vyhlášky č. 398/2009 Sb. a nařízení vlády č. 163/2002 Sb.

Pro osoby s omezenou schopností orientace se smyslovým postižením zraku se na nástupišťích zřizují hmatové úpravy dle vzorového listu SŽDC. Na pozemních komunikacích a veřejných prostranstvích se navrhuje hmatové úpravy dle ČSN 73 6110. Ve všech částech stavby přístupných veřejnosti musí být funkční přirozené vodící linie s odpovídajícím průchozím profilem navazujícím na tyto linie. Nedílnou součástí orientačního systému pro veřejnost jsou akustické majáčky dálkově spouštěné uživateli (součást technologických PS). Informační systém pro veřejnost musí splňovat požadavky na užívání touto skupinou zdravotně postižených podrobnosti (akustický dálkově uživateli spouštěný výstup elektronických závěsných prvků IS). Použité materiály a výrobky musí splňovat podmínky vyhlášky č. 398/2009 Sb. a nařízení vlády č. 163/2002 Sb.

Dále Železniční trať je 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 Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Chodníky, nástupiště veřejné dopravy, úrovně i mimoúrovňové přechody, chodníky a ostatní pochozí plochy musí umožňovat samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci. Konstrukce nástupišť a přístupových komunikací k nim jsou vybaveny vodícími liniemi a varovnými a signálními pásy. Přístupové komunikace mají podélný sklon nejvýše v poměru 1:12. Nástupiště mají výšku odpovídající použitému vozovému parku, aby byl zajištěn bezbariérový přístup do dopravních prostředků tzn. 550 mm nad T.K.

Krycí rošty odvodňovacích žlabů budou mít v jednom směru max. rozměr otvoru 15 mm.

Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

Navržené řešení odpovídá 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“.

Nástupiště budou opatřena vodícími liniemi s funkcí varovného pásu. Vodící linie šířky 400 mm bude umístěna ve vzdálenosti 800 mm od nástupní hrany. Varovný pás bude mít šířku 0,15 m a pro optické zvýraznění bude vyznačen žlutým pruhem. Bude použit nátěr splňující OTP (součinitel smykového třetí = 0,6, odstín RAL 1003). Varovný pás umístěný v prostoru napojení přístupového chodníku na nástupiště a stávající komunikace bude od

hrany této komunikace odsazen o bezpečnostní odstup 500 mm.

Signální pásy vyznačují důležité trasy a přístup k orientačně důležitým místům. Signální pás musí mít šířku 800-1000 mm. Signální pásy budou vytvořeny reliéfní dlažbou s výstupky tvaru číček. Barva v prostoru nástupiště bude odpovídat barevnosti nástupiště. V ostatních případech bude pás proveden v barevně kontrastním provedení.

Vlastní plocha nástupiště je tvořena dlaždicemi minimálního rozměru 200x200 mm bez sražených hran. Dlaždice budou položeny na pískovém podsypu s max. šířkou spár 3 mm.

Na přístupových komunikacích vybavených zábradlím je spodní hrana zábradlí ve výšce 100 mm nad povrchem komunikace a tvoří vodící linii.

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.

Sloupy veřejného osvětlení umístěné v ploše nástupiště budou kontrastně zvýrazněny oproti pozadí pomocí pruhu šířky nejméně 50mm, umístěného ve výšce 1400 – 1600mm.

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením

V žst. Pačejov i zastávce Kovčín bude použit informační systém pro cestující, který tvoří odjezdové tabule a nástupištní panely. Cestující budou pomocí těchto zařízení vizuálně informováni o dopravní situaci.

A.9 ČLENĚNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

A. Průvodní zpráva

B. Souhrnná část

- B.1 Souhrnná technická zpráva
- B.2 Provozní a dopravní technologie
- B.3 Vliv stavby na životní prostředí
- B.4 Odolnost a zabezpečení stavby - část PBR
- B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí
- B.8 Dopravní opatření

C. Situace stavby

- C.1 Přehledná situace oblasti stavby
- C.1 Přehledná situace - Kabelizace HOp-PA
- C.1 Přehledná situace - Kabelizace PA-NE
- C.2 Koordinační situace stavby 1. - 4. díl

D. Technologická část

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

- D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení
- D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení
- D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

D.2 Železniční sdělovací zařízení

- D.2.1 Kabelizace (místní,dálková) vč.přenosových systémů
- D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

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

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.1 Dispečerská řídicí technika

D.3.4. Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic

D.3.5. Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)

D.3.7 Provozní rozvod silnoproudu

D.3.8. Napájení zab. a sděl. zařízení z trakčního vedení

E. E. Stavební část

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

E.1.2 Nástupiště

E.1.3 Železniční přejezdy

E.1.4 Mosty, propustky, zdi

E.1.6 Potrubní vedení

E.1.8 Pozemní komunikace

E.1.9 Kabelovody

E.2 Pozemní staveb. obj., včetně jejich tech. vybavení a ZTI

E.2.1 Pozemní objekty budov

E.2.2 Zastřešení nástupišť

E.2.4 Orientační systém

E.2.5 Demolice

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

E.3.4 Ohřev výměn (EOV)

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

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

F. Organizace výstavby

G. Náklady a ekonomické hodnocení staveb

H. Doklady

I. Geodetická dokumentace – majetkoprávní elaborát

J. Geotechnický průzkum

A.10 SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ S PŘÍMOU VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY

Subsystem Energie

D.3.4.1 PS 05-03-01, Žst. Pačejov - úpravy technologie spínací stanice

E.3.1.1 SO 05-60-01, Žst. Pačejov, úpravy trakčního vedení

E.3.1.2 SO 05-60-02, Žst. Pačejov, připojení SpS na trakční vedení

E.3.1.3 SO 05-60-03, Žst. Pačejov, připojení TR EOV na TV

- E.3.7.1 SO 05-64-01, Žst. Pačejov, ukolejnění
E.1.4.31 SO 05-22-01, Silniční nadjezd v km 299,665 - ochranné sítě
E.1.4.32 SO 05-22-03, Silniční nadjezd v km 302,236 - ochranné sítě

A.11 KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

Koordinace probíhala zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:

- a) GSM-R Plzeň – České Budějovice (IXPROJEKTA s.r.o., přípravná dokumentace)
- b) Rekonstrukce žst. Horažďovice předměstí (Berger Bohemia a.s., realizace 2016 - dokončena)
- c) Modernizace trati České Budějovice – Plzeň (SUDOP Praha, a. s. a METROPROJEKT, a. s., schválená studie proveditelnosti)

A.12 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Předpokládané zahájení stavby I.Q 2019

Předpokládané ukončení stavby 4.Q 2020