

B.0 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

B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1.1 PRŮZKUMY A PODKLADY

Dendrologický průzkum

Budou vyhodnoceny dřeviny i zapojené porosty dřevin, které se nachází v záboru stavby, či v jeho těsné blízkosti. Budou vytipovány dřeviny, které bude v souvislosti se záměrem potřeba vykácet. Budou vyčleněny dřeviny, které budou dosahovat rozměrů nad 80 cm obvodu ve výšce 130 cm, a dále zapojené porosty dřevin s rozlohou nad 40 m², u těchto dřevin je v případě kácení nutno požádat příslušný orgán ochrany přírody o povolení k jejich kácení. Výčet dřevin, jejich rozměry a umístění na pozemcích bude uvedeno v tabulkách v přílohách Dendrologického průzkumu.

- údaje o provedených průzkumech, měření a závěry z nich vyplývající pro zpracování projektu a realizace stavby,
- vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území,
- použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě polohové a výškové (primárního systému).

B.1.2 OCHRANNÁ PÁSMÁ

PUPFL

Záměr se v některých úsecích nachází v ochranném pásmu lesa, které je vymezeno 50 m od okraje lesa. K dotčení pozemků v ochranném pásmu PUPFL je třeba souhlasu příslušného orgánu státní správy lesů.

VODA

CHOPAV (chráněné oblasti přirozené akumulace vod)

Záměr leží zcela mimo chráněné oblasti přirozené akumulace vod (<http://heis.vuv.cz/>).

Ochranné pásmo vodních zdrojů (<http://heis.vuv.cz/>)

Záměr prochází cca 200 západně od ochranného pásma vodního zdroje HJ 1 a HJ 2, ochranné pásmo je omezeno okrajem zástavby Pačejov – nádraží.

Záměr prochází ochranným pásmem vodního zdroje 2a a 2b vodovodu pro mlékárny Dvorec v k. ú. Dvorec a Třebčice

Katastrální území	Vodní zdroj	Vydal, dne, č. j.
Pačejov	HJ 1 a HJ 2	OkÚ Klatovy, 27. 5. 1996, ŽP 1002/96-231-2P
Třebčice, Dvorec	Vodovod pro mlékárny Dvorec v k. ú. Dvorec a Třebčice	ONV Plezň-jjih, 23. 11. 1987, ZVLH/1445/87

Citlivé oblasti

Ve smyslu nařízení vlády č. 401/2015 Sb. se všechny útvary povrchových vod na území ČR, tedy i vody v okolí zájmové lokality, vymezují jako citlivé oblasti s následnou odpovídající ochranou (emisní standardy pro citlivé oblasti a pro vypouštění odpadních vod do vod povrchových ovlivňujících kvalitu vody v citlivých oblastech dle přílohy č. 1 výše zmíněného nařízení vlády).

Zranitelné oblasti (<http://heis.vuv.cz/>)

Dle vodního zákona (č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění) jsou zranitelné oblasti území, kde se vyskytují povrchové a podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.

Mezi zranitelné oblasti spadají následující katastrální území: Horažďovice, Babín u Horažďovic, Velký Bor u Horažďovic, Horažďovická Lhota, Jetenovice, Pačejov, Olšany u Kvášňovic, Mílčice, Kovčín, Nekvasovy.

Ostatní dotčená katastrální území nejsou vyhlášeny jako zranitelné oblasti ve smyslu přílohy č. 1 nařízení vlády č. 262/2012 Sb., v platném znění. Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se samotnou výstavbou (únik např. pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody). Při dodržení běžných opatření bude riziko havárie sníženo na minimum a nebude dán předpoklad negativního ovlivnění.

Vodní toky (<http://heis.vuv.cz/>, <http://eagri.cz/public/web/mze/voda/aplikace/cevt.html>):

pro úplnost a dokonalou souslednost jsou zahrnuty i vodní toky, které kříží trať, aniž by dle doposud zaslaných podkladů byly dotčeny záměrem, jsou označeny jednoduchým přetržením:

Vodní tok	ID (CEVT)	ID (DIBAVOD)	Správce
Babinský potok V od Stolavce	10245525	120840001000	Povodí Vltavy, s.p.
Pašejovský potok	10244714	120830000100	Povodí Vltavy, s. p.
bezejmenný tok (k. ú. Horažďovická Lhota)	10281680	120800000500	Povodí Vltavy, s. p.
bezejmenný tok (k. ú. Jetenovice)	10269739	120800000400	Povodí Vltavy, s. p.
PBP od vrchu Dášín	10253352	120780005000	Povodí Vltavy, s. p.
bezejmenný vodní tok (k. ú. Jetenovice)	10248164	120780003800	Správcovství se neurčuje
bezejmenný vodní tok (k. ú. Pačejov)	10255925	120780003200	Správcovství se neurčuje
bezejmenný vodní tok (k. ú. Pačejov)	10268505	120780002400	Správcovství se neurčuje
bezejmenný vodní tok (k. ú. Pačejov)	10256247	120780000600	Lesy ČR
Březový potok	10272879	120780000100	Povodí Vltavy, s. p.
Bezejmenný vodní tok (Olšany u Kvášňovic)	10262154	133240002600	Povodí Vltavy, s. p.
Bezejmenný vodní tok (Olšany u Kvášňovic)	10262054	133240003900	Povodí Vltavy, s. p.
Bezejmenný vodní tok (Olšany u Kvášňovic)	10250843	133240004000	Povodí Vltavy, s. p.
Bezejmenný vodní tok (Olšany u Kvášňovic)	10246759	133240005100	Povodí Vltavy, s. p.
Bezejmenný vodní tok (Mílčice)	10273895	133240005200	Povodí Vltavy, s. p.
Bezejmenný vodní tok (Mílčice)	10240166	133240005900	Povodí Vltavy, s. p.
Bezejmenný vodní tok (k.ú. Kovčín)	10275529	133240006700	Povodí Vltavy, s. p.
Bezejmenný vodní tok (k.ú. Kovčín)	10280539	133240007200	Povodí Vltavy, s. p.

Vodní tok	ID (CEVT)	ID (DIBAVOD)	Správce
Kovčín			
Bezejmenný vodní tok (k-ú. Kovčín)	10267122	133240008000	Povodí Vltavy, s. p.
Bezejmenný vodní tok (k-ú. Kovčín)	10272184	133240008500	Povodí Vltavy, s. p.
Myslivský potok (v kategorii významný)	10100357	133190000100	Povodí Vltavy, s. p.
Bezejmenný vodní tok (k. ú. Maňovice)	10242528	133270001200	Povodí Vltavy, s. p.
LBP Myslivského p. v km 4,5	10276911	133270006400	Povodí Vltavy, s. p.
Bezejmenný vodní tok (k. ú. Třebčice)	10241193	133270007000	Povodí Vltavy, s. p.
Bezejmenný vodní tok (k. ú. Třebčice)	10274186	133270007200	Povodí Vltavy, s. p.
Bezejmenný vodní tok (k. ú. Dvorec)	10274489	133270008200	Povodí Vltavy, s. p.

Záměrem nebudou dotčeny žádné významné vodní toky - žádný z dotčených vodních toků není veden v kategorii významné vodní toky.

ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ (<http://heis.vuv.cz/>)

Katastrální území	Vodní tok	Vydal, dne, č. j.
Pačejov	Březový potok	MÚ Horažďovice, 6.12.2016, MH/10223/2016
Maňovice, Nekvasovy, Záhoří Nepomuk, Třebčice	Myslivský potok	KÚ Plzeňského kraje, 15.2.2017, ŽP/14211/16

Na k. ú. Pačejov je záměr v aktivní zóně záplavového území, k. ú. Maňovice, Nekvasovy, Záhoří nejsou dotčeny záměrem podle dosud zaslaných podkladů.

Pozemní stavby posuzovaného záměru, tj. kolejiště, budovy, zpevněné plochy a komunikace v rozsahu žst. Pačejov, se nenachází v záplavovém území žádného vodního toku. V širším území dotčeném rekonstrukcí kabeláže (v rozsahu žst. Horažďovice předměstí – žst. Nepomuk) jsou záplavová území na Březovém potoce a Myslivčském potoce.

Pro rekonstrukci kabeláže bude využito stávajících konstrukcí, do záplavového území nebude zasahováno.

V rámci stavby budou rekonstruovány 4 mosty a 10 propustků.

NEROSTNÉ SUROVINY (<http://mapy.nature.cz/>)

Posuzovaná trasa železnice přímo neprochází dobývacím prostorem těženým či netěženým, chráněným ložiskovým územím či poddolovaným územím. Vzhledem k charakteru záměru nepředpokládáme negativní vlivy na zdroje nerostných surovin ani na geologické prostředí. Negativní vliv na nerostné zdroje a geologické prostředí lze vzhledem k charakteru stavebního záměru vyloučit. Předmětný záměr nezasáhne do žádného stanoveného dobývacího prostoru, chráněného ložiskového území či do území bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění. Vzhledem k charakteru záměru nepředpokládáme negativní vlivy na zdroje nerostných surovin ani na geologické prostředí.

PODDOLOVANÁ ÚZEMÍ

Pozemky stavby nejsou ohroženy účinky bývalé nebo současné důlní činnosti.

IONIZUJÍCÍ ZÁŘENÍ

V rámci realizace stavebního záměru nebudou provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon), v platném znění. Vlivem posuzovaného záměru nebudou emitována radioaktivní nebo elektromagnetické záření. Rovněž nebudou použity materiály, které jsou zdrojem radioaktivního záření.

RADON (<http://www.geology.cz/app/ciselniky/lokalizace/>)

Dle odvozené mapy radonového rizika ČR leží tato lokalita v území, které je řazeno do kategorie se středním a vysokým radonovým rizikem.

SEISMICITA (<https://www.ig.cas.cz/userdata/files/popular/Seismicita.pdf>)

Plocha záměru je charakterizována seismickým ohrožením do 5.stupně

Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území,

Projekt stavby je od svého počátku navrhován tak, aby vliv stavby na okolní stavby a pozemky byl minimalizován.

V období výstavby bude dotčené území nepříznivě ovlivněno hutněním a narušením struktury povrchu vlivem pohybu těžkých stavebních mechanismů, ruderalizací odkrytého půdního povrchu či deponií zemin, dočasnou změnou odtokových poměrů a v neposlední řadě i zvýšeným rizikem kontaminace v důsledku havárie.

Krátkodobě dojde během realizace stavby ke zhoršení kvality ovzduší, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu, při zemních pracích a při výstavbě nového úseku žel. trati (štěrkového lože).

Změna odtokových poměrů může být spojena s nevhodným situováním deponií materiálů či skryvkových zemin, které zabrání odtoku vod. Ve spojení se zhutněním půdy v místech přístupových komunikací či okolí stavenišť pak dochází k podmáčení pozemků a v některých případech i ke stagnaci vody na jejich povrchu. Půdní povrch je rovněž degradován pohybem mechanizace a nákladních automobilů. Záměr nezasahuje do žádných vodních toků. Při provozu trati může být půda v jejím bezprostředním okolí kontaminována některými škodlivinami emitovanými ze spalovacích motorů. Všechny tyto vlivy se omezují na bezprostřední okolí těchto ploch (přibližně do vzdálenosti 10 m od zdroje).

Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Budou vytipovány dřeviny, které budou v souvislosti se záměrem potřeba vykácet.

Požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (dočasné / trvalé),

Viz část I_Geodetická dokumentace

Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Součástí projektové dokumentace bude dendrologický průzkum, tj. inventarizace dřevin rostoucích mimo les ve smyslu ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, které by mohly být potenciálně dotčeny posuzovaným záměrem. Průzkum bude proveden v listopadu 2017. Výsledky dendrologického průzkumu jsou uvedeny v samostatné příloze souhrnné technické zprávy.

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

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

OVZDUŠÍ

Vlivem výstavby dojde k dočasnému ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha staveniště. Rozsah této zátěže závisí na technologické kázni dodavatelů stavby a na zvolené technologii stavby.

Vliv stavby na ovzduší v období výstavby lze omezit na emise tuhých částic do ovzduší při manipulaci se sypkými hmotami a na emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů. Dopad vlastní stavební činnosti (včetně zemních prací) bude co nejvíce minimalizován zvolenou technologií zakládání a provádění stavby.

Pro ochranu ovzduší při realizaci stavebního záměru doporučujeme dodržet následující opatření, která jsou navržena zejména k eliminaci prašnosti v zájmové lokalitě a která současně vychází z o Programu na zlepšení kvality ovzduší):

- na zařízeních staveniště budou minimalizovány zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti.
- zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu, s ohledem na minimalizaci plošného rozsahu zařízení staveniště.
- nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány.
- používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skrápěny a stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.
- bude probíhat pravidelné čištění ploch zařízení staveniště a příjezdových cest.
- při terénních pracích bude používán materiál vlhčen z důvodu snížení prašnosti z výstavby.

VODA

Zájmové území leží mimo chráněné oblasti přirozené akumulace vod. Posuzovaná trať zasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů. Posuzovaný úsek trati přichází do kontaktu se záplavovým územím pro Q100.

Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se samotnou stavbou, např. při výstavbě či rekonstrukcích mostních objektů a propustků (únik pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody apod.). V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat dle platného havarijního plánu, který bude součástí dalších stupňů přípravy projektové dokumentace. Při dodržení podmínek a opatření (uvedených v dokumentech Vliv stavby na životní prostředí a Oznámení dle zákona 100/2001 Sb.) není dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů.

ODPADY

Při realizaci posuzované stavby a jejím následném užívání vzniknou odpady různých skupin a druhů dle „Katalogu odpadů“ (vyhláška č. 93/2016 Sb.). Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“, tak o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad. Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a odstraňovány mimo staveniště v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., v platném znění. Tato činnost bude zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou. V rámci provozu stavby bude produkce odpadů minimální.

Bude-li s odpady nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů.

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

ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Záměr prochází mimo zvláště chráněná území přírody (dle zákona 114/92 Sb.),

PAMÁTNÉ STROMY

Záměr se nedotýká žádných památných stromů.

PŘÍRODNÍ PARKY

V území a v okolí posuzovaného úseku trati nejsou vymezeny přírodní parky. Nejbližší přírodní park Plánický hřeben se nachází cca 4 km západně od posuzované lokality.

ÚSES

Lokální prvky ÚSES jsou vymezeny územně plánovací dokumentací. Dotčený úsek železnice křížuje následující prvky územního systému ekologické stability:

Nadregionální ÚSES - severní část úseku se přibližuje obalové zóně nadregionálního biokoridoru Štírka-Třemšín. Severní konec rekonstruovaného úseku se nachází asi 170 m od jižní hranice obalové zóny biokoridoru.

Regionální ÚSES - konec úseku (od cca km 303,9) v délce cca 160 m je součástí regionálního biokoridoru Kovčínský potok – Kovčínský rybník, který dále pokračuje podél trati na sever. V km 302,1 – 303,9 prochází trať regionálním biocentrem Kovčínský rybník.

Lokální ÚSES - na území rekonstruovaného úseku železnice nejsou vymezeny prvky lokálního ÚSES.

VKP

V blízkosti trati a nádraží nejsou registrovány žádné významné krajinné prvky. V působnosti ORP Horažďovice se nejblíže registrovaný VKP nachází 2,5 km východně od železnice u obce Olšany, v k.ú. Kvášňovice.

Za významné krajinné prvky (VKP) jsou dále podle zák. č. 114/1992 Sb. považovány lesy, vodní toky a jejich údolní nivy, rybníky, jezera a rašeliniště. V blízkém okolí nádraží Pačejov a navazujících úseků trati je možné zaznamenat:

- km 300,0 malá bezejmenná vodní nádrž, cca 200 m západně od trati
- km 300,1 rybník Velký Blýskota na Březovém potoce, cca 200 m východně od trati
- km 300,2 bezejmenná vodoteč, přítok Březového potoka
- km 300,2 rybník Nový Pačejov na bezejmenné vodoteči, rybník se nachází v těsné blízkosti trati na její východní straně

- km 300,6 lesní porost, zasahuje do pásma 50 m od trati
- km 300,65 malá bezejmenná vodní nádrž na Březovém potoce, v těsné blízkosti trati
- km 300,7 Březový potok
- km 301,1 až 301,4 lesní porost přiléhající k trati železnice
- km 301,5 rybník Buxin, na východní straně trati u stanice Pačejov
- km 301,7 bezejmenná občasná vodoteč, přítok rybníka Buxin
- km 301,9 bezejmenná občasná vodoteč, přítok bezejmenné malé nádrže
- km 301,9 malá bezejmenná vodní nádrž na přítoku Kovčinského rybníka, na východní straně trati
- km 302,0 bezejmenná vodoteč, přítok Kovčinského rybníka
- km 302,3 malý lesní porost, za místní komunikací vedoucí podél železniční trati
- km 302,05 malá bezejmenná vodní nádrž na přítoku Kovčinského rybníka, na východní straně trati
- km 302,6 výběžek lesního porostu zasahující do pásma 50 m od trati
- km 302,9 bezejmenná vodoteč, přítok Kovčinského potoka
- km 303,0 až 303,8 Kovčinský rybník
- km 303,4 bezejmenná vodoteč, přítok Kovčinského potoka
- 303,6 až 304,1 rozsáhlejší lesní porost na svazích kopce Oumyšl ve vzdálenosti cca 150 m od trati západním směrem
- km 303,8 – 302,9 Kovčinský rybník v těsné blízkosti trati na východní straně
- od km 303,9 rozsáhlý lesní porost s pomístním názvem Valba ve vzdálenosti cca 110 m východně od trati
- km 304,0 malá bezejmenná vodní nádrž, v těsné blízkosti Kovčinského rybníka na východní straně trati

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

Železnice neprotíná žádné území zahrnuté do soustavy Natura 2000. Nejbližším územím je evropsky významná lokalita CZ0324032 V Morávkách, která se nachází cca 2,4 km západně od železniční trati. Území je zároveň vymezeno jako přírodní rezervace. Tato lokalita nemůže být stavbou nijak dotčena

d) návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA,

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

B.1.3 KONCEPCE STAVBY

B.1.3.1 Účel stavby

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.

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.

B.1.3.4 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

PS 05-01-01 Žst. Pačejov, staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

V žst. Pačejov se vybuduje nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 elektronického typu se vzdálenou řídicí úrovní, umístěnou v žst. Horažďovice předměstí (decentralizované). Elektronické stavědlo bude ovládáno úsekově z JOP umístěném v žst. Horažďovice předměstí, s možností ovládání z CDP v případě další centralizace. Pro případ místního ovládání bude ve stanici zřízena deska nouzových obsluh, která obsahuje vybrané diskrétní ovládací a kontrolní prvky.

Napájení bude provedeno z trakčního napájení / distribuční sítě / baterií.

Všechna návěstidla staničního zabezpečovacího zařízení bude nová, světelná a jejich konstrukce musí splňovat podmínky TNŽ 34 2620. Předvěsti vjezdových návěstidel jsou situovány na zábrzdnu vzdálenost (minimálně) 700 m vyhovující pro stávající traťovou rychlost 100 (90) km/hod.

SZZ bude připraveno na budoucí doplnění a aktivaci ETCS a související zvýšení rychlosti nad 100 km/h, které bude realizováno v rámci navazující stavby „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň-Kotěrov (mimo)“, aniž by bylo nutné provádět ve vybudovaném SZZ zásadní úpravy.

Všechny nové výhybky 1 až 12 (mimo výhybek č. 6 a 7) budou zabezpečeny nerozřeznými přestavníky ve žlabových pražcích a budou doplněny dle typu výhybky snímači poloh (pro vyhodnocení najetí z nesprávného směru). Výhybka č. 6 bude osazena rozřezným přestavňákem a spolu s výkolejkou Vk1 bude tvořit boční ochranu 3. koleje. Ve stanici nebude zřízeno žádné Pst. Nově bude zřízen EMZ KV2/7, který bude sloužit pro manipulaci drážních vozidel na stávající koleji č. 5.

V obvodu stanice na viditelnost předvěstí jsou navržena počítače náprav (PoN), splňující podmínky interoperability bez možnosti dodatečného kódování pro přenos návěstních znaků na VZ. Vnitřní výstroj PoN SZZ bude umístěna v nové SÚ. Napájení bude zajištěno z napájecího zdroje SZZ.

PS 05-01-03 HOPA, traťové zabezpečovací zařízení

V rámci předmětného PS bude navrženo banalizované automatické hradlo (AHP-03D) s jedním hradlem na trati v km 295,700 (na parc. č. 237/2 v k.ú. Horažďovická Lhota). Propojení traťové části AH se staničními částmi bude provedeno přes modem po dvou vláknech optického kabelu, řešeném v PS 05-02-07 „Kabelizace Horažďovice předm. - Nepomuk“

Všechna oddílová návěstidla traťového zabezpečovacího zařízení budou nová, světelná a jejich konstrukce musí splňovat podmínky TNŽ 34 2610. Umístění oddílových návěstidel (1Lo, 2Lo, 1So, 2So) je předběžně navrženo do km 295,700. Předvěsti těchto oddílových návěstidel (Př1Lo, Př2Lo, Př1So, Př2So) budou situované na zábrzdnu vzdálenost 700 m.

Přejezdové zařízení v km 293,204 bude v rámci PS upraveno. Stávající přenosové zařízení REMOTE 98 bude zrušeno. Indikace, nouzové ovládání a vazby do TZZ budou do žst. Horažďovice předměstí přenášeny po novém metalickém kabelu.

PS 05-01-04 PANE, traťové zabezpečovací zařízení

V rámci předmětného PS bude navrženo banalizované automatické hradlo (AHP-03D) s jedním hradlem na trati v km 306,973 poblíž zastávky Nekvasovy. Propojení traťové části AH se staničními částmi bude provedeno přes modem po dvou vláknech optického kabelu, řešeném v PS 05-02-07 „Kabelizace Horažďovice předm. - Nepomuk“.

Všechna návěstidla traťového zabezpečovacího zařízení budou nová, světelná a jejich konstrukce musí splňovat podmínky TNŽ 34 2610. Umístění oddílových návěstidel je předběžně navrženo do km 307,000 (vstřícně). Předvěsti těchto oddílových návěstidel budou situované na zábrzdnu vzdálenost minimálně 700 m.

Přejezdová zabezpečovací zařízení v km 304,090; 304,770 a 306,247 budou v rámci této stavby upraveny. V rámci PS 05-02-07 Kabelizace Horažďovice předm. - Nepomuk bude položen od přejezdu v km 306,247 do žst. Pačejov nový metalický kabel. Současné přenosové zařízení ELZAS 21 pro přenos indikací na KD v žst. Nepomuk, umístěné v reléových domcích PZS km 304,090, 304,770 a 306,247 bude zrušeno.

V rámci úprav SZZ v žst. Nepomuk bude pro jízdy od Pačejova proti správnému směru doplněno jedno světelné vjezdové návěstidlo 1L, v konfiguraci červené a bílé světlo, umožňující vjezd na přivolávací návěst a zároveň automatickou činnost TZZ v této koleji. Stávající vjezdové návěstidlo L bude přejmenované na 2L (určení, pro jakou dopravní kolej je návěstidlo určeno).

Pro odjezdy proti správnému směru bude doplněno společné odjezdové návěstidlo SP2 umístěné za krajní výhybkou. Toto návěstidlo bude zavázané do TZZ. Odjezd ke společnému odjezdovému návěstidlu bude uskutečňována na PN (až po rozsvícení SP2). Rozsvícení povolující návěsti na společném odjezdovém návěstidle SP2 bude závislé na stavu TZZ.

PS 05-01-02 Žst. Pačejov, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

Navrhované decentralizované ovládání staničního zabezpečovacího zařízení žst. Pačejov bude úsekově ovládáno z JOP v žst. Horažďovice předměstí. Ovládání SZZ v žst. Pačejov bude zajištěno po síti provozované mezi komunikačními jednotkami využívající 4 optických vláken mezi oběma SÚ po stávajícím OK (36 vláken). Dálkové ovládání zařízení musí vyhovovat požadavkům TNŽ 34 2620 a ČSN 34 2650.

Zabezpečovací zařízení v rámci akce „Peronizace Pačejov...“ bude tvořit funkční celek.

D.2 Železniční sdělovací zařízení

PS 05-02-01 Žst. Pačejov, místní kabelizace

V železniční stanici Pačejov je navržena místní kabelizace (MK) v rozsahu od sdělovací místnosti k vjezdovým návěstidlům. MK zahrnuje připojení venkovních telefonních objektů u vjezdových návěstidel kabelem FLEZE 3XN0,8. Kabelové vedení bude dimenzováno tak, aby v každém VTO byl rezervní pár. Pro vedení kabelů se využijí kabelové trasy budované v rámci PS - traťového a staničního zabezpečovacího zařízení a kabelovodu pod koleji. V tomto provozním souboru jsou zahrnuty pouze zemní práce-výkopy tras nevedoucích v souběhu s trasami kabelů zabezpečovacích (hlavních tras v ŽST.). Trasy místní kabelizace, které mohou využít hlavní trasy kabelů pro zab.zař., budou do těchto tras pouze přiloženy. Do objektů elektrotechnologie (SpS, TS,...) bude veden pouze OK 24 vl..

PS 05-02-02 Žst. Pačejov, přenosové systémy

Žst. Pačejov a Nepomuk je navrženo vybavit novým přenosovým systémem, aby bylo možné úsekové ovládání jednotlivých zařízení a přenos požadovaného množství dat. Zároveň bude doplněn systém v žst. Horažďovice předm. a Plzeň Triangl. Skříňové přenosového systému budou umístěny ve sdělovacích místnostech (SM) jednotlivých žst. Pro datovou komunikaci mezi jednotlivými žst., bude využito optických vláken stávajícího přenosového traktu optického kabelu SŽDC.

PS 05-02-03 Žst. Pačejov, vnitřní sdělovací zařízení

Všechna využitelná zařízení nacházející se po výpravní budově budou přemístěna do nové sdělovací místnosti – SM (OP08). Ze zařízení ve správě ČD-T jde o datový rack umístěný v místnosti OP12. Dále o přemístění kabelové rezervy s OK a přemístění datových a metalických rozvodů. Přemístění stávající rezervy OK (ČD-T) z DK do sdělovací místnosti je z důvodu nedostatečné rezervy podmíněno zafouknutím nového OK z odbočné spojky do nové trasy se zakončením v nové SM. Stávající základnové Rdst TRS a MRS budou ponechány na stěně místnosti OP09 včetně doplněné technologie (přepínač linek, přepínací skříňka), v žst. Horažďovice předm. bude doplněn panel výběru. V Pačejově bude provedena výměna náhradního zapojovače, do kterého budou převedeny stávající a nové tlf. okruhy. Pro funkci nového telefonního zapojovače je navrhován zapojovač v IP provedení s převodníky MB/IP s napojením na stávající a nové tlf. okruhy, včetně okruhů ED a PD. V Pačejově bude též přemístěno hlavní hodinové zařízení z DK do SM a budou vytvořeny nové hodinové rozvody a strukturovaná kabeláž.

PS 05-02-04 Žst. Pačejov, rozhlas pro cestující

V Pačejově bude hlášení pro cestující realizováno novými reproduktory umístěnými na obou nástupištích, v podchodu, v čekárně výpravní budovy (OP14) a na VB. Na nástupištích budou reproduktory umístěny na stožáry osvětlení s oddělením 4 kV.

PS 05-02-05 Žst. Pačejov, informační systém

Nové informační tabule v žst. Pačejov budou typu LCD (podsvícení displeje bude provedeno pomocí LED diod). Na nástupištích budou osazeny informační oboustranné 3ř. tabule s integrovanými hodinami a informačním systémem pro nevidomé. V podchodu budou osazeny dvě jednostranné 3ř. informační tabule. Jedna 6ř. nástěnná informační

tabule s integrovanými hodinami a informačním systémem pro nevidomé bude ve výpravní budově v čekárně (OP14). Nové venkovní tabule budou uchyceny na samostatně stojících sloupcích na ocelové konstrukci s krytem panelu. Vnitřní tabule budou uchyceny na stěně typizovaným příchýtem.

PS 05-02-06 Žst. Pačejov, kamerový systém

V Pačejově bude vybudován IP kamerový systém hlídající hrany nástupišť. V čelech podchodu budou umístěny IP kamery v provedení DOME Antivandal a dále budou umístěny IP kamery v objektech TS a SpS. V ŽST. Pačejov bude osazeno lokální úložiště dat. Kamerový systém bude splňovat požadavky na dálkový přístup.

PS 05-02-07 Kabelizace žst.. Horažďovice př. (mimo) - Pačejov – Nepomuk

Vzhledem k minimalizaci kabelizace s rámci tohoto PS počítá s pokládkou dvou trubek HDPE DN40/33 (provozní a rezervní) a traťového kabelu FLEZE 15XN08 pouze v místech kde budou probíhat výkopové práce pro zab. zař.

PS 05-02-08 Zastávka Kovčín, sdělovací zařízení

Tento PS bude obsahovat pouze dálkově ovládané rozhlasové zařízení zajišťující ozvučení nástupiště v okolí přístřešku v minimalizované konfiguraci dvou reproduktorů na každém nástupišti. Reprodukory budou umístěny na stožáry osvětlení s oddělením 4 kV. S vizuálním informačním zařízením se na zastávce nepočítá. Dále zde bude možný datový přístup pro ostatní technologie. Sdělovací zařízení včetně ukončení kabelizace, bude umístěno do samostatně stojícího temperovaného kabinetu. Pro napojení technologie bude použit nově zřízený výpich ze stávajícího DOK 36 vl.

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.1 Dispečerská řídicí technika

Část DŘT:

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

V současné době je na elektrodispečinku SŽDC ED Plzeň v provozu automatizovaný systém dispečerského řízení, ze kterého jsou řízena energetická zařízení podél stávajících elektrizovaných tratí. Žst. Pačejov patří do působnosti OŘ Plzeň a z pohledu ASDŘ (ústředního ovládání) spadá pod elektrodispečera ED Plzeň.

V nové technologické budově v žst. Pačejov bude pro ústřední ovládání rozvodny TS22/0.4kV provedena instalace rozvaděče s programovatelným automatem a dotykovým panelem. Objekt bude zapojen do sítě VLAN elektrodispečinku Plzeň pomocí komunikačního rozhraní Ethernet protokolem ČSN EN 60870-104.

Ve výpravní budově bude demontován stávající rozvaděč pro ústřední ovládání staničních úsekových odpojovačů z ED Plzeň. Nově budou veškeré úsekové odpojovače ústředně ovládány ze SpS. Na základě úprav technologie SpS budou ve stávající systému DŘT a MŘS SpS provedeny nezbytné HW a SW úpravy.

Do systému dispečerského řízení na ED Plzeň bude provedena integrace ústředního dálkového řízení PETZ v žst. Pačejov - nové TS22/0.4kV a doplněné SpS včetně DOÚO. Dále bude na ED Plzeň instalována dohledová stanice nad telemetrickými přenosy.

Celkové vyčíslení - komponenty systému DŘT

Rozvaděč DŘT	1 ks
Doplnění DŘT a MŘS ve SpS	1 ks
Dohledová stanice nad telemetrickými přenosy	1 ks

Část DDTS ŽDC:

PS 05-06-04 Žst. Pačejov, DDTS ŽDC

PS 05-06-05 ED Plzeň, doplnění InS a K systému DDTS ŽDC

V současnosti není systém DDTS ŽDC v předmětném traťovém úseku stavby realizován.

Předmětem této části dokumentace je realizace dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) pro technologické systémy (TLS) realizované v rámci stavby. Navržené řešení respektuje technickou specifikaci „TS 2/2008 - ZSE, druhé vydání“ a je v souladu s „Gestorským výkladem“ k této specifikaci, jenž jí rozšiřuje a který byl vydán po vypracování přípravné dokumentace.

Technologické systémy s vlastním komunikačním rozhraním Ethernet (EZS, ZDPD, ISC, KAMS, rozhlas, aktivní prvky sdělovacího zařízení, napájecí zdroje s možností dálkového dohledu a vzduchotechniky) budou napojeny do TDS přes sdělovací zařízení a přes nově instalovaný integrační koncentrátor v žst. Pačejov a nebo přímo, komunikuje-li daný TLS s InS protokolem ČSN EN 60870-5-104 (EOV, osvětlení). Ostatní systémy (dálkový odečet spotřeb elektrické energie, ovládání a monitoring lokální distribuční sítě, monitoring teplot a vlhkostí v TS22/0.4kV) pak budou připojeny prostřednictvím PLC a převodníků v rozvaděči dálkové diagnostiky (RDD), který bude instalován do Rnn v TS22/0.4kV v žst. Pačejov. Monitoring NZZ u zast. Kovčín napájený z el. přípojky společné s osvětlením zastávky bude realizováno přes ŘS osvětlení.

InK bude komunikovat data do InS na centrálním stavědle v „trianglu“ žst. Plzeň. Tento bude SW doplněn o data vzniklá s aktivací nově budovaného InK a TLS komunikujících přímo s InS, a to včetně klientské aplikace DDTS a aplikace pro elektroměry. Dále budou SW doplněna dotčená klientská pracoviště systému DDTS ŽDC (dispečerská, dopravní a energetická).

Na pracoviště traťové údržby v žst. Horažďovice předměstí bude dodáno mobilní klientské pracoviště DDTS ŽDC.

Celkové vyčíslení - komponenty systému DDTS ŽDC

InK	1 ks
RDD	1 ks
Mobilní klient	1 ks

D.3.4 Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic

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

Tento PS řeší výměnu všech čtyř vypínačů a dvou ochran ve spínací stanici v žst. Pačejov. Ve stávající rozvodně VN 25 kV budou v polích s vypínači N1 a N2 nahrazeny stávající nadproudové ochrany novými ochranami včetně montáže, nastavení, odzkoušení a uvedení do provozu. Všechny čtyři stávající vypínače budou vyměněny za nové jednopólové vakuové vypínače vnitřního provedení, $U_n=27,5\text{kV}$, $I_n=1250\text{A}$, $I_{sc}=25\text{kA/3s}$. Součástí tohoto PS bude též úprava vlastní spotřeby na SpS Pačejov. Úprava spočívá ve výměně stávající UPS za klasické dobíječe, akumulátorový blok a střídač. Stávající přívod na UPS se připojí do dvou nových 1-fázových tyristorem řízených usměrňovačů v paralelním provozu. Ty budou dobíjet sadu staničních akumulátorů o napětí 110V DC a kapacitě 150Ah. Zároveň budou pokrývat spotřebu 1-fázového střídače, který bude připojen na bateriový blok. V případě výpadku napájení bude spotřeba střídače kryta ze zmíněných akumulátorů. Vývod ze střídače bude připojen do stávajícího rozvaděče pro zajištěnou síť.

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

PS 05-03-02 Žst. Pačejov, TS 22/0,4

Tento PS řeší novou kioskovou trafostanici 22/0,4 kV, 250 kVA, která bude sloužit pro napájení netrakčních odběrů v žst. Pačejov a mimo jiné též jako záložní nezávislý zdroj pro napájení zab.zař.. Napájení trafostanice bude zajištěno nově vybudovanou kabelovou přípojkou z distribuční sítě 22 kV. Přípojka je řešena v samostatném stavebním objektu. Umístění této trafostanice je navrženo vedle výpravní budovy do místa dříve užívaného jako úschovna kol (v současnosti je tento objekt odstraněn). Součástí tohoto PS bude i vlastní uzemnění této trafostanice, které je navrženo s odstupem více než 5 m od uzemnění okolních objektů i od kolejí. V rozvodně NN této trafostanice bude umístěna i technologie jiných SO a PS (např. rozváděč pro venkovní osvětlení, DŘT, přenos dat, apod.). Pro účely nepřerušovaného napájení el.energií nezbytných obvodů v trafostanici je navržen bezvýpadkový zdroj elektrické energie pro napájení DDTS a DŘT (doba zálohy 4 hod.), který bude umístěn v rozvodně NN této trafostanice. Hlavní rozváděč NN bude obsahovat měřené i neměřené vývody pro napájení nových i stávajících zařízení v žst. Pačejov (např. venkovní osvětlení, sklady CO, budova ŽST Pačejov, spínací stanice, apod.) a též kompenzaci účinníku. V rámci tohoto PS bude řešena i přívodka pro mobilní záložní zdroj elektrické energie.

D.3.7 Provozní rozvod silnoprůdu

PS 05-03-03 Žst. Pačejov, záložní napájení zab.zař. z mobilního zdroje

Tento PS řeší silové vypínací prvky na obou nezávislých přívodech pro napájení staničního zabezpečovacího zařízení umístěného v nové stavědlové ústředně ve výpravní budově v žst. Pačejov dle předpisu SŽDC E8. Obě skříňky budou umístěny na venkovní stěně před vstupem do stavědlové ústředny a budou obsahovat odpínače s vypínacími cívkami ovládanými tlačítky v prostoru stavědlové ústředny.

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

PS 05-03-04 Žst. Pačejov, trakční TS 25/0,4 kV

Tento PS řeší napájení zab.zař. a EOv z trakční napájecí soustavy pomocí trojvinutového transformátoru 25/0,4/0,46 kV, 250 kVA. Navržený jmenovitý výkon transformátoru odpovídá pokrytí příkonu obou napájených zařízení (EOv cca 110 až 150 kW, zab.zař cca 20 až 30 kW) včetně rezervy. Součástí tohoto PS je i vlastní kiosek trafostanice a uzemnění, které je navrženo s odstupem více než 5 m od uzemnění okolních objektů i od kolejí. Umístění této trafostanice je navrženo do prostoru mezi stávající sklad a novou kioskovou trafostanicí.

E. Stavební část

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 05-10-01 Žst. Pačejov, železniční svršek

Objekty železničního svršku a spodku začínají ve stávajícím km 299,612 ve směru od Českých Budějovic. Konec rekonstrukce je v km 304,700, kde navazuje na stávající stav mezistaničního úseku směrem na Plzeň.

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. Kolej č. 5 slouží jako spojovací kolej na vlečky (prostřednictvím výhybky č. 7), popř. možnost odstavení zátěže pro vlečky. Kolej č. 5a má funkci vnvk a je u ní vybudována nová volná skládka.

Předjízdna kolej č. 3 v žst. Pačejov je navržena na rychlost 80 km/h.

Sklonové poměry

Výškové řešení respektuje stávající rekonstruované stavební objekty. Trať do stanice stoupá z mezistaničního úseku sklonem cca 10 ‰. V místě křížení (km 301,908) se stávajícím mostem, který je rekonstruován, je niveleta kolejí navýšena oproti stávajícímu stavu až o cca 0,60m z důvodu dodržení dostatečné tloušťky šterkového lože a dodržení stávající podjezdové výšky mostu (2,2 m). Sklony v oblasti nástupišť nepřekonávají sklon 0,93‰. Za stanicí trať dále klesá ve sklonu cca 10 ‰ kromě úseku km 303,177 – 303,769, kde trať klesá ve sklonu 2,5 ‰. Nástupiště zast. Kovčín leží ve sklonu 11,34 ‰ a 10,01 ‰. Minimální poloměr zakružovacích oblouků v hlavních kolejích je navrženo 7000 m, v ostatních kolejích 2000 m (kolej č.5a).

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. Koleje budou svařeny v bezстыkovou kolej a to včetně nových výhybek. Výjimkou jsou koleje č. 5, 5a a napojení do vlečkových kolejí, které jsou stykované.

Železniční svršek v hlavních kolejích č. 1, 2

- 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,
- rozdělení pražců „u“ – 600 mm,
- kolejové lože min. tloušťky 350 mm od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5-63 mm (železniční štěrk)

Železniční svršek v předjízdě koleji č. 3

- nové kolejnice tvaru 49 E1 (kolejnice dl. 75 m svařené v BK),
- nové betonové pražce B03 s bezpodkladnicovým pružným upevněním W14,
- rozdělení pražců „d“ – 611 mm,
- kolejové lože min. tloušťky 350 mm od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5-63 mm (železniční štěrk)

Železniční svršek v manipulačních kolejích 5, 5a:

- regenerované vyzískané kolejnice tvaru S49 (kolejnice dl. 20 m stykovaná),
- regenerované betonové pražce SB8 s podkladnicemi, tuhé upevnění,
- rozdělení pražců „c“ – 675 mm,
- kolejové lože min. tloušťky 300 mm od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5 - 63 mm (železniční štěrk)

Pod celopryžovými konstrukcemi úrovnových přejezdů budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovadla s antikorozií ochranou.

Výhybky vkládané do hlavních kolejí jsou navrženy nové tvaru 60 2.generace na betonových pražcích doplněny žlabovými pražci. Výhybka č.6 vkládaná do předjízdě koleje je navržena nová ve tvaru 49 2. generace na betonových pražcích. V koleji č.5 je navržena výhybka č.7 tvaru S49 na betonových pražcích nová 1. generace.

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.5, 5a a kolejiště vlečky 300 mm pod spodní ložnou plochou pražce. Nové kolejové lože v celém obvodu stanice je řešeno jako zapuštěné kolejové lože (staniční úprava).

Zřízení bezстыkové koleje

V celém rozsahu upravovaného kolejiště je navrženo svaření do BK. Jedná se o traťové koleje č. 1, 2, a staniční koleje č. 1, 2, 3, s nutností navázání do stávajícího kolejiště dle předpisu SŽDC S 3/2. V koleji č.5 bude BK ukončena za směrovým obloukem R=300 m.

Koleje budou svařeny v bezстыkovou 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).

SO 05-11-01 Žst. Pačejov, železniční spodek

Železniční spodek představuje nosnou stavební konstrukci železničního svršku a jeho únosnost zásadně ovlivňuje geometrickou polohu koleje.

Železniční spodek bude uveden do normového stavu z hlediska šířky pláň tělesa železničního spodku dle předpisu SŽDC S4 v rozsahu rekonstrukce železničního svršku a drážních stezek v km 299,613.170 až 304,700.387.

V rámci rekonstrukce železničního svršku úseku Horažďovice – Pačejov, žst. Pačejov a úseku Pačejov - Nepomuk bude provedeno rozšíření tělesa železničního spodku v odřezech, rozšíření železniční koruny v zářezech a násypech a zřízení nového odvodňovacího zařízení tělesa železničního spodku.

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

Základní parametry, tvary, ustanovení pro projektování, stavbu a rekonstrukce železničního spodku jsou obsaženy v technických normách, interních předpisech SŽDC, vzorových listech a TKP staveb státních drah.

Zemní práce v rámci objektu SO 05-11-01 Žst. Pačejov, železniční spodek spočívají v odkopávce, přemístění a uložení přebytečné zeminy ze staveniště a uvolnění prostoru pro požadovaný tvar zemního tělesa a odvodňovací zařízení. Dále je v rámci zemních prací řešeno rozšíření násypu prefabrikovanými krabicovými díly U3 v koruně násypu v místech, kde není dostatečná šířka pláň dle předpisu SŽDC S4. Odstranění stávajícího šterkového lože je součástí SO 05-10-01 Žst. Pačejov, železniční svršek.

Do zemních prací jsou rovněž zahrnuty práce spočívající v odstranění vzrostlé zeleně, zejména křovin a mladých náletových porostů stromů a keřů, které zasahují do plochy plánované rekonstrukce. Soupis likvidované mimolesní zeleně je součástí zpracovaného Dendrologického průzkumu.

SO 05-15-01 Žst. Pačejov, výstroj a značení trati

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

Výstroj trati je administrativně rozdělena na samostatné části pro každý z úseků stavby. Dále v textu bude o výstroji trati hovořeno jako o celku.

Stavební objekt zahrnuje úplnou výměnu prvků vystrojení trati v rozsahu stavby. Stavebními úpravami nedochází k výrazné změně délky trati. Staničení bude plynule navázáno na stávající soustavu staničení na začátku i konci úprav.

Součástí objektů je i odstranění vybraných prvků stávající výstroje trati.

E.1.2 Nástupiště

SO 05-14-01 Žst. Pačejov, nástupiště

Ve stanici je navržena dvojice mimoúrovňových nástupišť délek 120 a 120 m, nástupiště č. 1 je vnější a nástupiště č. 2 ostrovní jednostranné. Délky a konstrukce nástupišť vychází ze schválené přípravné dokumentace. Nástupiště budou částečně zastřešená a budou přístupná z nově vybudovaného podchodu pro cestující.

Nástupiště č. 1 u koleje č. 2 začíná v km 301,246.591 a končí v km 301,366.591. Nástupiště č. 1 se nachází v přímém úseku koleje. Podélný sklon je totožný se sklonem koleje tj. 0,934 ‰. Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje bude 1670 mm, výška bude 550 mm nad TK. Příčný spád nástupiště bude 2 ‰ směrem od koleje, šířka nástupiště bude minimálně 3,00 m. Nástupiště č. 2 u koleje č. 1 začíná v km 301,261.574 a končí v km 301,381.574. Nástupiště č. 2 se nachází částečně v přímé a částečně v oblouku o poloměru 3800 m bez převýšení. Podélný sklon nástupiště rovněž kopíruje sklon přilehlé koleje 0,934 ‰, příčný sklon bude 2 ‰ směrem od koleje, šířka minimálně 3,00 m. Poloha nástupní hrany bude 1670 mm od osy přilehlé koleje a výška bude 550 mm nad TK.

Konstrukce nástupišť bude tvořena prefabrikovaným nástupištním „H“ profilem na straně u koleje. V místech, kde k nástupištím přiléhá zeď přístupových šikmých chodníků, nebo zeď výstupů z podchodu, budou nástupiště zakončena touto zdí, v dalších úsecích budou nástupiště ukončena obrubníkem v betonovém loži a v místech, která toto vyžadují, bude umístěno při obrubníku rovněž nové zábradlí o výšce 1,10 m nad pochozím terénem. Zábradlí budou kotvena buď do betonových patek, nebo do nově zřízených zídek. Vnitřní konstrukce pak bude tvořena vrstvou štěrkopískové drtě tl. 350 mm a hutněnou nenamrzavou zeminou v potřebném rozsahu. Pochozí plocha bude tvořena betonovými dlaždicemi, ze kterých bude zhotovena také hmatová vodící linie a barevně odlišený výstražný pás. Podkladem bude betonové lože tl. 100 mm.

Obě nástupiště budou mít bezbariérový přístup. Nástupiště č. 1 bude přístupné od výpravní budovy přes 4 vyrovnávací schůdky, bezbariérově šikmým chodníkem přímo před výpravní budovou a dále bezbariérově šikmým chodníkem cca v polovině své délky směrem proti staničení. U nástupiště č. 1 před výpravní budovou bude přístup schodištěm do nového podchodu pro cestující. Bezbariérový vstup do podchodu bude umístěn cca v polovině délky nástupiště směrem proti staničení, v úrovni stávajícího parkoviště. Nástupiště č. 2 bude přístupné podchodem pro cestující jak schodištěm, tak bezbariérově. Obojí vstupy jsou v úrovni výpravní budovy.

Obě nástupiště budou ukončena betonovými služebními schůdky se zábradlím a brankou, zabraňující cestujícím vstup do nebezpečných prostor. Na nástupišti č. 1 budou služební schůdky na začátku i na konci nástupiště. Na nástupišti č. 2 budou schůdky umístěny na začátku nástupiště v obvyklém místě. Na konci nástupiště se nachází bezbariérový vstup do podchodu, proto jsou schůdky navrženy atypicky v úrovni cca 21 m před koncem nástupiště.

Vybavení obou nástupišť bude 1x nádoba na posypový materiál.

Součástí stavby bude rovněž demolice stávajících nástupišť.

Provizorní nástupiště

Provizorní nástupiště u koleje č. 3st je umístěno dle vyhotoveného požadavku POV. Začátek nástupiště je situován do km 301,130 (stávající staničení), konec potom do km 301,280. Délka tohoto provizorního nástupiště je navržena 150 m. Přístup na nástupiště bude zpočátku přes stávající přechody v kolejišti, následně přes vybudované provizorní přechody šířky min. 2,50 m. Nástupiště bylo umístěno na základě POV a požadavků dopravní technologie.

Nástupiště bude zřízeno jako úrovně sypané dle vzorového listu Ž 8.1. Bude mít výšku 200 mm nad temenem přilehlého kolejnicového pásu.

SO 05-14-02 Zastávka Kovčín, nástupiště

Na zastávce je navržena dvojice úrovně vnějších nástupišť. Délky a umístění vychází ze schválené přípravné dokumentace. Na obou nástupišťích budou umístěny přístřešky pro cestující a budou přístupná pomocí šikmých chodníků na konci nástupišť.

Nástupiště u koleje č. 1 začíná v km 303,991.584 a končí v km 304,111.584. Nástupiště č. 1 bude částečně v přímém úseku koleje a částečně v přechodnicích protisměrných oblouků. Podélný sklon je totožný se sklonem koleje tj. 11,342 a 10,009 ‰. Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje bude 1670 mm, výška bude 550 mm nad TK. Příčný spád nástupiště bude 2 ‰ směrem od koleje, šířka nástupiště bude 3,00 m. Nástupiště u koleje č. 2 začíná v km 303,975.262 a končí v km 304,095.262. Nástupiště se nachází částečně v přímé a částečně v přechodnicích protisměrných oblouků. Podélný sklon nástupiště rovněž kopíruje sklon přilehlé koleje 11,452 a 9,867 ‰, příčný sklon bude 2 ‰ směrem od koleje, šířka 3,00 m. Poloha nástupní hrany bude 1670 mm od osy přilehlé koleje a výška bude 550 mm nad TK.

Konstrukce nástupiště:

Nástupní hrana bude řešena nástupištními deskami KS230 do výšky 550 mm nad TK koleje č. 1. Vzdálenost nástupní hrany od přilehlé osy koleje je 1,680 m. Nástupištní prefabrikát bude splňovat požadavky na protiskluzovou úpravu povrchu nástupiště. Nástupištní desky výrobce opatří varovnými a signálními pasy a varovným pasem s funkcí vodící linie již ve výrobě dle dodané dokumentace.

Spád nástupiště je jednostranný 2 ‰ se směrem vyspádování od koleje.

Nové nástupištní desky KS 230 budou osazeny na nástupištní tvárnici Tischer spočívající na úložném bloku U95 se záchytnými deskami z ŽB.

Obě nástupiště budou mít bezbariérový přístup směrem od rekonstruovaného přejezdu v km 304,090, kde se napojí přístupový chodník od nástupiště na chodníky poblíž žel. přejezdu.

Obě nástupiště budou ukončena (na začátcích nástupišť) betonovými služebními schůdky se zábradlím a brankou, zabráňující cestujícím vstup do nebezpečných prostor. Na konci nástupišť jsou nástupiště ukončena výše zmíněným přístupovým chodníkem.

Nízký svah za nástupištem u koleje č. 2, kde se nachází stávající zídka z prefabrikátů, bude opatřen svahovými tvárnicemi. Stávající zídka bude zrušena.

Vybavení obou nástupišť bude 1x nádoba na posypový materiál. Dále budou na nástupišťích umístěny přístřešky pro cestující, které nejsou součástí tohoto SO.

Součástí stavby bude rovněž demolice stávajících nástupišť.

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 05-13-01 Žst. Pačejov, rek. úrovně přejezdu v km 304,090

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový celopryžový přejezd. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace a vybudování nového chodníku, který bude na obou stranách napojen na přístupové rampy na nástupiště. Šířka převáděné

komunikace je navržena o hodnotě 5 m a šířka chodníku o hodnotě 1,5 m. V rámci úprav budou provedeny i úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace. Povrchová úprava komunikace bude z penetračního makadamu s dvojvrstevným nátěrem. Povrchová úprava chodníků bude z betonové dlažby. Délka navržených úprav komunikace je 62,44 m.

E.1.4 Mosty, propustky, zdi

V řešeném úseku je 1 podchod, 2 mosty, 9 propustků, nová opěrná zeď a 2 nadjezdy s novými ochrannými sítěmi.

Prostorové uspořádání na mostních objektech je navrženo s ohledem na návrhové rychlosti tratí. Na všech objektech je dodržena nutná šířka i výška obrysu nutného kolejového lože vč. rezerv dle ČSN 73 6201. Objekt SO 05-20-04 Most v ev. km 302,850 byl dle Směrnice č. 16/2005 rev.2 ze stavby proti přípravné dokumentaci vypuštěn.

Pro představované (nové) propustky jsou zpracovány hydrotechnické výpočty (dále jen HV), které určili světlost nového otvoru.

U přestaveb na trubní propustky, v případě dostatku místa a příznivých polohových poměrů, jsou přednostně navrhovány trubní propustky s šikmým zkosením dle MVL649.

Zatížení umělých staveb:

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

Zatížení nových konstrukcí železniční dopravou je určeno pro kategorie tratí 1. třídy podle Kategorie železničních tratí z hlediska mostů dle ČSN EN 1991-2. Model zatížení je uvažován LM71 s národním klasifikačním součinitelem zatížení $\alpha=1,21$ a model zatížení SW/2, u spojitých konstrukcí též model zatížení SW/0 s klasifikačním součinitelem 1,21 (dle ČSN EN 1991-2, Část 2). Dynamický součinitel je použit dle ČSN EN 1991-2: Eurokód 1, Zatížení konstrukcí, část 2 - Zatížení mostů dopravou.

Výsledkem statického výpočtu nových i stávajících konstrukcí je stanovení zatížitelnosti ZLM71 vztažená k zatěžovacím schématu LM71 podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostů (09/2015 SŽDC, s. o.).

U stávajících konstrukcí, kde vyšlo $Z_{uic} < 1,0$, je posouzena přechodnost ZLM71 podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostů (09/2015 SŽDC, s. o.).

Dále je konstatováno, zda určená přechodnost vyhovuje min třídě zatížení D4 s max. dovolenou rychlostí (120 km/h).

U zděných kleneb je z hlediska mezního stavu použitelnosti provedeno ověření mezního stavu omezení přetvoření (průhybů). Mezní hodnoty průhybů zděných kleneb jsou uvažovány podle Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů (09.2015) tabulky D.2.

Železniční mosty

SO 05-20-01 Most v ev. km 300,177

Předmětem tohoto objektu je projekt rekonstrukce železničního mostu v ev. km 300,177 (nový km 300,200.252). Most překračuje vodoteč, je v mezistaničním úseku a převádí dvě

koleje. Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennou klenbou a opěrami a kamennými čely. Založení mostu je plošné. Délka přemostění je 2,7 m a světlá výška ve vrcholu 3,2 m. Úhel křížení s tratí je 90°.

Bude provedena sanace kamenného zdiva klenby, opěr a čel. Sanace bude spočívat v plošné očištění kamenného zdiva, hloubkovém spárování a výplňové injektáži. Stávající pohledové plochy čel se také sanují a případně části přezdí. Čela klenby budou přikotvena kotevními svorníky. Vzhledem k výšce nadnásypu a stavu klenby nebude prováděna izolace klenby. Stávající kamenné římsy čel a křídel zůstanou bez zábradlí. S ohledem na výšku nadnásypu nebude na mostě prováděno ZKPP. Terény kolem čel budou odlážděny.

Rekonstrukce bude probíhat v návaznosti na výluky na trati a je možné ji provádět bez omezení provozu na trati.

SO 05-20-02 Most - podchod v km 301,378

Předmětem tohoto projektu je výstavba nového železničního podchodu pro pěší v km 301,378 (přesný km 301,378.585). Nový podchod zajišťuje mimoúrovňový bezbariérový přístup od výpravní budovy na nástupiště č. 1. Nový podchod je navržen jako monolitický žlb. uzavřený rám o světlé šířce 3,5 m a podchodné výšce 2,55 m. Tloušťka stěna a základové desky je 350 mm a strop o proměnné tloušťce 350-400 mm. Pochozí povrchy budou provedeny z kamenné dlažby hrubě tryskané, schodišťové stupně budou obloženy kamennou dlažbou. Stěny podchodu budou opatřeny nátěrem a antigrafiti nátěrem. Založení všech konstrukcí bude plošné, pod hladinou spodní vody. Výstup na nástupiště č. 1 tvoří dvouramenné schodiště přístupový chodník šířky 1800 mm. Výstup u výpravní budovy vede na stávající terén v prostoru u výpravní budovy a je tvořen schodištěm a přístupovým chodníkem šířky 1800 mm. Úhel křížení s tratí je 90°. Odvodnění podchodu je řešeno čerpáním. Přístupy budou zastřešeny v rámci SO 05-41-01.

Stavba podchodu bude probíhat v návaznosti na výluky na trati v jedné etapě za pomoci záporového pažení. Část přípravných a výkopových prací proběhne v předstihu.

SO 05-20-03 Most v ev. km 301,885

Předmětem tohoto objektu je projekt rekonstrukce železničního mostu v ev. km 301,885 (nový km 301,909.118).

Most překračuje zpevněnou účelovou komunikaci, je ve staničním obvodu a převádí dvě koleje. Stávající část spodní kamenné stavby je z roku 1870. Přistavovaná betonová opěra, prefabrikované ŽB prahy a ŽB prefabrikované NK jsou z roku 1980. Prefabrikované konstrukce jsou z betonu Zn 250. Založení mostu je plošné. Původní křídla jsou kamenná, nová betonová. Délka přemostění je 3,0 m a světlá výška 2,2 m. Úhel křížení s tratí je 89°.

V novém stavu budou na mostě tři koleje (1, 2, 3b - předjízdna - rychlost 80 km/hod). Stávající konstrukce pod kolejí 3b budou kompletně ponechány (v šířce dvou krajních prefabrikovaných desek, tj. 7,47 m). Zachovány budou taktéž křídla na levé straně mostu. Ostatní stávající konstrukce budou ubourány po úroveň nové základové spáry mostu (jen část stávajícího základu bude zachována). Nová část mostu pod kolejemi č. 1 a 2 (v šířce 10,57 m) bude tvořena ŽB rozpěrákovou deskou a ŽB opěrami stejných dimenzí jako má stávající objekt. Založení nové části mostu bude na mikropilotách. Bude provedena sanace stávajících kamenných a betonových konstrukcí a izolace jak nové, tak stávající

části. Nová část mostu bude zakončena rovnoběžnými křídly a navazuje na opěrnou zeď SO 05-23-01. Pod mostem bude provedena nová komunikace SO 05-30-02. Na mostě bude provedeno ZKPP.

Stavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati.

Železniční propustky

SO 05-21-01 Propustek v ev. km 300,504

Předmětem tohoto objektu je projekt přestavby železničního propustku v ev. km 300,504 (nový km 300,530.362).

Stávající nosná konstrukce z roku 1954 je tvořena ŽB troubami, betonovými čely s římsami a převádí dvě koleje. Propustek je v mezistaničním úseku. Světlá šířka propustku je 0,8 m a délka 10,5 m. Úhel křížení s tratí je 57°. Z důvodu technického stavu propustku, bude propustek přestavěn.

Propustek bude nahrazen železobetonovými troubami DN 800. Nový propustek bude tvořen jedenácti patkovými troubami pro železniční propustky. Na vtoku bude zakončen ŽB jímkou s kalovým prostorem, na výtoku koncovým, zkoseným prefabrikátem. Délka nového propustku bude 12,5 m se spádem 1,5%. Na propustku bude provedeno otevřené štěrkové lože, s dostatkem místa na umístění TK žlabů. Stávající propustek bude zcela vybourán. ZKPP nebude na tomto objektu prováděno. Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou. Profil propustku je navržen s ohledem na jeho délku a sklon (ČSN 73 6201 tabulka 13.1.) a s ohledem na hydrotechnický výpočet.

Přestavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati. Propustek bude prováděn po polovinách za použití záporového pažení.

SO 05-21-02 Propustek v ev. km 300,690

Předmětem tohoto objektu je projekt přestavby železničního propustku v ev. km 300,690 (nový km 300,716.292).

Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennými deskami, kamennými opěrami s čely a převádí dvě koleje. Propustek bude nově ve staničním obvodu ŽST Pačejov. Světlá šířka propustku je 1,0 m a délka 10,5 m. Úhel křížení s tratí je 72°. Z důvodu technického stavu propustku, bude propustek přestavěn.

Propustek bude nahrazen železobetonovým monolitickým rámem světlé šířky 1,5 m a délky 11,53 m se spádem 2 %. Úhel křížení bude 75° z toho důvodu budou pod pražci provedeny přechodové desky. Na obou stranách bude rám ukončen zavěšenými betonovými rovnoběžnými křídly. Na propustku bude provedeno uzavřené kolejové lože s dostatkem místa na umístění TK žlabů. Stávající propustek bude dle potřeby ubourán. ZKPP bude na tomto objektu prováděno. Propustek převádí trvalou vodoteč z levé strany trati na pravou. Profil propustku je navržen s ohledem na hydrotechnický výpočet.

Přestavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati. Propustek bude prováděn po polovinách za použití záporového pažení.

SO 05-21-03 Propustek v ev. km 301,428

Předmětem tohoto objektu je projekt přestavby železničního propustku v ev. km 301,428 (nový km 301,453.990).

Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořen zabetonovanými kolejnicemi, kamennými deskami, kamennými opěrami s čely, kamennými křídly na levé straně a převádí sedm kolejí. Propustek je ve staničním obvodu ŽST Pačejov. Světlná šířka propustku je 1,0 m a délka 61,5 m. Úhel křížení s tratí je 89°. Z důvodu technického stavu propustku, bude propustek pod novými kolejemi v délce cca 30 m přestavěn.

Propustek bude nahrazen železobetonovými troubami DN 1000. Nový propustek bude tvořen dvaceti-šesti patkovými troubami pro železniční propustky na levé straně ukončen zkoseným prefabrikátem a na pravé monolitickou šachtou. Délka nového části propustku se šachtou je 28,39 m se spádem 1,0 %. Stávající propustek bude dle potřeby ubourán. Od nové šachty k výtoku bude ponechána stávající konstrukce propustku bez úprav, jen bude pročištěno stávající koryto. ZKPP nebude na tomto objektu prováděno. Propustek převádí občasný vodní tok z levé strany trati na pravou. Profil propustku je navržen s ohledem na jeho délku a sklon (ČSN 73 6201 tabulka 13.1.) a s ohledem na hydrotechnický výpočet.

Přestavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati. Propustek bude prováděn ve dvou etapách za použití záporového pažení.

SO 05-21-04 Propustek v ev. km 301,680

Předmětem tohoto objektu je projekt přestavby železničního propustku v ev. km 301,680 (nový km 301,707.985).

Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennými deskami, kamennými opěrami s čely a převádí pět kolejí. Propustek je ve staničním obvodu ŽST Pačejov. Světlná šířka propustku je 0,95 m a délka cca 66,6 m. Úhel křížení s tratí je 85°. Z důvodu technického stavu propustku, bude propustek pod novými kolejemi v délce cca 26 m přestavěn.

Propustek bude nahrazen železobetonovými patkovými troubami DN 1200. Nový propustek bude tvořen dvaceti-čtyřmi troubami pro železniční propustky na levé straně ukončen monolitickou šachtou a na pravé betonovým čelem. Délka nového části propustku se šachtou je 25,83 m se spádem 0,8 %. Stávající propustek bude dle potřeby ubourán. Od nové šachty k výtoku bude ponechána stávající konstrukce propustku bez úprav, jen bude pročištěno stávající koryto. ZKPP nebude na tomto objektu prováděno. Propustek převádí občasný vodní tok z levé strany trati na pravou. Profil propustku je navržen s ohledem na jeho délku a sklon (ČSN 73 6201 tabulka 13.1.) a s ohledem na hydrotechnický výpočet.

Přestavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati. Propustek bude prováděn ve dvou etapách za použití záporového pažení.

SO 05-21-05 Propustek v ev. km 301,843

Předmětem tohoto objektu je projekt přestavby železničního propustku v ev. km 301,843 (nový km 301,868.376).

Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennými deskami (rozšíření na pravé straně ŽB troubami), kamennými opěrami s čely a převádí dvě koleje. Propustek je ve staničním obvodu ŽST Pačejov. Světlná šířka propustku je u kamenných desek 0,9 m, u ŽB trouby 0,7 m a délka 23,7 m. Úhel křížení s tratí je 90°. Z důvodu technického stavu propustku, bude propustek přestavěn.

Propustek bude nahrazen železobetonovými troubami DN 1000. Nový propustek bude tvořen dvaceti-třemi patkovými troubami pro železniční propustky na levé straně ukončený koncovým zkoseným prefabrikátem a na pravé tvoří čelo opěrná zeď SO 05-23-01. Délka nového propustku bude 23,80 m se spádem 1,0%. Na propustku bude provedeno uzavřené šterkové lože s dostatkem místa na umístění TK žlabů. Propustek bude na levé straně zkrácen oproti stávající délce. Stávající propustek bude dle potřeby ubourán. ZKPP nebude na tomto objektu prováděno. Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou. Profil propustku je navržen s ohledem na jeho délku a sklon (ČSN 73 6201 tabulka 13.1) a s ohledem na hydrotechnický výpočet.

Přestavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati. Propustek bude prováděn na dvě etapy za použití záporového pažení.

SO 05-21-06 Propustek v ev. km 302,048

Předmětem tohoto objektu je projekt přestavby železničního propustku v ev. km 302,048 (nový km 302,072.384).

Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennými deskami, kamennými opěrami s čely, kamennými křídly a převádí dvě koleje. Propustek je ve staničním obvodu ŽST Pačejov. Světlá šířka propustku je 0,9 m a délka 10,3 m. Úhel křížení s tratí je 90°. Z důvodu technického stavu propustku, bude propustek přestavěn.

Propustek bude nahrazen železobetonovými troubami DN 1000. Nový propustek bude tvořen 16 (14+2) patkovými troubami pro železniční propustky na obou stranách ukončených zkosenými prefabrikáty. Délka nového propustku bude 17,33 m se spádem 2,0%. Na propustku bude provedeno uzavřené šterkové lože s dostatkem místa na umístění TK žlabů. Stávající propustek bude dle potřeby ubourán. ZKPP nebude na tomto objektu prováděno. Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou. Profil propustku je navržen s ohledem na jeho délku a sklon (ČSN 73 6201 tabulka 13.1.) a s ohledem na hydrotechnický výpočet.

Přestavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati. Propustek bude prováděn po polovinách za použití záporového pažení.

SO 05-21-07 Propustek v ev. km 302,397

Předmětem tohoto objektu je projekt přestavby železničního propustku v ev. km 302,397 (nový km 302,422.558).

Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennými deskami, kamennými opěrami s čely, betonovými římsami a převádí dvě koleje. Propustek je v mezistaničním úseku. Světlá šířka propustku je 0,95 m a délka 9,7 m. Úhel křížení s tratí je 90°. Z důvodu technického stavu propustku, bude propustek přestavěn.

Propustek bude nahrazen železobetonovými troubami DN 1000. Nový propustek bude tvořen 12 (10+2) patkovými troubami pro železniční propustky na obou stranách ukončenými zkosenými prefabrikáty. Délka nového propustku bude 13,34 m se spádem 2,5%. Na propustku bude provedeno otevřené šterkové lože s dostatkem místa na umístění TK žlabů. Stávající propustek bude dle potřeby ubourán. ZKPP nebude na tomto objektu prováděno. Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou. Profil propustku je navržen s ohledem na jeho délku a sklon (ČSN 73 6201 tabulka 13.1.) a s ohledem na hydrotechnický výpočet.

Přestavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati. Propustek bude prováděn po polovinách za použití záporového pažení.

SO 05-21-08 Propustek v ev. km 303,389

Předmětem tohoto objektu je projekt přestavby železničního propustku v ev. km 303,389 (nový km 303,416.009).

Stávající nosná konstrukce z roku 1904 je tvořena zabetonovanými kolejnicemi, kamennými opěrami s čely, betonovými římsami a převádí dvě koleje. Propustek je v mezistaničním úseku. Světlá šířka propustku je 0,6 m a délka 8,5 m. Úhel křížení s tratí je 90°. Z důvodu technického stavu propustku, bude propustek přestavěn.

Propustek bude nahrazen železobetonovými troubami DN 1200. Nový propustek bude tvořen jedenácti patkovými troubami pro železniční propustky na obou stranách ukončenými koncovými zkosenými prefabrikáty. Délka nového propustku bude 14,94 m se spádem 1,3 %. Na propustku bude provedeno otevřené šterkové lože, s dostatkem místa na umístění TK žlabů. Stávající propustek bude dle potřeby ubourán. ZKPP nebude na tomto objektu prováděno. Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou. Profil propustku je navržen s ohledem na jeho délku a sklon (ČSN 73 6201 tabulka 13.1.) a s ohledem na hydrotechnický výpočet.

Přestavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati. Propustek bude prováděn po polovinách za použití záporového pažení.

SO 05-21-09 Propustek v ev. km 303,630

Předmětem tohoto objektu je projekt přestavby železničního propustku v ev. km 303,630 (nový km 303,658.472).

Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennými stěnami a opěrami s čely, ve stropě zabetonovanými kolejnicemi a kamennými deskami. Propustek převádí dvě koleje. Propustek je v mezistaničním úseku. Světlá šířka propustku je 0,63 m a délka 9,4 m. Úhel křížení s tratí je 90°. Z důvodu technického stavu propustku, bude propustek přestavěn.

Propustek bude nahrazen železobetonovými troubami DN 800. Nový propustek bude tvořen devíti patkovými troubami pro železniční propustky na levé straně ukončen vtokovou jímku a na pravé straně koncovým zkoseným prefabrikátem. Délka nového propustku bude 12,55 m se spádem 0,5 %. Na propustku bude provedeno otevřené šterkové lože s dostatkem místa na umístění TK žlabů. Stávající propustek bude dle potřeby ubourán. ZKPP nebude na tomto objektu prováděno. Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou. Profil propustku je navržen s ohledem na jeho délku a sklon (ČSN 73 6201 tabulka 13.1.) a s ohledem na hydrotechnický výpočet.

Přestavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati. Propustek bude prováděn po polovinách za použití záporového pažení.

Mostní objekty na komunikacích

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

Předmětem tohoto objektu jsou ochranné sítě na stávajícím silničním nadjezdu v km 299,665. Dle nové polohy trakčního vedení budou instalovány nové ochranné sítě,

na každé straně nadjezdu v počtu 11 kusů á 1,0 m kotvené do stávajících železobetonových říms. Stávající svislé i vodorovné ochrany budou demontovány.

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

Předmětem tohoto objektu jsou ochranné sítě na stávajícím silničním nadjezdu v km 302,236. Dle nové polohy trakčního vedení budou instalovány nové ochranné sítě na každé straně nadjezdu v počtu 10 kusů á 1,0 m, kotvené do stávajících železobetonových říms. Stávající svislé i vodorovné ochrany budou demontovány.

Opěrné a zárubní zdi

SO 05-23-01 Opěrná zeď km 301,88

Předmětem tohoto projektu je výstavba nové úhlové opěrné zdi v km 301,88. V ŽST Pačejov, bude u koleje č. 2 v rozsahu 301,790 - 301,975 vybudována opěrná zeď délky cca 185 m. Nutnost vybudování zdi vyplývá z posunu kolejí a rozšíření náspu na pozemky, které nelze využít pro násep. Zeď bude monolitická úhlová, částečně plošně založená a částečně založená na mikropilotách. Založení části zdi na mikropilotách bylo navrženo z důvodu zvodnělých neúnosných vrstev v úrovni základové spáry.

Dřík opěrné zdi bude zakončen římsou, do které bude zakotveno zábradlí - VMP 3,0. Zdi bude procházet propustek v ev. km 301,843 (přesný km 301,868). Dále bude ve zdi ponechán prostor pro prodloužení mostu v ev. km 301,885 (přesný km 301,909.118). Stavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati.

E.1.6 Potrubní vedení

SO 05-70-01 Žst. Pačejov, dešťová kanalizace

Stávající vodovod je v kolizi se stavební jámou pro stavbu propustku a s trativody přidánými do odvodnění železničního spodku. Navržena je přeložka tohoto vodovodu mimo stavební jámu, do dostatečné hloubky pod trativodní potrubí.

Přeložka vodovodu bude provedena s využitím bezvýkopové technologie – protlaku. Protlačováno bude ocelové potrubí DN 300, do něj bude zataženo plastové potrubí PE100 d110 (přednostně návín). V cílové jámě bude odbočka pro podzemní hydrant, který bude sloužit k odkalení. Od cílové jámy povede trasa přeložky šikmo podél trati do místa napojení na stávající vodovod. Pokládka potrubí v tomto úseku bude v otevřené pažené rýze. Potrubí bude ukládáno na štěrkopískový podsyp, na vrch potrubí bude připevněn identifikační vodič, následně bude potrubí obsypáno dle požadavku výrobce trubek, uložena nad ním bude výstražná folie, zásyp bude proveden vytěženým materiálem a bude zahutněn. Povrchy budou uvedeny do původního stavu.

Na vodovodním potrubí bude provedena tlaková zkouška, dezinfekce a proplach potrubí, nová trasa bude zaměřena a předána správce.

E.1.8 Pozemní komunikace

SO 05-30-01 Žst. Pačejov, zpevněné plochy

Stavební objekt je rozdělen na dva podobjekty, SO 05-30-01.1 – zpevněná plocha a příjezdová komunikace, které jsou na pozemcích SŽDC a na SO 05-30-01.2 - obnova

místní obslužné komunikace. Zpevněná plocha v km 301,7 bude sloužit jako volná skládka, plocha je navržena jako panelová o rozloze 2307m². Příjezdová komunikace k ploše je navržena v délce 90m a šířce 4,5m. Povrch komunikace je z asfaltového betonu. Obnova místní obslužné komunikace je v šířce 5,5m v délce 50m s asfaltobetonovým povrchem.

SO 05-30-02 Žst. Pačejov, úprava komunikace v km 301,909

Součástí tohoto objektu je úprava stávající místní obslužné komunikace u podjezdu v km 301,885. Úprava komunikace je vyvolána prodloužením podjezdu pod železniční tratí, který je součástí SO 05-20-03. Komunikace je navržena v základní šířce 3 m. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Délka navržených úprav komunikace je 26 m.

E.1.9. Kabelovody

SO 05-44-01 Žst. Pačejov, kabelovod

Pro vedení kabelových tras v žst. Pačejov je navržen kabelovod. Kabelovod je plastový ze čtyř devítiovorových multikanálů. Vstupní a mezilehlé šachty jsou železobetonové prefabrikované.

V žst. Pačejov jsou dva paralelní příčné přechody pod kolejištěm. Jeden v místě nástupiště a jeden za nástupištěm ve směru staničení. Tyto dvě větve jsou propojené před výpravní budovou. Dále jsou kabelovody vedeny k výpravní budově, stavědlové ústředně a nové trafostanici.

E.2 Pozemní stavební objekty

E.2.1 Pozemní objekty budov

SO 05-40-01 Žst. Pačejov, stavební úpravy VB

Úpravy výpravní budovy se týkají především úprav vnitřní dispozice pro možné osazení nového technologického zařízení. Vzniknou místnosti pro sdělovací zařízení + GSM-R, náhradní dopravní kancelář a stavědlová ústředna. Dojde k úpravě čekárny pro cestující a kompletní výměně plechové krytiny a dřevěného bednění na krovu nad jednopodlažním přístavkem na severní straně VB. Část přístavku před stávající dopravní kanceláří směrem ke kolejišti bude zdemolována. Celá fasáda objektu bude očištěna a opravena včetně nového barevného nátěru.

Vnitřní čekárna se vybaví novými lavicemi a odpadkovým košem. Lavice bude pro jednu osobu rozměr š. 510 s opěradlem o celkové výšce 810 mm.

Původní fasáda včetně kamenného soklu se očistí tlakovou vodou, zbaví se nesoudržných částí. Jako finální vrstva se použije strukturovaný fasádní nátěr se zrnitou strukturou, barevnost RAL 1015 nebo podobná. Celá fasáda bude provedena v jednotném barevném odstínu a musí být provedena systémovým řešením od jednoho výrobce fasádních směrů.

E.2.2 Zastřešení nástupišť

SO 05-41-01 Žst. Pačejov, zastřešení výstupů z podchodu

Zastřešení výstupů z podchodu plní funkci ochrany cestujících před povětrností a zamezuje zatékání vody do prostoru podchodu. Z minulého stupně dokumentace byl převzat obloukový tvar konstrukce a upraven na aktuální dispozici.

Zastřešení výstupů z podchodu u výpravní budovy (VB) – na nástupišti č. 1, je tvořeno zastřešením schodišťového výstupu a přístupového chodníku. Sloupky zastřešení výstupu na 1. nástupiště jsou uloženy na betonové stěny výstupů z podchodu, vysoké cca 1,1 m nad pochozí úroveň. Každá strana stěny je v jiné výšce.

Nosná konstrukce zastřešení je navržena z uzavřených hranatých trubek. Staticky se jedná o příčné rámy, vetknuté do betonové stěny podchodu. Rámy jsou navrženy po 2200 mm. Podporu trapézovému plechu tvoří vaznice, na některé jsou připevněny i prvky osvětlení. Boční plášť tvoří variantně tahokov (odolný proti vandalům) nebo skleněné stěny jako na nástupišti č. 2.

Tahokov je připevněn k nosné konstrukci ocelovými pásky, které jsou připojeny trhacími nýty. Orientace tahokovu je širší vlnou ve směru vodorovném, a tak, aby nedocházelo k nadměrnému zatékání do podchodu.

Tabule tahokovu resp. skla budou předsazeny cca 30-50 mm před betonovou stěnu aby voda nezatékala do podchodu a nebylo třeba osadit doplňkový klempířský prvek.

Střechy přístřešků jsou odvodněny pomocí hranatého žlabu. Na každé straně je voda ze žlabů svedena svodem DN100 do lapačů střešních splavenin a dále do kanalizace. Lapač splavenin je již součástí SO 05-70-01. Proti vandalům je svod ochráněn ocelovou hranatou trubkou.

Zastřešení výstupů z podchodu na nástupišti č. 2 je tvořeno zastřešením schodišťového výstupu a přístupového chodníku. Sloupky zastřešení výstupu na 1. nástupiště jsou uloženy na betonové stěny výstupů z podchodu, vysoké cca 1,1 m nad pochozí úroveň. V některých místech je každá strana stěny v jiné výšce.

Stěny jsou navrženy prosklené. Předpokládá se tepelně tvrzené bezpečnostní sklo tl. 10 mm dle ČSN EN 12150, minimální klasifikace 3B3 dle ČSN EN 12600. Stěny budou pomocí systémových prvků připevněny k ocelové konstrukci.

Bude použito sklo se svislým opálovým proužkováním. Bude užito sklo čiré, opatřené vertikálními pruhy min. 2 mm širokými s odstupem max. 28 mm (tento typ podle dostupných studií nejlépe brání nárazu ptáků, např. Experimentální zkoušky zaměřené na účinnost varovného značení skla za přirozených světelných podmínek v létacím tunelu II, M. Rössler, W. Laube, P. Weihs – Hohenau a.d., březen 2007).

Podchodná výška přístřešků musí být min. 2,5 m. Případné orientační či informační tabule budou umístěny tak, aby pod tuto úroveň nezasahovali.

SO 05-41-02 Zastávka Kovčín, přístřešky

Pro ochranu před povětrnostními vlivy budou na zastávce Kovčín umístěny dva přístřešky pro cestující. V km 304,075 602 bude přístřešek na nástupišti u koleje č. 2. V km 304,079 565 bude přístřešek pro cestující na nástupišti u koleje č. 1. Návrh přístřešků, kapacita,

typ konstrukce, km poloha vychází ze schválené přípravné dokumentace. Pouze v příčném směru byly přístřešky posunuty tak, aby nebyly uloženy na konstrukci nástupiště. Přístřešky na nástupišti jsou navrženy betonové „antivandal“, tvaru „U“ na betonové prefabrikované základové desce (součástí dodávky). Jelikož se přístřešky nacházejí ve svahu, je základová deska z čelní strany i z boků podbetonována zídou s vlastním základem do nezámrazné hloubky. Kotvení konstrukce přístřešku se provede pomocí kotevních šroubů, které jsou součástí dodávky. Podlaha přístřešku bude stejná jako na přístupových chodnících tj. zámková dlažba tl. 60 mm. Přístřešek bude vybaven 2 ks laviček se samostatnými sedáky a vitřina s informacemi pro cestující. Vitřina musí být umístěna do maximální výšky 1,6 m nad povrchem nástupiště. Betonový koš (ø0,5/v.0,8m) bude umístěn vedle přístřešku a bude pevně zabudován do zámkové dlažby. Přístřešek bude výškově umístěn tak, aby odvodňovací otvory v dolní části přístřešku byly umístěny svojí spodní částí na niveletě zámkové dlažby.

E.2.4 Orientační systém

SO 05-43-01 Žst. Pačejov, orientační systém

Stavební objekt SO 05-43-01 řeší výměnu stávajícího orientačního systému ve stanici. Stávající orientační systém bude demontován. Stávající výpravní budova bude zdemolována a dojde k vybudování nových nástupišť a podchodů. Součástí tohoto SO jsou i tabule s názvem stanice, umístěné před nástupištěm vedle trati.

Bezbariérový přístup cestujících na nástupiště bude umožněn pomocí podchodu a šikmých přístupových chodníků z okolní komunikace.

Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá Grafickému manuálu jednotného orientačního a informačního systému SŽDC dle Směrnice č.118 SŽDC. Označení stanice řeší TNŽ 73 6390 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“.

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 stejným fontem.

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. Minimální trvanlivost podkladové fólie 7 let.

Provedení tabulí orientačního systému bude neprosvětlené – osvětlené. Jejich osvětlení bude zajištěno osvětlením nástupiště.

Prvky orientačního systému budou umístěny (tam, kde je to možné) na sloupy osvětlení. Důvodem je optimalizace počtu pomocných ocelových konstrukcí. V ostatních případech budou umístěny na samostatných ocelových sloupcích. Ocelové konstrukce pro prvky orientačního systému budou pozinkované a opatřeny kombinovaným protikorozním nátěrem

Na nástupišťích budou pomocí tabulí vyznačeny sektory (A, B). Tyto sektory budou sloužit k podrobnější identifikaci polohy vlaku u nástupiště.

Orientační hlasový majáček

Pro usnadnění orientace osob se zrakovým postižením jsou umístěny u přístupů na nástupiště orientační majáčky. Typ navrženého majáčku je orientační hlasový – OHM. Majáček bude umístěn na konzoli připevněné k zastřešení podchodu resp. na stožár osvětlení. Napájení majáčků bude z rozvaděče RO samostatným vývodem viz SO 05-62-01 žst. Pačejov, úprava venkovního osvětlení.

Orientační hmatové štítky

Na koncích madel schodišť jsou v podchodu umístěny z vnitřní strany madla orientační hmatové štítky (OHŠ) se stručnou informací (číslo koleje vlevo a vpravo) v Braillově písmu.

OHŠ 1 – pk1, OHŠ 2 – pk2

SO 05-43-02 Zastávka Kovčín, orientační systém

Stavební objekt SO 05-43-02 řeší výměnu stávajícího orientačního systému na zastávce. Stávající orientační systém bude demontován. Součástí tohoto SO jsou i tabule s názvem zastávky, umístěné před nástupišti vedle trati.

Bezbariérový přístup cestujících na nástupiště bude umožněn pomocí šikmých přístupových chodníků z okolní komunikace.

Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá Grafickému manuálu jednotného orientačního a informačního systému SŽDC dle Směrnice č.118 SŽDC. Označení stanice řeší TNŽ 73 6390 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“.

Označení železniční zastávky na nových nástupištech 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 stejným fontem.

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. Minimální trvanlivost podkladové fólie 7 let.

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

Prvky orientačního systému budou umístěny (tam, kde je to možné) na sloupy osvětlení. Důvodem je optimalizace počtu pomocných ocelových konstrukcí. V ostatních případech budou umístěny na samostatných ocelových sloupcích. Ocelové konstrukce pro prvky orientačního systému budou pozinkované a opatřeny kombinovaným protikorozním nátěrem

Na nástupištech budou pomocí tabulí vyznačeny sektory (A, B). Tyto sektory budou sloužit k podrobnější identifikaci polohy vlaku u nástupišť.

Orientační hmatové štítky

Na koncích madel zábradlí u přístupových cest na nástupiště jsou umístěny z vnitřní strany madla orientační hmatové štítky (OHŠ) se stručnou informací (číslo koleje vlevo a vpravo) v Braillově písmu.

OHŠ 1 – lk1, OHŠ 2 – pk2

E.2.5 Demolice

E.2.5.1 SO 05-45-01 Žst. Pačejov, demolice

Stavědlo St. 1

Stavědlo je samostatně stojící zděný objekt o dvou podlažích. 1. NP je částečně sníženo pod úroveň terénu o cca 1 m. Obvodové zdivo je cihelné režné o tl. cca 30 cm. 2. NP je na straně ke kolejím předsazeno o cca 1,1 m. Obvodové zdivo je cihelné, omítnuté o tl. cca 30 cm.

Objekt má pultovou střechu lichoběžníkového tvaru, kterou tvoří žebet. deska tl. cca 20 cm. Krytinu střechy tvoří asfaltové hydroizolační pásy. Oplechování, dešťový žlab i svod jsou z pozinkovaného plechu. Nad střechu je vyveden zděný komín v kombinaci šamotových cihel a bílých cihel + nerezový nástavec s komínovou vložkou. Odvod dešťové vody ze střechy je zajištěn žlabem a svodem v zadní a boční části objektu. V čelní stěně objektu stavědla je osazena el. rozvodná skříň.

V čelní stěně objektu (směr ke kolejišti) jsou v patrové části osazena plastová okna po celé délce objektu a zčásti i z boku. Vstup do objektu je zajištěn z boční strany dřevěnými dveřmi 800/1970 mm.

Ke stávajícímu objektu stavědla je z boku přistavena dřevěná prkenná uzamykatelná kůlna, která slouží jako sklad uhlí. Střecha kůlny je plechová s přesahem cca 60 cm.

Objekt stavědla je v dobrém stavu.

Skladiště

Jedná se o zděný, přízemní, nepodsklepený, neomítnutý objekt, se sedlovou střechou.

Krov objektu je dřevěný (klasická vazba). Střešní krytina je z pálených tašek (bobrovky). Přesah střechy je na straně u kolejí 0,9 m, u komunikace 1,1 m.

Základy objektu jsou betonové.

Podlaha přízemí i půdního prostoru je dřevěná fošnová na dřevěných trámcích. Trámky jsou v přízemí uloženy v obvodových stěnách a na cihelných pilířcích, na půdě na dřevěných sloupcích se zavětrováním.

Vnitřní příčky jsou zděné, omítnuté. Cca 0,7 m nad střechu je vyveden zděný komín.

Dešťová voda volně skapává z okraje střechy, na straně u kolejí je nefunkční žlab, na straně u komunikace žlab chybí. Svislé svody chybí zcela.

Na obou delších stranách jsou dvoje posuvná vrata na ocelových kolejničkách. Objekt má jedno dřevěné okno s ocelovou mříží, dále v přízemí pět menších ocelových oken, v půdním prostoru vždy dvě v každém štítu.

Před objektem je na straně u komunikace dřevěná rampa š. 0,85 m.

Do objektu byla zavedena elektřina (dnes pravděpodobně nefunkční).

Garáž MUV

Předmětem demolice je samostatně stojící objekt bývalé garáže pro motorový univerzální vozík (MUV), který se nachází na drážním pozemku v žst. Pačejov a ke kterému v

minulosti vedla železniční vlečka. Jedná se o zděný, přízemní, nepodsklepený, omítnutý objekt, s plochou plechovou střechou.

Demolovaný stávající objekt má betonové základy a podlahu, ve které je provedena prohlížecká jáma šířky cca 1,3 m, částečně zakrytá dřevěnými podlahkami.

Nosnou stropní konstrukci tvoří ocelové nosníky a betonové panely.

Obvodový plášť objektu má tl. cca 25 cm a je tvořen žlb. panely a ocelovými stojkami obdélníkového průřezu.

Na boční vnější stěně objektu jsou umístěny 2 ks el. rozvodných skříní.

V čelní stěně objektu jsou velká dvoukřídlá plechová vrata 4500/4500 mm, v bočních stěnách jsou vždy dvě ocelová okna 1200/2400 mm.

Odvod dešťové vody ze střechy je zajištěn v zadní části objektu žlabem a svodem (spodní polovina chybí) z pozinkovaného plechu. Stávající objekt má po celém obvodu oplechovanou atiku o výšce cca 20 cm.

Stavědlo St. 2 + EZ

Předmětem demolice jsou objekty stavědla St. 2, sousedící buňky EZ a dřevěné kolny, které se nacházejí ve staničním obvodu žst. Pačejov.

Stavědlo je samostatně stojící zděný objekt o dvou podlažích. 1. NP je částečně sníženo pod úroveň terénu o cca 1 m. Obvodové zdivo je cihelné režné o tl. cca 30 cm. 2. NP je na straně ke kolejím předsazeno o cca 1,0 m. Obvodové zdivo je cihelné, omítnuté o tl. cca 30 cm.

Objekt má pultovou střechu lichoběžníkového tvaru, kterou tvoří žebet. deska tl. cca 20 cm. Krytinu střechy tvoří asfaltové hydroizolační pásy. Oplechování, dešťový žlab i svod jsou z pozinkovaného plechu. Nad střechu je vyveden zděný komín z bílých cihel + nerezový nástavec s komínovou vložkou. Odvod dešťové vody ze střechy je zajištěn žlabem a svodem v zadní a boční části objektu. V čelní stěně objektu stavědla je osazena el. rozvodná skříň.

V čelní stěně objektu (směr ke kolejišti) jsou v patrové části osazena plastová okna po celé délce objektu a zčásti i z boku. Vstup do objektu je zajištěn z boční strany dřevěnými dveřmi 800/1970 mm.

Objekt stavědla je v dobrém stavu.

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

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

TÚ Horažďovice předměstí - Pačejov

V traťovém úseku Horažďovice předměstí – Pačejov budou úpravy stavební části začínat v km 299,650 s tím, že budou zachovány stávající (nedávno postavené) podpěry č. 309,310,315 a 316, které byly vybudovány v rámci opravných prací prováděných OŘ Plzeň. Pohyblivá kotvení sestavy s převodem 1:3 namontované také v rámci opravných prací budou využity na stávajících podpěrách. Nově bude provedena montážní část jednoho celého kotevního úseku v obou traťových kolejích. Částečně bude v místě

zachovaných výše uvedených kotevních podpěr provedena regulace stávajících kotevních úseků sestav trakčního vedení 1. a 2. koleje, směrem na žst. Horažďovice předměstí.

Zachování stávajících podpěr je podmíněno takovým řešením kolejového spodku, zdí atd., které nebude ve výsledku narušovat statiku stávajících základů podpěr trakčního vedení.

Nově navržené podpěry navazují na návrh trakčního vedení v rámci železniční stanice Pačejov.

V místě stávajícího silničního nadjezdu bude výška sestavy TV a případně výška troleje upravena tak, aby vyhovovala požadavkům, především na výšku troleje, ČSN 34 1530 ed. 2.

Žst. Pačejov

V železniční stanici Pačejov bude dle zadávacích podmínek SŽDC s. o. provedena kompletní rekonstrukce stavební a montážní části trakčního vedení. Nově se uvažuje po rekonfiguraci kolejového svršku se zatrolejováním hlavních kolejí č. 1, 2 systémem TR 100 mm² Cu + NL 50 mm² Bz bez přídavného lana, vedlejší koleje č. 3 a spojek mezi hlavními kolejemi systémem TR 80 mm² Cu + NL 50 mm² Bz bez přídavného lana. Zavěšení systémů trakčního vedení bude provedeno z větší části pomocí závěsů na branách se směrovými lany (výjimečně SIK). Zbývající závěsy budou realizovány pomocí šikmých izolovaných konzol na individuálních podpěrách. Nová pohyblivá kotvení hlavních sestav budou s převodem 1:3 s lanovou brzdou. Pohyblivá kotvení vedlejších sestav budou s převodem 1:2.

Neutrální pole v místě stávající spínací stanice Pačejov bude dle požadavku ze zadávacích podmínek a dle nové metodiky umístěno do nové polohy mimo nástupiště směrem k nepomuckému zhlaví a zkráceno. Nově překonfigurované kolejiště žst. Pačejov spolu s novým umístěním návěstních prvků zabezpečovacího zařízení umožní splnit požadavky na umístění neutrálních polí dle GR SŽDC s.o. - Odboru automatizace a elektrotechniky, TSI subsystému „Energie“ transevropského konvenčního železničního systému, ČSN EN 50367 ed. 2 a ČSN EN 50388 ed. 2.

Elektrická dělení na obou zhlavích žst. Pačejov jsou nově z důvodu nového kolejového řešení vysunuta směrem do traťového úseku směrem žst. Horažďovice předměstí resp. žst. Nepomuk.

V místě stávajících silničních nadjezdů bude výška sestavy TV a případně výška troleje upravena tak, aby vyhovovala požadavkům především na výšku troleje dle ČSN 34 1530 ed. 2.

TÚ Pačejov – Nepomuk

V traťovém úseku Pačejov - Nepomuk bude provedena kompletní rekonstrukce montážní části trakčního vedení (mimo nosných konzol na zachovaných podpěrách) od elektrického dělení na nepomuckém zhlaví žst. Pačejov do km 304,270. Část stávajících sestav obou traťových kolejí od km 304,270 po km 304,700 bude zregulována v návaznosti na nové kolejové řešení. Návrh stavební části včetně nových podpěr trakčního vedení vychází v maximální možné míře z předpokladu, že budou zachovány stávající (nedávno postavené) trakční podpěry, které byly vybudovány v rámci opravných prací prováděných OŘ Plzeň. Pohyblivá kotvení sestavy s převodem 1:3 namontovaná také v rámci

opravných prací budou využita na stávajících příp. nových podpěrách. Nový návrh trakčního vedení respektuje rozmístění podpěr TV v žst. Pačejov“.

Zachování stávajících podpěr je podmíněno takovým řešením kolejového spodku, zdí atd., které nebude ve výsledku narušovat statiku stávajících základů podpěr trakčního vedení.

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

V rámci rekonstrukce trakčního vedení v žst. Pačejov bude neutrální pole v místě stávající spínací stanice umístěno do nové polohy směrem k nepomuckému zhlaví žst. Pačejov. V rámci tohoto stavebního objektu se provede úprava připojení trakčního vedení ke spínací stanici pomocí kabelového vedení. Dále se provede úprava vzdušného vedení do míst připojení na TV (před a za nové neutrální pole). Součástí objektu jsou nové odpínače S101, S102, S111 a S112. Dále je součástí připojení obcházecího vedení na SpS Pačejov. Obcházecí vedení je navrženo na základě požadavku zástupce SEE OŘ Plzeň a v místě stávajících silničních nadjezdů, na obou zhlavích, bude obcházecí vedení vedeno v kabelové trase. Stávající prvky obcházecího vedení uchycené na silničním nadjezdu na horažďovickém zhlaví budou bez náhrady zdemontovány.

SO 05-60-03 Žst. Pačejov, připojení TR EOv na TV

V rámci rekonstrukce trakčního vedení v žst. Pačejov bude toto nově využito k napájení elektrického ohřevu výměn na obou zhlavích žst. Pačejov. Připojení trafostanice 25/0,4 kV je navrženo pomocí typových sestavení vzorové sestavy pro proudovou soustavu 25kV, 50 Hz AC. Pro vlastní připojení se použije motorově dálkově ovládaný (z elektrodispečinku) odpojovač s izolovaným zkratovacím nožem. Transformátor určený pro elektrické zařízení bude napájen z trakčního vedení. Zařízení bude napájeno příívodem přes úsekové odpojovače se zkratovacím nožem č. Z108 umístěným na stožáru typu BP. Součástí objektu je montáž nového zařízení tj. kompletní výstroj stožáru pro připojení primární části transformátoru TS 25/0,4 kV. Napájení určeného zařízení se předpokládá z trakčního vedení koleje obou hlavních kolejí přes příčné propojení odpojovači č. 3A, 3B umístěných na napájecím portálu v blízkosti SpS Pačejov.

E.3.4 Ohřev výměn (EOV)

SO 05-61-01 Žst. Pačejov, EOv

Tato část projektové dokumentace řeší nový elektrický ohřev výměn (EOV) v žst. Pačejov. EOv slouží k odstranění sněhu a námrazy z výměn. EOv se skládá z těchto dílčích zařízení: napájecí části, rozváděče nn (REOV), svorkovnicových skříní v kolejišti, topných tyčí, propojovacích kabelů, čidel teploty, srážek atd. a automatizačních a řídicích prvků. EOv bude nainstalován na rozhodujících výhybkách pro jízdu na dopravní koleje a bude napájen z trakce pomocí kioskových trafostanic s rozvaděčem RH a měřením spotřeby elektrické energie pro EOv. Hl. příívod pro napájení elektrickou energií rozvaděčů RH / REOV bude osazen samostatným elektroměrem s obchodním měřením SŽE. Topné soupravy pak budou napájeny z rozvaděčů RH / REOV. Topné soupravy budou obsahovat i soupravy pro ohřev táhel.

V Žst. Pačejov bude celkem 11 vytápěných výhybek (č. 1, č. 2, č. 3, č. 4, č. 5, č. 6, č. 8, č. 9, č. 10, č. 11, č. 12).

SO 05-62-01 Žst. Pačejov, úprava venkovního osvětlení

Osvětlení ŽST Pačejov osobní nádraží bude řešeno dle ČSN EN 12 464-2 a předpisu SŽDC E11.

Nástupiště otevřená – ref. č. 5.12.8, $E_m=20lx$, $U_o = 0,40$ – otevřená nástupiště, příměstské a regionální vlaky s velkou frekvencí cestujících nebo vlaky celostátního významu s malou frekvencí cestujících.

Nástupiště krytá – ref. č. 5.12.16, $E_m=50lx$, $U_o=0,40$ – krytá nástupiště, příměstské a regionální vlaky nebo vlaky celostátního významu s malou frekvencí cestujících

Kolejiště – ref. č. 5.12.1, $E_m=5/10lx$, $U_o=0,25$ – kolejiště v prostoru stanic včetně odstavných kolejí, pracovní prostor okolí výhybek je navržen na $10lx$.

Schodiště – ref. č. 5.12.19, $E_{min}=100$ – dle RFU-PRM-054

Podchod je navržen na hodnotu $50lx$.

Pro napájení a ovládání osvětlení krytých a nekrytých částí nástupišť, osvětlení prosvětlených informačních tabulí a pracovního přechodu přes kolejiště mezi nástupišti bude sloužit nový rozvaděč osvětlení RO umístěný v kioskové trafostanici 22kV/0,4kV. Z tohoto rozvaděče, z části nezajištěné sítě, budou napájeny sklopné 6m vysoké stožárky osazené na nástupišťích společně se svítidly osazenými na konstrukcích zastřešení nástupišť a osvětlení podchodu. Část svítidel na zastřešení a v podchodu pak bude osazena vlastním nouzovým modulem protipanického osvětlení v délce zálohy 1hod. Pro osvětlení nástupišť jak krytých tak nekrytých budou použita LED diodová svítidla. Nástupiště, nekryté části, jsou navržena na hodnotu osvětlenosti $20lx$. Zastřešené části pak na hodnotu $50lx$ a schodiště do podchodu na hodnotu min. $100lx$. Osvětlení schodišť pro vstupy do podchodu je řešeno jako samostatně spínaný okruh.

Pro osvětlení pracovních prostor v okolí výhybek bude použito sklopných 12m vysokých stožárů osazených LED diodovými svítidly. Hodnota $10lx$ bude v okolí jednotlivých výhybek.

SO 05-62-02 Žst. Pačejov, úprava rozvodů nn

V rámci tohoto SO dojde k úpravám silnoproudých rozvodů v ŽST Pačejov. Rozvody budou napájeny z rozvaděče RH nové trafostanice TS 22kV/0,4kV a z nové trakční trafostanice.

1/ Napájení univerzálního napájecího zdroje zabezpečovacího zařízení

2/ Zálohované napájení elektroinstalace místnosti zabezpečovacího zařízení rozvaděč RS1.

3/ Nezálohované napájení elektroinstalace místnosti zabezpečovacího zařízení rozvaděč RS1.

4/ Zálohované napájení rozvaděče pro technologická zařízení R-sděl

5/ Nezálohované napájení elektroinstalace místnosti pro sdělovací zařízení, rozvaděč RS2.

6/ Nezálohované napájení elektroinstalace výpravní budovy, rozvaděče KS03.

7/ Nezálohované napájení rozvaděče veřejného osvětlení RO.

8/ Nezálohované napájení čerpadla v podchodu

- 9/ Nezálohované napájení úklidové zásuvky v podchodu
- 10/ Nezálohované napájení skladů CO
- 11/ Nezálohované napájení vlastní spotřeby stávající spínací stanice.
- 12/ Ovládací kabeláž pro tlačítko CENTRAL / TOTAL STOP výpravní budovy Pačejov

SO 05-62-03 Žst. Pačejov, dálkové ovládání odpojovačů

Pro dálkové ovládání úsekových odpojovačů budou instalovány dvě nové ovládací skříně, nové ovládací pulty pro DOÚO, které budou vybaveny zařízením pro ústřední řízení. Ovládací pulty pro osobní nádraží (ON) a pro pohony úsekových odpojovačů bude umístěn ve spínací stanici.

Ovládací pulty budou v provedení pro ovládání 16 odpojovačů a budou plně vybaveny kartami. Provedení bude ve dvojité izolaci. Z ovládacího pultu pak budou napojeny pohony jednotlivých odpojovačů přes přechodové svorkovnicové skříně PS1 a PS2 (KS DOÚO). Přechodové skříně budou umístěné na fasádě spínací stanice vedle vstupu a budou v provedení ve dvojité izolaci. Propojení mezi ovládacím pultem a přechodovou svorkovnicovou skříní bude provedeno pomocí vícežilových kabelů typu CYKY-O 19x1,5 mm² (D) (WS 501 až 503, WS 514 až WS 516). Z přechodové svorkovnicové skříně pak již k jednotlivým pohonům odpojovačů povedou samostatné vícežilové kabely CYKY-O 7x4 mm² (D) (WS 504 až 511, WS 515 až WS - 522).

Pro trasy kabelů budou využity společné kabelové trasy. Veškeré vstupy a výstupy do objektů budou tlakově utěsněny.

SO 05-62-04 Žst. Pačejov, přípojka 22 kV

Pro napájení nové TS 22kV/0,4kV v žst. Pačejov bude zřízen kabelový svod s úsekovým odpínačem (odpínač bude v majetku ČEZ Distribuce a.s. a bude zároveň dělicím místem mezi vlastnictvím ČEZ Distribuce a.s. a SŽDC, s.o.) ze stávajícího stožáru VN 22kV na pozemku k.ú. Pačejov. Dále bude vedena v zemi kabelová přípojka VN 22kV do nové TS 22kV/0,4kV SŽDC. Použity budou tři jednožilové kabely 35-AXEKVCEY 1x120mm² v konfiguraci do trojúhelníku. Délka přípojky bude cca 330 m.

SO 05-62-05 Zastávka Kovčín, úprava venkovního osvětlení

Osvětlení Zast. Kovčín bude řešeno dle ČSN EN 12 464-2 a předpisu SŽDC E11.

Pro napájení a ovládání osvětlení nástupišť bude sloužit stávající rozvaděčový pilíř RO, který byl vystavěn v rámci stavby GSM-R Plzeň – České Budějovice. S úpravou dle pipisu a schématu rozvaděče RO. Z tohoto rozvaděče, z části nezajištěné sítě, budou napájeny sklopné 6m vysoké stožárky osazené na nástupišťích. Svítidla u přístřešku budou osazena vlastním nouzovým modulem protipanického osvětlení v délce zálohy 1hod, a tyto svítidla budou spínána samostatným okruhem, jako stále svítící. Nástupiště, nekryté části, jsou navržena na hodnotu osvětlenosti 20 lx.

SO 05-64-01 Žst. Pačejov, ukolejnění

Stavební objekty ukolejnění řeší ochranu před nebezpečným dotykovým napětím neživých částí trakčního vedení, napájecího vedení a kovových konstrukcí nacházejících se v blízkosti živé části trakčního vedení (v POTV) podle normy ČSN 34 1500 ed. 2,

ČSN 34 1530 ed. 2, ČSN EN 50122-1 ed. 2, ČSN EN 50122-2 ed. 2 a dalších souvisejících bezpečnostních předpisů a nařízení státních drah.

V rámci tohoto stavebního objektu bude navrženo nové ukolejnění v žst. Pačejov. V přilehlých traťových úsecích bude navrženo nové ukolejnění pouze tam, kde budou nové trakční podpěry nebo kde si to vyžádají úpravy zabezpečovacího zařízení.

Předpokládá se individuální přímé ukolejnění v místech bez kolejových obvodů a s pomocí opakovatelných průrazek v místech s kolejovými obvody. V odůvodněných případech bude navrženo skupinové ukolejnění pomocí ukolejňovacího lana.

B.1.3.8 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění (náhradní výsadba, ozelenění).

Součástí projektové dokumentace bude dendrologický průzkum, tj. inventarizace dřevin rostoucích mimo les ve smyslu ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, které by mohly být potenciálně dotčeny posuzovaným záměrem. Zaznamenány budou dřeviny rostoucí na drážních pozemcích i mimo ně. Budou vytipovány dřeviny, které bude v souvislosti se záměrem třeba vykácet.

V případě kácení dřevin a zapojených porostů dřevin přesahujících legislativně stanovené rozměry, je nutné povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les. Toto povolení vydává příslušný OÚ/MěÚ na základě předložené žádosti. Za kácené dřeviny může být příslušným obecním úřadem stanovena povinnost náhradních výsadeb. Toto bude prověřeno a na základě požadavku příslušných obecních úřadů zpracováno v následujícím stupni projektové dokumentace.

B.6 PROTIKOROZNÍ OCHRANA

Železniční trať č. 190 Plzeň – České Budějovice je napájena střídavou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz. Nejedná se tedy ani o stejnosměrnou trakci 3 kV, v okolí do vzdálenosti min. 5 km se nenachází styk stejnosměrné trakce s nezávislou ani stejnosměrné trakce se střídavou a ani se v této vzdálenosti nenacházejí místa silných stejnosměrných zdrojů např. z městské hromadné dopravy. Z tohoto důvodu nebyl korozní průzkum proveden.

B.7 OBECNĚ (KABELOVÉ VEDENÍ)

Zásady (podmínky) pro provádění vnějších kabelových rozvodů na stavbách

OŘ Plzeň – SSZT Plzeň požaduje při provádění zemních prací kabelových tras a způsobu uložení kabelů od zhotovitelů dodržovat především ustanovení normy TNŽ 34 2609 a dalších souvisejících norem, a současně i TKP staveb státních drah, kapitola 27 a předpisu SŽDC S4, kapitola V. Všeobecně musí být kabelové trasy provedeny takovým způsobem, aby byly nejen dostatečně chráněny před mechanickým poškozením, ale také před nedovoleným zásahem cizích osob (krádeže).

Je požadováno dodržování následujících podmínek provedení kabelových tras:

- jednotlivé kabelové trasy musí být uspořádány samostatně vedle sebe, vzájemně se nesmí křížit v jedné trase a musí být uloženy výhradně na pozemcích SŽDC, s. o.
- do kynety s metalickými kabely, na nichž se mají provozovat obvody zabezpečovacího zařízení, se nesmí ukládat zemniče (musí být uloženy samostatně)

- při ukládání do země budou kabely uloženy v kynetě do hloubky nejméně 80 cm (krytí) a překryjí se ochrannou fólií a min. vzdálenost od osy koleje 2,35 m (kraje výkopu)
- v případě nemožného dodržení minimální hloubky u kabelových tras (jen ve výjimečných případech, kdy nelze např. vypikovat skalní terén apod.) musí být tyto kabelové trasy žlabové a přebetonovány, nebo budou trasy uloženy v betonových žlabech s krycími deskami o minimální hmotnosti 130 kg (pro dodržení podmínek uvedených v TKP, kapitola 27.3.3 3.odstavec)
- kabelové trasy budou provedeny co nejpříměji bez obcházení vzrostlých stromů, pařezů, betonových základů, starých drátovodných sloupků a nesmí procházet pod kořeny
- kabelové trasy vedené po mostních objektech a propustcích budou uloženy v ocelových silnostěnných žlabech s minimální tloušťkou plechu 1,5 mm, plechový žlab v náběhu na mostní objekt je třeba zaústit až na dno výkopu do minimální hloubky 30 cm, žlaby budou neděrované, přepáskované nerezovou páskou a v provedení pevného spojení (např. snýtování) přesahů jednotlivých vík žlabů
- víka na žlabech musí být instalována tak, aby nevznikaly mezery mezi víky a nezapadával tak do žlabů štěrk a zemina
- u všech kabelových tras je bezpodmínečně nutné dodržet použití ochranné fólie pro označení jejich existence.
-