




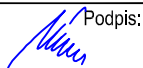
## Dokumentace se zapracováním připomínek 09. 2014

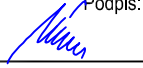
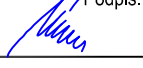
Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	<b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b> <b>Dlážděná 1003/7</b> <b>110 00 Praha 1</b> kontaktní adresa: <b>Správa železniční dopravní cesty, s.o.</b> <b>Stavební správa západ se sídlem v Praze</b> <b>Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9</b>			
				

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

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
<b>Ing. Jiří Úlehla</b>		<b>Peronizace v ŽST Pačejov a zvýšení rychlosti</b> <b>v km 299,650 - 304,009</b>
tel.: <b>+420 233 089 412</b>		
Stupeň: <b>DOK. PRO ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ</b>		

Zpracovatelský útvar:	Název části díla:	
<b>S 55</b>	<b>Souhrnná část</b>	<b>B</b>
tel.: <b>+420 296 154 304</b>	<b>Souhrnná technická zpráva</b>	<b>B.1</b>
Vedoucí útvaru:	Podpis:	
<b>Ing. Jiří Úlehla</b>		

Odpovědný projektant:	Podpis:	Název přílohy:	Změna:
<b>Ing. Jiří Úlehla</b>		<b>Technická zpráva</b>	<b>-</b>
Vypracoval:	Podpis:		Číslo příl.:
<b>Ing. Jiří Úlehla</b>			<b>000</b>
Skart. znak: <b>V20/2035</b>	Datum: <b>09/2014</b>	IČD:	
Počet formátů: <b>- x A4</b>	Měřítko:	<b>13</b>	<b>6203</b>
		<b>02</b>	<b>006</b>
		<b>000</b>	<b>000</b>

**Obsah:**

B.1.1	POPIS STAVBY A JEJÍ KONCEPCE	2
B.1.1.1	ZDŮVODNĚNÍ VÝBĚRU STAVEBNÍHO POZEMKU	2
B.1.1.2	VYHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ	2
B.1.1.3	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	2
B.1.1.4	ZÁSADY URBANISTICKÉHO, ARCHITEKTONICKÉHO ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ, JEJÍ VZHLED A VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ	2
B.1.1.5	ZÁSADY TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ	3
D.1.1	STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	3
D.1.2	TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	3
D.1.5	DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ	4
D.2.1	KABELIZACE (MÍSTNÍ, DÁLKOVÁ) VČETNĚ PŘENOSOVÝCH SYSTÉMŮ	4
D.2.2	VNITŘNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	4
D.2.3	INFORMAČNÍ ZAŘÍZENÍ	4
D.3.1	DISPEČERSKÁ ŘÍDÍCÍ TECHNIKA	5
D.3.4	SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE TRAKČNÍCH SPÍNACÍCH STANIC	6
D.3.5	TECHNOLOGIE TRANSFORMAČNÍCH STANIC VN/NN (ENERGETIKA)	6
D.3.7	PROVOZNÍ ROZVOD SILNOPROUDU	7
D.3.8	NAPÁJENÍ ZAB. A SDĚL. ZAŘÍZENÍ Z TRAKČNÍHO VEDENÍ	7
E.1.1	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK	7
E.1.2	NÁSTUPIŠTĚ	14
E.1.3	ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY	15
E.1.4	MOSTY, PROPUSTKY, NADJEZDY A ZDI	15
E.1.6	POTRUBNÍ VEDENÍ	22
E.1.8	POZEMNÍ KOMUNIKACE	22
E.1.9	KABELOVODY	22
E.2.1	POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV	23
E.2.2	ZASTŘEŠENÍ NÁSTUPIŠŤ	23
E.2.4	ORIENTAČNÍ SYSTÉM	24
E.2.5	DEMOLICE	25
E.3.1	TRAKČNÍ VEDENÍ	26
E.3.4	OHŘEV VÝMĚN EO	27
E.3.6	ROZVODY VN, NN OSVĚTLENÍ A DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ ODPOJOVAČŮ	28
E.3.7	UKOLEJNĚNÍ KOVOVÝCH KONSTRUKCÍ	29
B.1.1.5	ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ STAVBY Z HLEDISKA DODRŽENÍ PŘÍSLUŠNÝCH OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU	29
B.1.1.6	ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU KONSTRUKCÍ	29
B.1.1.7	VYUŽITÍ DOSAVADNÍHO HMOTNÉHO MAJETKU	29
B.1.1.8	PODMÍNUJÍCÍ PŘEDPOKLADY A PŘEDPOKLADY NAPOJENÍ STAVBY NA DOSAVADNÍ TECHNICKÉ VYBAVENÍ ÚZEMÍ	29
B.1.1.9	VZTAHY K DOSAVADNÍMU VEŘEJNÉMU A OBČANSKÉMU VYBAVENÍ ÚZEMÍ VČ. VEŘEJNÉ DOPRAVY	30
B.1.2	STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PŘÍPRAVU STAVBY	30
B.1.2.1	ÚDAJE O PROVEDENÝCH A NAVRHOVANÝCH PRŮZKUMECH	30
B.1.2.2	ÚDAJE O OCHRANNÝCH PÁSMECH	31
B.1.2.3	POŽADAVKY NA ASANACE, BOURACÍ PRÁCE A KÁCENÍ POROSTŮ	32
B.1.2.5	ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY	33
B.1.2.6	ÚDAJE O SOUVISEJÍCÍCH STAVBÁCH	33
B.1.2.7	ÚDAJE O BILANCI ZEMNÍCH PRACÍ	33
B.1.2.8	VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ	33
B.1.2.9	VYJÍMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM	34
B.1.2.10	POŽADAVKY NA DALŠÍ PŘÍPRAVU STAVBY	34

## B.1.1 Popis stavby a její koncepce

### B.1.1.1 ZDŮVODNĚNÍ VÝBĚRU STAVEBNÍHO POZEMKU

Výběr stavebního pozemku vychází z předmětu stavby – rekonstrukce železniční stanice. Výběr pozemku je limitován potřebami směrového vedení železniční trasy. V projektu je, na základě ekonomického posouzení v průběhu zpracování dokumentace, uvažováno s rekonstrukcí částí navazujících traťových úseků. V jiných materiálech studijního charakteru (Územně technická studie, Sudop Praha, 2007), ani v územně plánovací dokumentaci, ZÚR Plzeňského kraje) není požadavek na přemístění stanice. Z těchto důvodů je stavba situována do prostoru stávající železniční stanice a stavební pozemek je umístěn na stávajícím drážním pozemku.

Úseky zabezpečovacích kabelových tras v úsecích Horažďovice předm- Pačejov – Nepomuk jsou vedeny podél kolejí po drážních pozemcích, s minimálními zábory ostatních pozemků.

### B.1.1.2 VYHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

Staveniště je umístěno na okraji městské části Pačejov nádraží. V prostoru ŽST se jedná o rovinaté území s min. výškovým spádem. Navazující úsek budějovického zhlaví přechází do skalního zářezu hlubokého až 8m. Plzeňské zhlaví je situováno na cca 3 m vysokém násypu. Staveniště je přístupné v prostoru ŽST kolejovou dopravou a z přilehlé komunikace 18614 i silniční dopravou. V oblastech zhlaví a spojek neexistuje v současnosti jiná přístupová komunikace než železnice. Z obou stran žel. stanice se přimykají cca 1 a 2 km úseky klasické dvoukolejné trati, která bude rovněž předmětem rekonstrukce. Mimo základní rozsah rekonstrukce trati v km 299,650 – 304,700 je velká část stavby- na obě strany od tohoto úseku (od km 289,600 v Horažďovicích Předměstí po km 299,650 v Pačejově) a od km 304,700 v Pačejově po km 313,521 ve Dvorcí – žst. Nepomuk) tvořena pouze kabelovou trasou, jež je tvořena výměnou a přiloží ke stávající trase.

Napojení staveniště na energetické rozvody a vodu bude možné. Dle části B12 organizace výstavby nebude zařízení staveniště napojeno na splaškovou kanalizaci (chemické WC).

### B.1.1.3 ZASADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Stavební a montážní práce stavby „Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 – 304,009“ se bezprostředně dotknou území v žst. Pačejov a návazných traťových úseků.

Požadavkem pro provádění stavebních a montážních prací je minimalizace a důsledné využití plánovaných výluk železničního provozu. Za tímto účelem bylo ve stavebních postupech upřednostněny postupy, které umožní co nejdřívejší zapojení nových kolejových spojek na obou zhlavích do provozu včetně kolejového přístupu k provozovaným vlečkám.

Pro recyklaci kolejového šterku a pro potřeby montáže a demontáže kolejí se předpokládá využití plochy označené v koordinační situaci jako ZS 1. Plocha dnes slouží pro příležitostní vykládku a nakládku různých subjektů. Náhrada za tuto plochu je projednávána v pracovním pořádku.

Z předložených dvou variant harmonogramu stavby byla při závěrečném projednání vybrána pro použití do dokumentace varianta se zahájením stavby v 02/2016 a zimní přestávkou. Dokončení stavby bude v roce 2017.

V dokumentaci ZOV (část B12) jsou přehledně popsány práce, které mají být prováděny ve výlukách včetně vazeb na zabezpečovací zařízení.

### B.1.1.4 ZÁSADY URBANISTICKÉHO, ARCHITEKTONICKÉHO ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ, JEJÍ VZHLED A VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ

Z urbanistického hlediska stavba zachovává stávající poměry v území. Hmotově přibývají pouze objekty nástupišť a přístřešků na nástupišťích. Objekty nástupišť jsou pojaty jako čistě účelové konstrukce bez větších nároků na architektonické ztvárnění. Vzhledem k výšce nástupiště 550 mm nad T.K. nepůjde o vizuální bariéru v území.

Objekty přístřešků před výpravní budovou a na nástupišti budou tvarově a materiálově sjednoceny, barevné řešení bude odpovídat používaným standardům SŽDC.

### B.1.1.5 ZÁSADY TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

#### D.1.1. STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

##### PS 05-01-01 – Staniční zabezpečovací zařízení

- technologie vnitřní části bude umístěna v rekonstruovaných prostorách výpravní budovy žst. Pačejov
- hlavní napájení zab.zař. bude z nové trakční TS 25/0,4kV, záložní z nové TS 22/0,4 napojené na distribuční síť, včetně možnosti připojení na mobilní zdroj
- traťová rychlost uvažována 100km/hod, pro umístění návěstidel počítat se zábrzdou vzdáleností 1000m
- prvky detekce volnosti - kolejové obvody 275Hz s výstrojí pro kódování do KO (výhledově)
- na výh.č.6 nutno osadit počítač náprav (obava ze špatného šuntování KO-V6 a hlášení EZŠ)
- provizorní zab.zař. bude řešeno pomocí úprav stávajícího zab.zař. dle jednotlivých stavebních postupů

#### D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

##### PS 05-01-03 – Horažďovice předměstí – Pačejov TZZ

- traťová rychlost do 100 km/hod (bez kódování)
- indikace volnosti úseků pomocí počítačů náprav
- kabelizace pro TZZ bude realizována v úseku Horažďovice př.(mimo) – Pačejov ve společném výkopu s PS 05-02-07 Kabelizace Horažďovice př.(mimo)-Pačejov-Nepomuk
- vnitřní zařízení AH (oddílová návěstidla a PN) bude umístěno do technologického domku situovaného v prostoru zastávky Jetenovice
- napájení zab. zař.v technologickém domku je navrženo z nové přípojky nn z distribuční sítě E.ON
- PZS v km 293,204 bude v rámci této stavby upravován, bude zrušeno přenosové zařízení a indikace a nouzové ovládání bude převedeno do nově položeného závislostním kabelu z žst. Horažďovice předm.
- pro závislost AH budou využity dvě vlákna v novém optokabelu SŽDC 24 vl., pokládaném v rámci stavby – PS 05-02-07 Kabelizace Horažďovice př.(mimo)-Pačejov-Nepomuk.

##### PS 05-01-04 – Pačejov – Nepomuk TZZ

- traťová rychlost do 100 km/hod
- kabelizace pro TZZ v rozsahu žst. Pačejov – Nepomuk ve společném výkopu s PS 05-02-07 Kabelizace Horažďovice př.(mimo)-Pačejov-Nepomuk
- napájení z nového rozvaděče nn zastávky Nekvasovy, viz souběžná stavba SŽDC
- od zastávky Nekvasovy do PZS v km 304,770 přiložit kabel 30 P pro vazbu PZS
- v žst. Nepomuk zrušit stávající skupinové návěstidlo S3-5 a zřídit samostatná odj.návěstidla pro 3. a 5. kolej
- provést úpravu SZZ Nepomuk pro zajištění vjezdů z nesprávné koleje - úprava ŘP a stavědlového přístroje St.1 v žst.Nepomuk

- u PZS v km 304,090; 304,770 a 306,247 zpracovat indikace a nouzové ovládání do JOP žst. Horažďovice předměstí po optickém kabelu, jiné úpravy PZS nejsou požadovány.

## D.1.5 DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

### PS 05-01-02 Dálkové ovládání zab.zař.

- staniční zab. zař. žst.Pačejov bude úsekově řízeno z JOP žst.Horažďovice předměstí
- pro ovládání, diagnostiku budou využity čtyři vlákna v novém optokabelu SŽDC 24 vl., pokládaném v rámci stavby – PS 05-02-07 Kabelizace Horažďovice př.(mimo)-Pačejov-Nepomuk
- SZZ Horažďovice př. bude upraveno pro úsekové řízení žst. Pačejov.

## D.2.1. Kabelizace (místní, dálková) vč. přenosových systémů

### PS 05-02-01 ŽST Pačejov, místní kabelizace

- V tomto PS je zahrnuta kabelizace k novým VTO u vjezdových návěstidel a propojení nových objektů a zařízení v ŽST Pačejov .

### PS 05-02-02 ŽST Pačejov, přenosové systémy

- PS obsahuje nový přenosový systém (SDH/GbE) Horažďovice př. – Pačejov - Nepomuk s doplněním technologie do Horažďovic př. kde bude pracoviště úsekového řízení žst. Pačejov a úpravu (obnovu) sdělovacího zařízení v ŽST Nepomuk související s novou kabelizací a úsekovým řízením.

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

- V projektu je proto navržena pokládka 2xHDPE DN40/33 (provozní a rezervní) a traťového kabelu FLEZE 15XN08 v rozsahu Horažďovice př.(mimo) – Pačejov-Nepomuk. Do provozní trubky je požadováno zafouknutí dvou OK 48+24 vláken. Na zastávkách a u BTS (navrhovaných v jiné stavbě) budou ponechány dostatečné.

## D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

### PS 05-02-03 ŽST Pačejov, vnitřní sdělovací zařízení

- PS obsahuje přemístění ještě využitelného stávajícího sdělovacího zařízení z různých prostor VB do nové společné sdělovací místnosti „OP08“. 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. Dále EZS prostor s technologií, včetně přístupového systému a ZPDP s přenosem poplachových hlášení na integrační server do Horažďovic-dispečerské pracoviště. Vystrojení EZS a ZPDP se předpokládá v SÚ, DK, SM, SpS a v TS 25 a 22kV.

## D.2.3. Informační zařízení

### PS 05-02-04 ŽST Pačejov, rozhlasové zařízení

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

### PS 05-02-05 ŽST Pačejov, informační zařízení

- V rámci tohoto PS budou na nástupištích osazeny informační oboustranné 3ř. tabule s integrovanými hodinami a informačním systémem pro nevidomé. V podchodu dvě jednostranné 3ř. tabule a jedna 4ř. nástěnná s integrovanými hodinami a informačním systémem pro nevidomé ve výpravní budově (čekárně).

### PS 05-02-06 ŽST Pačejov, kamerový systém

Název díla Peronizace v ŽST Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: B.1 Souhrnná technická zpráva	13 6203 02 01 00 00	4 / 35

- PS obsahuje kamerový systém hlídající hrany nástupišť (2 kamery) a podchod (2 kamery), včetně úložiště dat. Kamery bude možné on-line sledovat na monitoru dispečerského pracoviště v žst. Horažďovice př.

#### PS 05-02-08 Sdělovací zařízení zast. Kovčín

- PS bude obsahovat pouze dálkově ovládané rozhlasové zařízení v minimalizované konfiguraci dvou reproduktorů na každém nástupišti a zařízení pro dálkové ovládání osvětlení a přenos informací na pracoviště ED.

### **D.3.1 Dispečerská řídicí technika**

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. Železniční stanice Pačejov patří do působnosti OŘ Plzeň a z pohledu ASDŘ (ústředního ovládání) pod elektrodispečera ED Plzeň. V rámci DŘT jsou v železniční stanici Pačejov provozovány dvě telemechanická zařízení (dopravní kancelář Pačejov - POZ PLC SAYA; SpS Pačejov – PLC SAYA+MŘS) ve funkci koncentrátoru dat, povelového a přenosového zařízení.

Cílem výstavby dispečerské řídicí techniky v žst. Pačejov je vytvoření takového systému řízení, který svým charakterem a použitými technickými prostředky odpovídá zvýšeným požadavkům na bezpečnost a spolehlivost provozu na elektrizovaných (koridorových) tratích, při nichž by nedocházelo k výpadkům (odstávkám) z viny obsluhy nebo technických poruch v délkách až desítek minut s následky obtížného či zcela vyloučeného napájení na trati.

**Navržený řídicí systém vychází z liniového charakteru výstavby dispečerské řídicí techniky, požadavkem na úplnou Sw a Hw kompatibilitu systému se stávajícími zařízeními na sousedních úsecích a na ED Plzeň, řešených v rámci jiných staveb.**

Pro dispečerskou obsluhu vytváří integrovaný nástroj sledování a vyhodnocování technologických dějů. Současně poskytuje prostředky pro ústřední řízení důležitých zařízení v technologické síti.

#### **PS 05-06-01 Žst. Pačejov, zařízení DŘT:**

- V nové technologické budově Pačejov bude pro ústřední ovládání rozvodny TS22/0,4kV provedeno osazení nové telemechanické jednotky PLC (16xDO, 64xDI, 2x Ethernet) včetně dotykového panelu.
- Objekt bude zapojen do sítě VLAN elektrodispečinku Plzeň pomocí komunikačního rozhraní Ethernet (IEC 60870-5-104).
- Ústředně ovládaná technologie: TS22/0,4kV, Rnn, dveřní kontakt, apod.
- Parametrizace a naplnění datového modelu
- Oživení a odzkoušení provozu telemechanického zařízení
- Součástí realizace je montáž a oživení PLC, naplnění datových struktur modelu technologie, připojení na vstupy/výstupy rozšířené silové technologie, místní verifikace signálů a povelů včetně závěrečné zkoušky systému.

#### **PS 05-06-02 Žst. Pačejov, SpS – doplnění DŘT a MŘS:**

- V rámci samostatné investiční akce OŘ Plzeň proběhla v roce 2013 ve spínací stanici Pačejov rekonstrukce stávajícího ústředního ovládání (dispečerské řídicí techniky /DŘT/ a místního řídicího systému /MŘS – Reliance/.
- Objekt je zapojen do sítě VLAN elektrodispečinku Plzeň pomocí komunikačního rozhraní Ethernet (IEC 60870-5-104).
- Demontáž stávající telemechaniky SAIA ve výpravní budově (nově ovládání DOÚO ze SpS).
- Náplní PS 05-06-02 je doplnění DŘT a MŘS v návaznosti na úpravy technologie SpS vyvolané stavbou „Peronizace ...“.

- DOÚO ústředně ovládáno ze SpS /1, 3A,401, 3B, 402, 13A, 13B, Z108, S101, S102, S112, S111, S211, S212, 411, NP1, 23A, NP2, 412, 23B, 11, 421, 33A, 422, 33B/. Připojení k DŘT realizováno přes switch (IE-6SW/2SC a optický kabel 62,5/125 SC-SC).
- Na základě úprav SpS technologie – PS 05-03-02 (nové ochrany MICOM P127 pro vypínače N1 a N2, výměna 4ks vypínačů) budou v DŘT a MŘS provedeny nezbytné úpravy.
- Parametrizace a naplnění datového modelu
- Oživení a odzkoušení provozu telemechanického zařízení a MŘS
- Součástí realizace je montáž a oživení stávajícího zařízení PLC včetně MŘS, naplnění datových struktur modelu technologie, připojení na vstupy/výstupy rozšířené silové technologie , místní verifikace signálů a povelů a závěrečné zkoušky systému DŘT a MŘS.

#### **PS 05-06-03 ED Plzeň, doplnění DŘT a řídicího systému:**

- Integrace ústředního dálkového řízení v žst.Pačejov (nová TS22/0,4kV, SpS včetně DOÚO a ochrany ) do systému dispečerského řízení na ED Plzeň
- Instalace dohledové stanice nad telemetrickými přenosy (jedenpaticový server 1U rack)
- Připojení, oživení a konfigurace přenosové cesty
- Naplnění telemetrických dat a modelu technologie
- Runtime licence pro přenosový protokol dle IEC 60870-5-104
- Úprava, rozšíření a parametrizace aplikačního programového vybavení a databáze globální vizualizace
- Provozní zkoušky včetně verifikace signálů a povelů
- Ošetření přechodových stavů po dobu výstavby
- Školení a provozní dokumentace
- Uvedení do provozu , závěrečná zkouška včetně komplexního vyzkoušení

Vlastníkem budovaného zařízení v rámci části dokumentace “Dispečerská řídicí technika” je ***Správa železniční dopravní cesty / SŽDC/, s.o. .***

### **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 ochrany 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 netrakových 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 v současnosti užívaného jako úschovna kol. 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 nepřerušeného napájení el.energií nezbytných obvodů v trafostanici je navržen bezvýpadekový zdroj 2 kW, 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.

### D.3.7 Provozní rozvod silnoprůdu

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

Tento PS řeší úpravu rozvodů silnoprůdu ve výpravní budově. V rámci tohoto PS bude navržen nový elektroměrový rozváděč ve výpravní budově, ve kterém bude zakončen nový kabelový přívod z nové kioskové trafostanice (tento kabel je řešen v rámci samostatného navazujícího stavebního objektu v části E.3.6 /SO 05-62-02 Žst. Pačejov, úprava rozvodů nn). Vývody z nového elektroměrového rozváděče budou přivedeny na příslušné vstupní rozváděče navazujících technologických celků (podružné rozváděče elektroinstalace v místnostech zab.zař, sděl.zař. dopravní kancelář a zbytek VB). V rámci tohoto PS bude též řešen napájecí technologický rozváděč ve sdělovací místnosti (vývody z tohoto rozváděče řeší profese sděl. zař.) Tento PS dále řeší venkovní zapuštěnou skříňku s trojfázovou zásuvkou a propojovací kabel k prvnímu napájecímu rozváděči zab.zař. R-ZZ. Rozváděč R-ZZ bude součástí samostatného provozního souboru v části D.1 (PS 05-01-01 Žst. Pačejov, staniční zabezpečovací zařízení) a bude obsahovat jističe obou nezávislých přívodů a přepínač pro přepnutí přívodu z veřejné sítě nebo z mobilního zdroje el.energie. Oba přívodní kabely z obou nezávislých zdrojů (tj. z nové TS 25/0,4/0,46 kV a z nové TS 22/0,4 kV) budou řešeny v samostatném stavebním objektu v části E.3.6 (SO 05-62-02 Žst. Pačejov, úprava rozvodů nn).

### 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 trakčního 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 vedle výpravní budovy do místa v současnosti užívaného jako úschovna kol.

## E.1.1 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK

### ZÁSADY PRO NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO SPODKU A SVRŠKU

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

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

Navrženým řešením budou dosaženy následující výkonnostní parametry:

- obrys vozidla GC (přísnější požadavek proti GB dle TSI vyplývá z národní legislativy) (vyhovuje pro kategorii trati V)



- hmotnost na nápravu 22,5t (vyhovuje pro kategorii trati V)
- délka vlaku 600m (vyhovuje pro kategorii trati V)
- traťová rychlost  $V_{max}$  110km/h,  $V_{kmax}$  145km/h

## ŘEŠENÍ ŽELEZNIČNÍHO SPODKU

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

#### KONSTRUKČNÍ VRSTVY TĚLESA ŽELEZNIČNÍHO SPODKU

Výchozím podkladem pro návrh skladby konstrukčních vrstev pražcového podloží a jejich nadimenzování byl geotechnický průzkum pražcového podloží „Peronizace a odstranění omezení rychlosti v žst. Pačejov“ z března 2014. Průzkumy provedla firma GeoTec – GS. a.s. Praha.

Průzkum by proveden v úseku Horažďovice předměstí (mimo) – Pačejov (mimo), v koleji č. 1 a 2 od km 299,00 do km 300,410, v žst. Pačejov v koleji č. 1, 2, 3, 4 a 5, v traťovém úseku Pačejov – Nepomuk (mimo) v koleji č. 1 a 2 od km 302,292 do km 304,500.

Návrh konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku byl proveden podle postupu daného předpisem SŽDC S4 – Železniční spodek, příloha č.6 a č.7.

Návrhová rychlost v dotčeném úseku Horažďovice předměstí - Pačejov pro klasické soupravy je  $V=105\text{km.h}^{-1}$ , pro vozidla s naklápěcími skříněmi  $V_k=145\text{km.h}^{-1}$ , v dotčeném úseku Pačejov - Nepomuk - pro klasické soupravy  $V=100\text{km.h}^{-1}$ , pro vozidla s naklápěcími skříněmi  $V_k=130\text{km.h}^{-1}$ .

Předpis SŽDC S4 příloha č. 6 stanoví pro hlavní traťové a hlavní staniční koleje na tratích celostátních pro rychlost  $V \geq 120\text{km.h}^{-1}$  minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 30 MPa a na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 50 MPa (koleje č. 1, 2).

Pro předjízdne koleje stanoví předpis SŽDC S4 ve stanicích na tratích celostátních minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 20 Mpa a na pláni tělesa železničního spodku min.hodnotu 40 Mpa (kolej č. 3).

Pro ostatní koleje stanoví předpis SŽDC S4 ve stanicích na tratích celostátních na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 30 Mpa (kolej č. 5)

Pro zesílené konstrukce pražcového podloží v přechodových oblastech mostních objektů stanoví předpis SŽDC S4 příloha č. 24 na pláni tělesa železničního spodku následující min. hodnoty:

$E_{pl} = 80\text{MPa}$  při  $E_{pl} = 50\text{MPa}$  navazující tratě

$E_{pl} = 60\text{MPa}$  při  $E_{pl} = 40\text{MPa}$  navazující tratě

$E_{pl} = 50\text{MPa}$  při  $E_{pl} = 30\text{MPa}$  navazující tratě

Index mrazu (dle SŽDC S4, příloha 7, obr.1)  $l_{mn} = 550^\circ\text{C.den.}$

Hloubka promrzání  $H_{pr} = 0,045\sqrt{l_{mn}} = 1,06\text{m}$

Třída zatížená D4 UIC

Konstrukční uspořádání je provedeno dle předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek. Návrh konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku v traťových a hlavních staničních kolejích byl proveden podle následujících zásad:

- v úsecích s únosností  $E_{or} < 17\text{MPa}$  zlepšení zemin na místě práškovým pojivem (vápno s cementem cca 3%) tl. 0,42m po zhutnění s podkladní vrstvou - štěrkodrt' tř. A, fr.0-32mm tl. 0,30m. *Konstrukce typu 6.1.* Tloušťka štěrkodrti 0,30m navržena z důvodu ochrany zlepšené vrstvy před nepříznivými účinky mrazu.

- v úsecích s únosností zemní pláně  $E_{or} \geq 17\text{MPa}$  a  $\leq 27$  podkladní vrstva - štěrkodrt' tř. A, fr.0-32mm, tl. 0,30m doplněna výstužnou geomříží, na zemní pláni separační geotextilie. *Konstrukce typu 3.2.*

- v úsecích s únosností zemní pláně  $E_{or} > 27$  podkladní vrstva - štěrkodrt' tř. A, fr.0-32mm, na zemní pláni separační geotextilie. *Konstrukce typu 3.1.*

- v úseku, kde se předpokládá výskyt skalního podloží je navržena vyrovnávací vrstva z minerální směsi tl. 0,30m ve sklonu 5%. Konstrukce označena jako typ 2.1.

U ZKPP v místech mostů, propustků a přejezdů jsou navrženy dva typy konstrukce:

- z nestmelených vrstev - s dostatečnou hloubkou odvodňovacího zařízení - podkladní vrstva - štěrko-drt' tř. A, fr.0-32mm, případně na zemní pláni separační geotextilie Konstrukce označena Z.1.

- ze stmelených vrstev - cementová stabilizace štěrko-drti (dovoz z centra) s podkladní vrstvou - štěrko-drt' tř. A, fr.0-32mm. Konstrukce označena Z.2.

V celém úseku jsou navrženy konstrukce předpokládající snesení kolejového roštu a odtěžení kolejového lože v potřebném rozsahu.

Zákres navržených konstrukčních vrstev – při zapracování nové nivelety – ve vazbě na stávající geotechnické poměry je patrný z přílohy č. 401 - 403 Podélný geotechnický profil koleje č.1, 2 a 3.

## PLÁN TĚLESA ŽELEZNIČNÍHO SPODKU

V celém úseku je navržena ukloněná pláň tělesa železničního spodku ve sklonu 5%. Výjimkou je kolej č. 5a (bez odvodnění zemní pláň), kde je navržena vodorovná pláň tělesa železničního spodku.

Základní šířka ukloněné pláně dvoukolejné trati při osově vzdálenosti 4,0m je 10,4m (3,2 + 4,0 + 3,2) při nezapuštěném štěrkovém loži.

Základní šířka pláně tělesa železničního spodku v kolejích v širé trati je v oblouku s převýšením rozšiřována podle zásad vzorového listu Ž1.11 N, čl.21, první odstavec tj. na vnější straně oblouku o hodnotu „a“ přičemž  $a = 0,10\text{m}$  při převýšení koleje  $D=30$  až  $79\text{mm}$ ,  $a=0,20\text{m}$  při převýšení koleje  $D = 80$  až  $150\text{mm}$ .

V úsecích, kde nevyhovuje rozměrově šířka pláně, se provede její rozšíření do normového stavu. V násypu krabicovým dílem opěrné zdi díl U3. V zářezem pak gabionem  $1 \times 1\text{m}$  z drátkokaméné konstrukce.

Z důvodu vizuálního oddělení nově rozšiřované dráhy a přilehlé komunikace a tím i zvýšení bezpečnosti silničního provozu je v úseku km 301,945 – 302,045 v souběhu s drážním tělesem na hraně komunikace osazeno ocelové svodidlo s betonovým obrubníkem chránícím drážní těleso před dešťovou vodou z komunikace. Původní stávající silniční příkop bude zasypán.

## ÚPRAVY SVAHŮ ZEMNÍHO TĚLESA

a) *Mimo skalní svahy*: budou chráněny protierozní ochrannou vrstvou ornice tl.  $0,20\text{m}$  s osetím a rozprostřením biodegradační kokosové rohože. Kokosové rohože budou ke svahům připevněny ocelovými skobami z betonářské oceli tl.  $10\text{mm}$  ve tvaru „U“ v rastru  $2 \times 2\text{m}$ .

b) *Skalní svahy*: v rekonstruovaném úseku byly zjištěny skalní zářezy v následujících úsecích (nového staničení):

*Km 299,520 – 299,920*

*Km 300,830 – 301,000*

*Km 302,470 – 302,630*

*Km 303,785 – 303,965 vlevo trati*

V případě, že dochází k odtěžení skalního zářezu je navržen sklon zářezu 4:1. Ve skalních zářezích je v patě zářezu navrženo odvodnění buď příkopovými žlaby s akumulacním prostorem pro spád kamenů šířky  $1\text{m}$  (při hloubce zářezu  $>4\text{m}$ ), nebo trativody (bez akumulacních prostorů).

V projektu jsou rozpočtovány samozavrtávací tyčové kotvy  $\varnothing 32\text{mm}$  délky  $1,5\text{m}$  ve svahu, za hranou svahu  $2\text{m}$  s navrhovaným rastrem kotev  $2 \times 2\text{m}$ . Ocelové geosítě jsou rozpočtovány na celý skalní zářez (stávající i nově odtěžený) s 30% rezervou z důvodu nerovnosti skalního povrchu.

Konkrétní rozsah kotvení bude určeno v dalším stupni dokumentace na základě podrobného geotechnického průzkumu.

## ODVODNĚNÍ

Sedlaná zemní pláň - s příčným sklonem 5% - je vyvedena na kraj násypu nebo k podélným odvodňovacím zařízením (trativod, příkopový žlab UCB a UCH, otevřené příkopy TZZ3). Jejich situační umístění a výškové vedení podél kolejí je patrné z příloh č. 101 až 104 – Situace a příl. č.201 až 204 – Podélné profily.

Ve skalních zářezích a v úsecích s nedostatečnými šířkovými poměry (pro minimalizaci záborů) je navrženo odvodnění prefabrikovanými příkopovými žlaby dle vzorových listů ČD Ž 3.12.

Odvodnění vlastní stanice Pačejov je navrženo systémem trativodní sítě, která je prostřednictvím příčných svodů vyústěna do rekonstruovaných propustků, nebo na svah do přilehlých příkopů.

Odvodnění zastávky Kovčín je navrženo trativody, které jsou příčným svodem zaústěny do koncové šachty svodného potrubí, které převádí dešťovou vodu ze skalního zářezu z příkopových žlabů pod nástupištěm u koleje č.1. Dále je svodné potrubí vyústěno do zpevněného příkopu z tvárnice TZZ3.

## NÁSYPY

V rámci stavby nebudou prováděny násypy větších rozsahů. Jde pouze jen o nezbytné rozšíření drážní stezky v podobě menších přísypů. Zajištění stability přísypu ke stávajícímu zemnímu tělesu bude provedeno po odstranění křovin a odhumusování stávajícího svahu svahovými stupni, které jsou navrženy dle vzorového listu žel. spodku Ž 2.1 a Ž 2.11.

## ROZDĚLENÍ PRACÍ MEZI SOUVISEJÍCÍMI SO

Obecně rozdělení zemních prací mezi SO železničního spodku a SO mostních objektů je přehledně řešeno v projektech jednotlivých mostních objektů. Součástí SO železničního spodku jsou výkopy pro odvodnění a odkopy pro zřízení vrstev pražcového podloží a vlastní zesílené konstrukce. Součástí mostních objektů jsou pak výkopy pro zřízení vlastní konstrukce mostního objektu či propustku a klínu před mostem a jeho zásyp případně obsyp do úrovně pod zesílenou konstrukci pražcového podloží.

V km 301,714 – 301,975 je u koleje č. 2 navrhnutá monolitická betonová opěrná zeď. Veškeré výkopy a zásypy do úrovně zemní pláně jsou součástí SO 05-23-01 Opěrná zeď km 301,88. Součástí SO železničního spodku je pouze zřízení konstrukčních vrstev pražcového podloží.

## KÁCENÍ LESNÍ A MIMOLESNÍ ZELENĚ

Rozpočtově je kácení lesní a mimolesní zeleně zahrnuto do stavebního objektu železničního spodku a je specifikováno v samostatné příloze části dokumentace B3.2. Dendrologie

# ŘEŠENÍ ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU

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

### POPIS SOUČASNÉHO STAVU

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

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

Železniční stanice Pačejov leží v km 301,350 trati č. 190. Na železniční stanici navazují dvoukolejné traťové úseky ve směru na Plzeň i České Budějovice.

Z hlediska směrových poměrů je stanice Pačejov místem lokálního propadu rychlosti. V navazujících traťových úsecích je traťová rychlost 90km/h, zatímco ve stanici je vlivem nedostatečných parametrů směrových oblouků v hlavních kolejích rychlost jen 60 km/h ve směru od Českých Budějovic a 65km/h ve směru od Plzně. Rychlost v dopravních kolejích je 40 km/h.

Stanice je vybavena 2 úroňovými nástupišti s výškou nástupní hrany 200 mm nad T.K. Přístup na nástupiště je úroňový přes stávající provozované koleje sudé skupiny.

Konstrukce železničního svršku je tvořena v hlavních kolejích z kolejnic S49 na betonových pražcích SB8, případně SB5 a SB6. V úseku Horažďovice předměstí – Pačejov leží v koleji č.2 svršek z kolejnic T na betonových pražcích SB3 a SB5. Výhybka v hlavních kolejích jsou poměrově

svršku S49 na dřevěných pražcích, v ostatních kolejích stupňové svršku A a T na dřevěných pražcích.

V rámci inženýrsko - geologického průzkumu bylo posouzeno i znečištění stávajícího štěrkového kolejového lože. Dle průzkumu bylo zjištěno, že prostor výhybek je evidentně znečištěn ropnými látkami, které jsou uvažovány jako nebezpečný odpad. Tato místa budou odtěženy ze stavby přednostně. Generelně je ve výkazu výměr uvažováno množství 15 m<sup>3</sup> na výhybkový objekt. Ostatní stávající lože bude vytěženo a po recyklaci využito částečně do konstrukčních vrstev železničního spodku. Odtěžení stávajícího štěrkového lože určeného k recyklaci se předpokládá v tloušťce 0,20 m pod ložnou (spodní) hranou pražce. Ostatní případné štěrkové lože je zahrnuto do výkopu železničního spodku. Pro jeho využití byl zaveden následující předpoklad:

40 % objemu štěrkového lože bude po předrcení využito pro konstrukční vrstvy železničního spodku (štěrkodrt').

60 % objemu odpad po recyklaci štěrkového lože bude odvezeno na skládku.

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

## RYCHLOST A SMĚROVÉ POMĚRY

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.

Přehled užitných délek v jednotlivých kolejích je patrný z následující tabulky.

kolej č.	užitná délka koleje (m)
1	743
2	951
3a	200 (745)
3b	482 (745)
5	65
5a	160

Dosažené traťové rychlosti jsou uvedeny v následující tabulce.

úsek	Navrhovaný stav		Výhledový stav			
	V (km/h)	V130	V (km/h)	V130 (km/h)	V150 (km/h)	VK (km/h)
299,572 - 300,168	100	100	105	110	115	135
300,168 - 301,563			100	105	110	145
301,563 - 302,132			120	120	120	130
302,132 - 303,278			110	115		145
303,278 - 304,085			95	100	105	125
304,085 - 304,700	95					

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 štěrkového lože a dodržení stávající podjezdové výšky mostu (2,2m). 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 7000m, v ostatních kolejích 2000m (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 kolej 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

- regenerované vyzískané kolejnice tvaru S49 (kolejnice dl. 20 m svařené v BK),
- regenerované betonové pražce SB8 s podkladnicemi, tuhé upevnění,
- 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 upevňovací s antikorozi ochranou.

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

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).

Přechod ze zapuštěného do otevřeného kolejového lože bude proveden dle „Vzorových listů SŽDC “Ž1.11-N na délce přechodového úseku 5,0 m.

Štěrkové lože bude pokládáno na ukloněnou pláň železničního spodku. Profily kolejového lože určuje předpis S3 v desáté části.

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

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).

Dle předpisu SŽDC S3/2 Bezстыková kolej čl. 75 je nutné při změně typu svršku v bezстыkové koleji umístit do svršku menší hmotnosti pražcové kotvy do vzdálenosti 50m od změny tvaru kolejnice a to na každém 3. pražci u betonových pražců a na každém 2. pražci u dřevěných pražců. Ve výhybkách se v tomto případě osazují kotvy jen ve výměnové části. Toto opatření bude použito v kolejovém roštu na začátku a konci stavby a v předjízdě koleji č.3.

Kolej č. 5a bude za nakládkovou plochou ukončena kolejnicovým zarážděm z kolejnic S49 dle vzorového listu ČD Ž 9.12. Zaráždělo bude doplněno návěstí č. 112 posun zakázán.

## 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. SO 05-15-01 obsahuje vystrojení trati pouze v rekonstruovaném úseku trati od km 299,612 – 304,700.

**Staničníky**- parametry, způsob instalace, prostorové umístění staničníků upravuje předpis ČD M 21 Předpis pro staničení železničních tratí. Tento úsek je elektrifikovaný. Sudé staničníky budou tedy osazeny ve formě tabulového návěstidla umístěného zpravidla na nejbližší stožáry TV pro obousměrný provoz u kolejí č. 1 a 2. Liché staničníky budou osazeny ve formě kamenných staničníků vlevo ve směru staničení (u koleje č.1) do přesné kilometrické polohy s úpravou pro obousměrný provoz. Technické parametry těchto staničníků a způsob osazení jsou stanoveny v TNŽ 73 6395 Staničníky a mezníky ČD a upraveny předpisem ČD M 21. Před přejezdy s PZZ je nejméně na zábrzdnu vzdálenost osazen staničník – žlutá deska. Není jej nutno umístit před přejezdy v dopravnách, s přejezdníky nebo před nimiž je hlavní návěstidlo označeno štítem Op.

**Sklonovníky** – označují „Stoupání tratě“ a „Klesání tratě“. Osazují se pro obousměrný provoz - na trati na trakční stožáry, ve stanici zpravidla vpravo ve směru jízdy na vlastní stojku.

Sklonovník se umísťuje v místě, kde dochází ke změně sklonu, jen přímo vedle hlavních kolejí ŽST a hlavních kolejí na širé trati, anebo vedle ostatních kolejí, které jsou ve sklonu větším než 15 ‰.

**Rychlostníky** – Návěst Traťová rychlost (bílá, na delší straně postavená obdélníková deska a na ní černé číslo s bílými odrazkami) přikazuje strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla nepřekročit rychlost udanou číslem od tohoto návěstidla – rychlostníku N.

Návěst Očekávejte traťovou rychlost předvěstí na návěstidle – předvěstníku N strojvedoucímu snížení rychlosti od nejbližšího následujícího rychlostníku N. Osadí se pro obousměrnou jízdu na vlastní stojky.

Na rekonstruovaném úseku budou osazeny pouze rychlostníky pro navrhovaný stav pro vozy klasické konstrukce.

**Návěsti označující místo na trati** – návěst „Vlak se blíží k zastávce“ – bílá obdélníková deska se třemi šikmými černými pruhy – upozorňuje na umístění zastávky a umísťuje se před nejbližší následující návěstidlo s návěstí konec nástupiště zastávky, která je umístěna na širé trati, na vzdálenost nejméně 700m pro tratě s rychlostí 60-100 km/h. Nosná konstrukce – vlastní stojky.

**Návěst „Konec nástupiště“** – bílá obdélníková deska s černým okrajem postavená na delší straně – upozorňuje na místo, před kterým musí co nejbližší zastavit první vozidlo s cestujícími vlaku, který má v určeném místě pobyt. Nosná konstrukce – vlastní stojky.

Tabule s nápisy názvů zastávky budou umístěny před začátky (konci) nástupišť zastávek na vlastních stojkách.

Při umísťování návěstidel je třeba respektovat příslušné vzorové listy kategorie ZT, zejména pak vzdálenost nejbližší části návěstních tabulí od osy krajní koleje musí být alespoň 2,5 m. Při umísťování tabulových návěstidel mezi koleje je vhodné použít sloupky standardní výšky (umístění spodní hrany návěstních tabulí min 2,0 m nad TK). V nutných případech je možné použití krátkých sloupků. Vždy však musí být dodrženy ustanovení o průjezdném průřezu.

Součástí objektu je i odstranění stávající výstroje.

## 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. Šířka nástupišť je 3 m, výška nástupní hrany 550 mm nad TK. První nástupiště se nachází v přímém úseku, druhé částečně v přímé a částečně v oblouku o poloměru 3800 m bez převýšení. Podélný sklon nástupišť je totožný se sklonem koleje (0,94 promile), příčný sklon bude 2 % se směrem vyspádování od koleje. Vzdálenost osy koleje od nástupní hrany je u obou nástupišť 1670 mm.

Konstrukce nástupiště bude tvořena prefabrikovaným nástupištním „H“ profilem na straně u koleje. V místech, kde k nástupištím přiléhá zeď přístupových šikmých chodníků, budou nástupiště zakončena touto zdí, v dalších úsecích budou nástupiště dosypána do úrovně okolního terénu. První nástupiště bude v místě stávající boční rampy dosypáno až k této rampě mírným svahem ve sklonu 2%. V místech, kde budou nástupiště rozšířena kvůli přístupovým chodníkům, a na čelech nástupišť bude použita monolitická zídka. Pochozí plocha nástupiště bude vydlážděna betonovými dlaždicemi, ze kterých bude zhotovena také hmatová vodící linie a barevně odlišený výstražný pás. Nástupiště bude odvodněno spádováním jeho plochy směrem od koleje do volného prostoru v případě prvního nástupiště a do prostoru mezi nástupištěm a kolejí č. 2 v případě druhého nástupiště. V místech, kde k nástupištím přiléhá zeď přístupových šikmých chodníků, budou nástupiště odvodněna žlábkem s pochozí mřížkou.

Na obou koncích nástupiště bude ochranné zábradlí výšky 1,1 m, zabraňující vstupu cestujících do kolejiště a sloužící současně jako vodící linie. Dále bude stejné zábradlí použito na vnější straně nástupišť v celé délce mimo úseky, kde k nástupištím přiléhá zeď přístupových šikmých chodníků a v případě prvního nástupiště v místě stávající boční rampy.

Přístup na druhé nástupiště bude umožněn schodištěm na čele nástupiště, nebo šikmým chodníkem ve 2/5 délky nástupiště, obojí bude zaústěno do podchodu. Přístup na první nástupiště bude pomocí krátkého schodiště a krátké rampy na čele nástupiště nebo pomocí krátkého šikmého chodníku ve 2/5 délky nástupiště.

Součástí stavby bude rovněž demolice stávajících nástupišť.

### SO 05-14-02 Zast. Kovčín, nástupiště

Ve stanici je navržena dvojice úrovňových vnějších nástupišť délek 120 a 120 m. Šířka nástupišť je 2,5 m, výška nástupní hrany 550 mm nad TK. Nástupiště budou částečně v přímém úseku a částečně v přechodnicích protisměrných oblouků. Křivost přechodnic v místech nástupní hrany dovozuje vzdálenost osy koleje od nástupní hrany 1670 mm. Podélný sklon nástupišť bude totožný se sklonem koleje, příčný sklon bude 2 % se směrem vyspádování od koleje.

Konstrukce nástupiště bude typu SUDOP s konzolovou deskou KZ 230 a úložným blokem U 95. Vnější hrana bude tvořena betonovou předlažbovou silniční deskou šířky 230 mm. Za touto deskou bude nástupiště dosypáno do úrovně okolního terénu. Čela nástupišť budou s monolitických betonových zídek. Nástupiště bude odvodněno spádováním jeho plochy směrem od koleje do volného prostoru. V případě prvního nástupiště pak bude v místech stávající zárubní zídky okraj nástupiště dorovnán zhutněnou šterkodrtí až k této zídce a voda se bude přes vrstvu šterkodrtě vsakovat do podloží a do trativodu, vedeného pod nástupištěm.

Na obou koncích nástupiště bude ochranné zábradlí výšky 1,1 m, zabraňující vstupu cestujících do kolejíště a sloužící současně jako vodící linie.

Přístup na obě nástupiště bude pomocí krátkých šikmých chodníků délek 6,6 a 8,4 m, navazující na chodník, který je součástí blízkého přejezdu. Pochozí plocha šikmých chodníků a nástupiště v místě rozšíření bude tvořena betonovými dlaždicemi.

### E.1.3 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

#### SO 05-13-01 Žst. Pačejov, rek. úrovněového 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, NADJEZDY A ZDI:

V řešeném úseku je 1 podchod, 4 mosty, 10 propustků a 2-3 nadjezdy.

Prostorové uspořádání na mostních objektech je navrženo s ohledem na návrhové rychlosti trati. Ty jsou v celém úseku vyšší než 120 km/hod a proto bylo nutné všude dle ČSN 73 6201 zajistit na objektech VMP 3,0.

S ohledem na dodržení podmínek pro interoperabilitu, je na všech objektech dodržena nutná šířka i výška obrysu nutného kolejového lože vč. rezerv dle ČSN 73 6201.

Pro představované (nové) propustky jsou zpracovány hydrotechnické výpočty (dále jen HV), které určili světlost nového otvoru. Minimální profil nových trubních propustků bude navrhován DN 800 mm a ve výjimečných případech menší.

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 bude postupováno dle směrnice generálního ředitele SŽDC č. 16/2005, Hlavní zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky.

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

#### Svislá zatížení pro navrhování nových nosných konstrukcí:

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



Svislá zatížení pro posouzení interoperability pro stávající nosné konstrukce:

Pro stávající mosty je doložena zatížitelnost Zuic dle služební rukověti SR5 (Určování zatížitelnosti žel. mostů). Dalším výstupem bude stanovení přechodnosti dle směrnice č. 16/2005, čl.2.1.1, tzn. posouzení přechodnosti železničních vozidel alespoň o účinnosti traťové třídy D4 UIC při největší traťové rychlosti, nejvýše však 120 km/h.

Na trati se vozí mimořádné zásilky, jejichž hmotnost dosahuje účinnosti zatěžovacího vlaku „A“, resp. „T“ dle ČSN 73 6203/86 a proto se zatížitelnosti vyhodnocovali individuálně podle objektů za účasti zástupce ředitelství SŽDC.

## 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 300,199.866). Most překračuje vodoteč, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje. Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennou klenbou a opěrami, kamennými poprsními zdmi a kamennými křídly. Založení mostu je plošné. Délka přemostění je 2,7 m a světlá výška ve vrcholu 5,3 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 injektáží. Stávající poprsní zdi se také sanují, případně přezdí. Vzhledem k výšce nadnásypu a stavu klenby nebude prováděna izolace klenby. Na mostě nebude provedeno ZKPP. Stávající kamenné římsy zůstanou zábradlí. Na mostě nebude provedeno ZKPP. Stavba bude probíhat v návaznosti na výluky 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 301,378.200). Nový podchod zajišťuje mimoúrovňový bezbariérový přístup od výpravní budovy na nástupiště č. 1. Nový podchod je navržen jako monolitický železobetonový 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 bude probíhat v návaznosti na výluky na trati.

### 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 301,908.753).

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 beton Zn250. Založení mostu je plošné. Původní křídla jsou kamenná a 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). Stávající nosné konstrukce kamenných, betonových opěr a kamenných křídel budou ponechány. Z ŽB prefa desek budou ponechány krajní dvě konstrukce pod novu předjízdnou kolejí 3b (rychlost 80 km/hod). Stávající NK, úložné prahy a betonová křídla na pravé straně budou dle potřeby ubourány. Most bude na pravou stranu rozšířen ŽB rozpěrákovou deskou a opěrami stejných dimenzí jako má stávající objekt. Založení rozšíření objektu bude shodné se založením navazující opěrné zdi SO 05-23-01 a to na mikropilotách. Bude provedena sanace stávajících kamenných a betonových konstrukcí a izolace jak nové tak stávající části. Nová část mostu s rovnoběžnými křídly 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.

#### **SO 05-20-04 MOST V EV. KM 302,850**

Předmětem tohoto objektu je projekt rekonstrukce železničního mostu v ev. km 302,850 (nový km 302,876.287).

Most překračuje silnici III. třídy, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje. Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennou klenbou a opěrami, kamennými poprsními zdmi a kamennými křídly. Délka přemostění je 3,7 m a světlá výška 3,55 m. Založení mostu je plošné. Na objektu proběhla v roce 2008 částečná rekonstrukce.

Budou provedeny nové římsové nosníky se zábradlím, izolace klenby, sanace a přespárování kamenného zdiva, injektáž rubu opěr a odláždění za křídly. Stávající poprsní zdi budou dle potřeby ubourány. Zábradlí bude navrženo pro VMP 3,0. Na mostě bude provedeno ZKPP. Stavba bude probíhat po polovinách v návaznosti na výluky na trati.

#### **SO 05-20-05 MOST V EV. KM 304,375**

Předmětem tohoto objektu je projekt rekonstrukce železničního mostu v ev. km 302,850 (nový km 304,407.233).

Most překračuje účelovou nezpevněnou komunikaci, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje. Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennou klenbou a opěrami, kamennými poprsními zdmi a kamennými křídly. Délka přemostění je 3,7 m a světlá výška 5,3 m. Založení mostu je plošné.

Budou provedeny nové římsové nosníky se zábradlím, které budou pod kolejištěm spojeny betonovou deskou. Dále bude provedena izolace klenby, sanace a přespárování kamenného zdiva, injektáž a odláždění za křídly. Drenáž bude vyvedena do nových betonových žlabů na svah drážního tělesa. Stávající poprsní zdi budou dle potřeby ubourány. Zábradlí bude navrženo pro VMP 3,0. Na mostě bude provedeno ZKPP. Stavba bude probíhat po polovinách 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 300,533.000).

Stávající nosná konstrukce z roku 1954 je tvořena ŽB troubami, betonovými čely s římsami a převádí dvě koleje. Propustek je v mezistaničním úseku. Světlná 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 obou stranách ukončen betonovým čelem. Délka nového propustku bude 11,5 m se spádem 1,5%. 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. Stavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati. Propustek bude prováděn po polovinách za použití záporového pažení a pražcových hrázek.

### **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 300,715.906).

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. Světlná 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 světlné 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 jeho délku a sklon (ČSN 73 6201 tabulka 13.1.) a s ohledem na hydrotechnický výpočet. Stavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati. Propustek bude prováděn po polovinách za použití záporového pažení a pražcových hrázek.

### **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 301,453.606).

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. Stavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati. Propustek bude prováděn ve dvou etapách za použití záporového pažení a pražcových hrázek.

#### **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 301,707.578).

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 Světlá 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 troubami DN 1200. Nový propustek bude tvořen dvaceti-čtyřmi patkovými 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 vtoku 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. Stavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati. Propustek bude prováděn ve dvou etapách za použití záporového pažení a pražcových hrázek.

#### **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 301,868.000).

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. Světlá 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. Stavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati. Propustek bude prováděn po polovinách za použití záporového pažení a pražcových hrázek.

#### **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 302,072.000).

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 šestnácti patkovými troubami pro železniční propustky na obou stranách ukončených zkosenými prefabrikáty. Délka nového propustku bude 17,34 m se spádem 1,0%. Na propustku bude provedeno uzavřené štěrkové 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. Stavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati. Propustek bude prováděn po polovinách za použití záporového pažení a pražcových hrázek.

#### **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 302,422.171).

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 deseti patkovými troubami pro železniční propustky na obou stranách ukončenými koncovými zkosenými prefabrikáty. Délka nového propustku bude 13,34 m se spádem 0,5%. Na propustku bude provedeno otevřené štěrkové 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. Stavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati. Propustek bude prováděn po polovinách za použití záporového pažení a pražcových hrázek.

#### **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 303,415.625).

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 štěrkové 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. Stavba

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

#### **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 303,658.085).

Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena na pravé straně kamennými deskami, kamennými opěrami s čely a na levé straně zabetonovanými kolejnicemi betonovými čely s římsami. 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 jímkou a na pravé straně koncovým zkoseným prefabrikátem. Délka nového propustku bude 12,55 m se spádem 0,5%. Na propustku bude provedeno otevřené štěrkové 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. Stavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati. Propustek bude prováděn po polovinách za použití záporového pažení a pražcových hrázek.

#### **SO 05-21-10      PROPUSTEK V EV. KM 304,529**

Předmětem tohoto objektu je projekt přestavby železničního propustku v ev. km 304,529 (nový km 304,561.328).

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 0,65 m a délka 11,0 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 třinácti patkovými troubami pro železniční propustky na obou stranách ukončených zkosenými prefabrikáty. Délka nového propustku bude 16,34 m se spádem 3,3%. Na propustku bude provedeno otevřené štěrkové 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. Stavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati. Propustek bude prováděn po polovinách za použití záporového pažení a pražcových hrázek.

## **SILNIČNÍ MOSTY, PROPUSTKY**

#### **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 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 kotvené do stávajících železobetonových říms. Stávající svislé i vodorovné ochrany budou demontovány.

**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, založená na mikropilotách. Tento druh založení byl navržen z důvodu zvodnělých neúnosných vrstev v úrovni základové spáry.

Dřík opěrné zdi bude zakončen římsou, do které bude zakotveno zábradlí - VMP 3,0. Zdí bude procházet propustek v ev. km 301,843. Dále bude ve zdi ponechán prostor pro prodloužení mostu v ev. km 301,885.

**E.1.6 POTRUBNÍ VEDENÍ****SO 05-70-01 ŽST Pačejov, dešťová kanalizace**

Pro odvedení a likvidaci dešťových vod ze zastřešení nástupiště a z podchodu je navržena nová dešťová kanalizace z plastového potrubí DN 200-250, složená ze dvou větví o délkách 208m a 29m zaústěná na základě požadavku investora (jednodušší údržba) do šachty na propustku.

Dešťové vody jsou ze zastřešení nástupiště svedeny dešťovými svody a přípojkami napojeny na novou dešťovou kanalizaci. Odpadní vody z podchodu budou z jímky v podchodu čerpány do ukliďovací šachty, která bude součástí nové kanalizace.

Variantou pro nakládání s dešťovými vodami je zaústit dešťovou kanalizaci je do vsakovací galerie z plastových vsakovacích bloků v blízkosti spínací stanice. Pro toto řešení je nutné v dalším stupni provést podrobný hydrogeologický průzkum.

Množství dešťových vod: 6,11 l/s.

**E.1.8 POZEMNÍ KOMUNIKACE****SO 05-30-01 Žst. Pačejov, zpevněné plochy**

Součástí tohoto objektu zhotovení zpevněné plochy v km 301,7, která bude sloužit jako volná skládka. Konstrukce skládky bude cementobetonová, tloušťka konstrukce je 450 mm. Skládka bude napojena novou příjezdovou účelovou komunikací na stávající místní obslužnou komunikaci. Plocha volné skládky bude 2370 m<sup>2</sup>. Příjezdová komunikace je navržena v šířce 4,5 m. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Délka příjezdové komunikace je 150 m. Stavební objekt je rozdělen na dva podobjekty. Na část v majetku SŽDC (05-30-01.1) a na část ostatních subjektů (05-30-01.2).

**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 šířce 3 m. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Délka navržených úprav komunikace je 20,7 m.

## E.1.9 KABELOVODY

### SO 03-60-01 Žst. Pačejov , kabelovod

Pro vedení kabelových tras v žst. Pačejov je navržen kabelovod. První větev vede z místa před VB v místě stavědlové ústředny pod kolejištěm na druhou stranu .Druhá větev vede pod nástupiště rovněž na druhou stranu kolejiště paralelně s 1. větví . Před VB jsou obě větve propojeny.

Předpokládá se kabelovod plastový 4 x 9 otvorů.

## E.2.1 POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

### SO 03-65-01 ŽST Pačejov, stavební úpravy VB

Stavědlová ústředna bude v místnostech OP 15, 16, 17. Všechna Okna v této místnosti budou zazděna. Dveře do místnosti OP16 budou též zazděny a budou ponechány pouze do OP15-jednokřídlé V místnosti OP 14, bude zřízena čekárna, do ní povede přístup z OP 12, tato místnost bude přepažena příčkou, která rozdělí místnost na chodbu (šírokou 1,6 m) a technologickou místnost. Příčka bude ukončena tak, aby nezasahovala do okenního otvoru v místnosti OP 12. V nově vzniklé chodbě bude položena dlažba.

místnosti OP 12 bude zřízena deska nouzových obsluh.

Sdělovací místnost bude v místnosti OP 08, kde bude současně GSM-R. Okno bude zazděno.

Do místností OP08 a 15 budou provedeny prostupy vně výpravní budovy.

Místnosti, kde budou provedeny stavební úpravy, budou nově vymalovány a začištěny.

Bude celkově opravena fasáda a nátěr výpravní budovy (ze všech stran, ve všech podlažích).

Mezi místnostmi OP 18 a OP 28 bude vybourán otvor a budou osazeny nové dveře 600/1970.

Otvor mezi místnostmi OP 17 a OP 18 bude zazděn. V místě bude provedena omítka a začištěna s okolím povrchem zdi.

Ve všech místnostech, které budou dotčeny stavebními úpravami bude provedena dodatečná hydroizolace tlakové infuzní clony obvodového zdiva (kromě místností OP 01, 02, 04, 05, 06, 07, 13, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28). Dále bude provedena rekonstrukce střechy nad budoucí stavědlovou ústřednou.

## E.2.2 ZASTŘEŠENÍ NÁSTUPIŠŤ

### SO 05-41-02 Žst. Pačejov, zastřešení podchodu

Předmětem předkládané dokumentace Zastřešení podchodu je návrh architektonicko stavebně technického řešení zastřešení výstupů z podchodu vč. čekací plochy.

Zastřešení výstupů se sestává se dvou částí o délkách 54,2m a 43,4m o šířce 2,4m, v místě čekací plochy 5,4m. Jedná se o přístřešek se zastřešením tvaru úseče obloukového nosníku. Detailní tvarové řešení viz grafická část PD. Nosná konstrukce je tvořena ocelovými sloupy kruhového průřezu s roztečí max.6m s průvlaky ze svařenců tlustostěnného plechu. Krokve jsou uvažovány z lepených dřevěných plnostěnných nosníků tvaru úseče oblouku, stažené ocelovým táhlem. Konstrukce přístřešků je v převážné části uchycena k betonové konstrukci podchodu, popř. jsou sloupky založeny na betonových patkách. Střecha je uvažována jako celoplošně pochozí z titanizinkového plechu na dřevěném bednění. Veškeré klempířské prvky jsou taktéž uvažováni z titanizinku.

Uvedené stavební architektonické řešení jsou v souladu s projednáním na výrobních poradách konaných k tomuto objektu.



Provedení zastřešení výstupů z podchodu je součástí akce „Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009“.

#### **SO 05-41-02 Zast. Kovčín, přístřešky**

Pro ochranu před povětrnostními vlivy je v zastávce navržena dvojice přístřešků typ betonový „antivandal“ tvaru „U“, umístěných přibližně v místě stávajících přístřešků 2 m od hrany nástupiště. Půdorysné rozměry přístřešků jsou 4,00 m x 2,16 m, výška je 3,01 m. Půdorysná plocha vychází z výhledových obrátů cestujících pro každý směr dle údajů provozní technologie.

Přístřešky budou umístěny na betonové základové desce. Podlahu přístřešku a pochozí plochy před ním je tvoří betonové dlaždice s pískovým podsypem.

V přístřešcích bude umístěn betonový koš, lavička a vitrína s informacemi pro cestující. Přístřešky budou osvětleny světlem s čidlem.

## **E.2.4 ORIENTAČNÍ SYSTÉM**

#### **SO 05-43-01 Žst. Pačejov ORIENTAČNÍ SYSTÉM**

Stavební objekt SO 05-43-01 řeší poskytování vizuálních informací pro orientaci cestujících na nových přístupových komunikacích k novým nástupištím a na nástupištích samotných, rovněž řeší poskytování vizuálních podchodu na nástupiště.

Pro informaci cestujících bude dále sloužit nové informační zařízení a rozhlasové zařízení, která řeší samostatná PS 05-02-04 a PS 05-02-05.

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

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

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

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

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

Prvky orientačního systému budou umístěny (tam, kde je to možné) na stěny podchodu, a zastřešení výstupu z podchodu vzhledem ke snaze o optimalizaci počtu pomocných ocelových konstrukcích. V ostatních případech budou umístěny na samostatných ocelových sloupcích. Ocelové konstrukce pro prvky orientačního systému budou pozinkované a opatřeny kombinovaným protikoročním nátěrem.

Součástí tohoto stavebního objektu je rovněž hmatný štítek pro nevidomé v podchodu přichycený ke konstrukci madla. Text bude uveden v Brailově písmu. U výstupu z podchodu na nástupiště 2 bude štítek s textem „přístup k nástupišti 2“. U výstupu z podchodu u výpravní budovy bude štítek s textem „Východ, přístup k nástupišti 1“. Štítky budou umístěny vždy na vnitřní straně pravého zábradlí, směr čtení zleva doprava („hlavou dolů“).

**SO 05-43-02 ZAST KOVČÍN, ORIENTAČNÍ SYSTÉM**

Stavební objekt SO 05-43-02 řeší poskytování vizuálních informací pro orientaci cestujících na nových přístupových komunikacích k novým nástupištím a na nástupištích samotných.

Pro informaci cestujících bude dále sloužit nové rozhlasové zařízení, které řeší samostatná PS 05-02-04.

Bezbariérový přístup cestujících na nástupiště bude umožněn pomocí šikmého chodníku z okolní komunikace.

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

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

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

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

Prvky orientačního systému budou umístěny na samostatných ocelových sloupcích. Ocelové konstrukce pro prvky orientačního systému budou pozinkované a opatřeny kombinovaným protikorozním nátěrem.

**E.2.5 DEMOLICE****SO 05-45-01 ŽST Pačejov , demolice****Zděný sklad + zděná garáž :**

Jedná se o zděný, patrový, nepodsklepený, zčásti omítnutý objekt s pultovou eternitovou střechou. Objekt má v čelní části -směrem ke kolejišti – 4 ks dřevěných oken s okenicemi a v ose objektu jsou nad sebou umístěny 2ks dřevěných dveří. Směrem k VB je boční stěna objektu obložena dřevem. V zadní části objektu jsou umístěny nepoužívaná, dřevěná posuvná vrata. K tomuto objektu je směrem k VB přistavěna přízemní, nepodsklepená garáž z tvárnic, s pultovou střechou z vlnitého eternitu. Vjezd do garáže je od autobusového nádraží. Oba objekty jsou na betonových základech. K oběma objektům přináleží i oplocený pozemek.

Oba objekty jsou ve špatném stavu.

**Zděný sklad (G) :**

Jedná se o zděný, nepodsklepený , volně stojící omítnutý objekt bývalého skladu. Tento objekt má rovnou, plechovou střechu. V čelní stěně objektu jsou umístěny velká plechová vrata, v bočních stranách jsou umístěna okna. Ke stávajícímu objektu vedla kdysi žel. vlečka (nyní zrušena a zarostlá). Objekt je celkem v dobrém stavu. Zarostlý bujnou vegetací.

**Zděný sklad :**

Jedná se zděný, samostatně stojící, nepodsklepený, omítnutý objekt bývalého skladu u koleje č. 5. Tento objekt má sedlovou střechu z azbestocementových šablon. Nad střechu je vyvedeno zděné komínové těleso. Objekt je rozdělen na dvě části – do čelní části je vstup dřevěnými , dvoukřídlovými vraty, do zadní části dřevěnými dveřmi. Objekt je v dobrém stavu.

**Stavědlo č. 2 + EZ :**

Název díla Peronizace v ŽST Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: B.1 Souhrnná technická zpráva	13 6203 02 01 00 00	25 / 35

Jedná se o objekt stavědla č.2. Jde o samostatně stojící, patrový, zděný , zčásti podsklepený, omítnutý, zčásti režné zdivo, objekt s pultovou střechou, kterou tvoří žebet. deska. Nad střechu je vyveden zděný komín. Patrová část objektu je předsunuta směrem ke kolejišti. Vchod do objektu je dřevěnými dveřmi v boční části objektu. V zadní části je k objektu stavědla přistavěna dřevěná kolna s pultovou eternitovou střechou. Vedle objektu stavědla je na betonových panelech postaven EZ domek. Objekt stavědla č. 2 je v dobrém stavu.

#### **Stavědlo č. 1 :**

Jedná se o objekt stavědla č.1. Jde o samostatně stojící, patrový, zděný , zčásti podsklepený, omítnutý, zčásti režné zdivo, objekt s pultovou střechou, kterou tvoří žebet. deska. Nad střechu objektu je vyveden zděný komín. Patrová část objektu je předsunuta směrem ke kolejišti. Vchod do objektu je dřevěnými dveřmi v boční části objektu. K boční části objektu je přistavěna dřevěná kolna s pultovou střechou. Objekt stavědla č. 1 je v dobrém stavu.

#### **Skladiště č. 1:**

Jedná se o celozděný, přízemní, nepodsklepený, neomítnutý objekt, se sedlovou střechou. Krov objektu je dřevěný (klasická vazba). Střešní krytina je z pálených tašek (bobrovky). Základy objektu jsou betonové. Dešťová voda bývala kdysi odváděna žlaby a okapy po obou stranách objektu.

Nad střechu jsou vyvedeny 2ks komínových, zděných těles, jejichž výška je cca 2,5m. Směrem ke kolejišti jsou osazena dřevěná, posuvná vrata – 2ks, v místě kde kdysi bývala boční rampa.

## **E.3.1 TRAKČNÍ VEDENÍ**

### **SO 05-60-01 ŽST.Pačejov, úpravy TV**

#### ***T.ú. 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 mm<sup>2</sup> Cu + NL 50 mm<sup>2</sup> Bz s přídatným lanem 50 mm<sup>2</sup> Bz, vedlejší koleje č. 3 a spojek mezi hlavními kolejemi systémem TR 80 mm<sup>2</sup> Cu + NL 50 mm<sup>2</sup> Bz bez přídatného lana. Zavěšení systému trakčního vedení bude provedeno z větší části pomocí závěsů na branách se směrovými lany. 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, umístěno do nové polohy směrem k nepomuckému zhlaví žst. Pačejov. Nově

překonfigurované kolejiště žst. Pačejov spolu s novým umístěním návěsných 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.

#### **T.ú. 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 TV**

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, 50Hz 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 přívodem přes úsekové odpojovače s izolovaným 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 25/0,4kV. 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**

Pro napájení ohřevu výměn bude osazena v rámci PS 05-03-04 Žst. Pačejov, trakční TS 25/0,4 kV nová kiosková trafostanice napájená z trakce pro společné napájení ohřevu výměn a zabezpečovacího zařízení. Bude se jednat o typovou kioskovou trafostanici s rozvaděčem nn RH / REOV určenou pro napájení maximálně 13ks vyhřívaných výhybek. Rozvaděč RH / REOV bude

vybaven měřením spotřeby elektrické energie. Jednotlivé výhybky na zhlaví a ve stanici pak budou napájeny a ovládány z nn rozvaděče RH / REOV. Dodávka RH / REOV je součástí dodávky kioskové trafostanice. V rámci tohoto SO dojde k dozbrojení rozvaděče RH / REOV o potřebné vývody pro napájení ohřevu jednotlivých výhybek, včetně řídicí PLC jednotky a ovládání. V Žst. Pačejov je zatím uvažováno s ohřevem 11ks výhybek (výhybka č.1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12).

Chod EOv bude plně automatický v závislosti na klimatických podmínkách s možností dálkového ovládání a kontroly, bude začleněn do systému DDTS ŽDC (Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty). Technologie EOv musí pro začlenění do tohoto systému splňovat podmínky technické specifikace SŽDC číslo TS 2/2008 -ZSE. Rozsah ohřevu výměn je dán dopravní technologií.

## E.3.6 ROZVODY VN, NN OSVĚTLENÍ A DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ ODPOJOVAČŮ

### SO 05-62-01 Žst. Pačejov, úprava rozvodů nn

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

V rámci tohoto SO dojde k demontáži stávajícího osvětlení včetně kabelových tras a souvisejících elektrických zařízení a rozvaděčů. Bude provedena instalace nového osvětlení stanice včetně nového rozvaděče osvětlení RO. Nový rozvaděč RO bude umístěn v rozvodně nn nové trafostanice osazené v rámci PS 05-03-02 Žst. Pačejov, TS 22/0,4. Nově budou nástupiště železniční stanice osvětleny pomocí sklopných stožárů výšky 6m osazené výbojkovými svítidly 70W. Pro osvětlení pracovních prostor v okolí výhybek budou použita svítidla s dotykovou spojkou osazená výbojkami 100W resp. 150W na JŽ stožárech výšky 12m. Osvětlení podchodu bude provedeno zářivkovými svítidly s elektronickým předřadníkem v antivandal provedení. Návrh bude splňovat podmínky ČSN EN a směrnice E11. Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS ŽDC.

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

V rámci tohoto SO dojde k rekonstrukci stávajících rozvodů nn v Žst. Pačejov a k přepojení stávajících rozvodů nn do nového hlavního rozvaděče RH osazeného v nové rozvodně nn nové trafostanice osazené v rámci PS 05-03-02 Žst. Pačejov, TS 22/0,4. Z rozvaděče RH budou nově napojeny všechny netrakční odběry. V rámci tohoto SO budou řešeny rovněž oba kabelové nezávislé přívody z dvou nezávislých zdrojů (tj. z nové TS 25/0,4/0,46 kV a z nové TS 22/0,4 kV).

#### SO 05-62-03 Žst. Pačejov, úprava DOÚO

Ve stanici Pačejov bude dálkově ovládáno celkem 25ks nových odpojovačů s motorovými pohony. Pohony nebudou součástí tohoto SO, v rámci tohoto SO se provede pouze jejich připojení a ovládání. Ovládací pult odpojovačů bude umístěn ve spínací stanici. K jednotlivým pohonům povedou kabely typu CYKY-O 7x4 resp. 12x4. Přechodové skříně na jednotlivých trakčních stožárech nebudou osazené, použijí se pouze v případě rozbočení k následujícímu odpojovači. Napájecí a ovládací kabely budou tedy ukončeny přímo ve svorkovnicích pohonu.

DOÚO bude připojeno do systému DŘT.

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

#### SO 05-62-03 Žst. Pačejov, přípojka 22 kV

Pro napájení nové TS v Žst. Pačejov v rámci PS 05-03-02 Žst. Pačejov, TS 22/0,4 bude zřízena nová přípojka 22kV, nový 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.) na stávajícím stožáru VN 22kV. Z tohoto svodu pak povede nové kabelové vedení 22kV ve výkopu v zemi až k nové TS 22/0,4 kV v majetku SŽDC, s.o. Měření odběru bude na straně NN a ČEZ Distribuce a.s. provede pouze osazení měřící soupravy.

**SO 05-62-05 Zast. Kovčín, úprava venkovního osvětlení**

Nově budou nástupiště železniční zastávky osvětleny pomocí sklopných stožárů výšky 6m osazené výbojkovými svítidly 70W.

**E.3.7 UKOLEJNĚNÍ KOVOVÝCH KONSTRUKCÍ****SO 05-64-01 Žst Pačejov, ukolejnění vodivých konstrukcí**

V objektu bude řešena demontáž stávajícího a montáž nového ukolejnění v rozsahu kolejových úprav, trakčního vedení celé železniční stanice SO 05-70-01 Žst. Pačejov, úprava trakčního vedení a případně v rozsahu místních úprav v traťových úsecích, které jsou vyvolané úpravami zabezpečovacího zařízení.

**B.1.1.5 ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ STAVBY Z HLEDISKA DODRŽENÍ PŘÍSLUŠNÝCH OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU**

Stavba je navržena v souladu se všemi příslušnými obecnými požadavky na výstavbu.

**B.1.1.6 ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU KONSTRUKCÍ**

Konstrukce železničního svršku je tvořena v hlavních kolejích z kolejnic S49 na betonových pražcích SB8, případně SB5 a SB6. V úseku Horažďovice předměstí – Pačejov leží v koleji č.2 svršek z kolejnic T na betonových pražcích SB3 a SB5. Výhybka v hlavních kolejích jsou poměrově svršku S49 na dřevěných pražcích, v ostatních kolejích stupňové svršku A a T na dřevěných pražcích.

Železniční svršek v převážné části hlavních kolejí je kategorizován jako vhodný k regeneraci. Svršek v ostatních staničních kolejích vykazuje různé stupně opotřebení. Stávající pražce SB 8 budou dle zatřídění v předkategorizaci dále regenerovány. Stávající výhybky v hlavních kolejích jsou vhodné k regeneraci, výhybky v ostatních staničních kolejích jsou převážně kategorizovány jako nevhodné k regeneraci a určeny do odpadu.

Konstrukce železničního spodku je ve značné části stanice původní tzn. z doby výstavby tratě. S jejím dalším využitím se v místech navržených kolejových úprav nepočítá

**B.1.1.7 VYUŽITÍ DOSAVADNÍHO HMOTNÉHO MAJETKU**

Vyzískané stávající kolejnice tvaru S49 budou regenerovány a vloženy do dopravní koleje č.3 a manipulačních kolejí č. 5 a 5a. Stejně tak betonové pražce SB 8.

Stávající nástupištní desky jsou v dobrém stavebně-technickém stavu. Konstrukce nástupiště bude použita při výstavbě provizorních nástupišť.

Stávající kolejové lože bude recyklováno - část do konstrukčních vrstev, zbytek bude uložen na skládku.

**B.1.1.8 PODMIŇUJÍCÍ PŘEDPOKLADY A PŘEDPOKLADY NAPOJENÍ STAVBY NA DOSAVADNÍ TECHNICKÉ VYBAVENÍ ÚZEMÍ****PŘELOŽKY INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ**

V rámci této stavby není navržen žádný objekt řešící přeložky inž. sítí. .

V rámci projektu budou demontovány všechny kabelové trasy v kolejišti a budou nahrazeny novými trasami.

Sedlaná zemní pláň - s příčným sklonem 5% - je odvodněna na kraj náspu nebo k podélným odvodňovacím zařízením. Odvodnění vlastní stanice Pačejov je navrženo systémem trativodní sítě, která je prostřednictvím příčných svodů vyústěna do rekonstruovaných propustků, nebo na svah do přilehlých příkopů.

#### PODMIŇUJÍCÍ VYVOLANÉ A JINÉ SOUVISEJÍCÍ INVESTICE A PŘEDPOKLADY RESP. NÁROKY NA JEJICH ZABEZPEČENÍ

Z hlediska souvisejících staveb je v prostoru stavebního pozemku připravována stavba SŽDC GSM-R Plzeň – České Budějovice. V prostoru ŽST Pačejov bude umístěn stožár GSM-R sítě. Stavba bezprostředně souvisí se stavbou Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí, neboť po dobudování obou staveb bude staniční zab. zař. žst.Pačejov úsekově řízeno z JOP žst.Horažďovice předměstí, Stavbu rovněž ovlivní dopady z v současnosti zpracovávané studie proveditelnosti „Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“

#### B.1.1.9 VZTAHY K DOSAVADNÍMU VEŘEJNÉMU A OBČANSKÉMU VYBAVENÍ ÚZEMÍ VČ. VEŘEJNÉ DOPRAVY

Tato stavba podstatně nemění dosavadní vztah k veřejnému a občanskému vybavení v oblasti inženýrských sítí. Konkrétně dojde pouze k napojení na distribuční síť el. energie – viz SO 05-62-04 Žst. Pačejov, přípojka 22 kV.

Z hlediska veřejné dopravy dochází k významné změně na straně drážní dopravy, kdy pro realizaci projektu bude zvýšena kultura cestování, bezpečnost cestujících a dojde ke zkrácení jízdních dob. Z hlediska veřejné silniční dopravy tato stavba nijak neovlivní stávající stav a vybavení určené k provozování silniční dopravy.

#### B.1.2 STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PŘÍPRAVU STAVBY

##### B.1.2.1 ÚDAJE O PROVEDENÝCH A NAVRHOVANÝCH PRŮZKUMECH

ÚDAJE O PROVEDENÝCH A NAVRHOVANÝCH PRŮZKUMECH PROVEDENÝCH ZADAVATELEM A DODAVATELEM V RÁMCI ZPRACOVÁNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE, POŽADAVKY NA JEJICH DOPLNĚNÍ PRO ZPRACOVÁNÍ PROJEKTU STAVBY

##### Provedené průzkumy:

##### ***Podrobný geotechnický průzkum pražcového podloží ŽST Pačejov***

Geo Tec Gs, 01/2014

V rámci dalšího stupně dokumentace bude :

- *doplňen geotechnický průzkumu v oblasti od začátku stavby v km 299,650*
- *doplňen geotechnický průzkum v oblasti zářezových svahů*

##### ***Průzkum kontaminace šterkového lože ,***

Geo Tec Gs, 01/2014

##### ***Dendrologický průzkum,***

ATEM 09-10/2013

V rámci dalšího stupně dokumentace bude průzkum aktualizován dle projektovaného rozsahu stavby

**Navržené průzkumy:*****Pedologický průzkum***

- Nezbytný z hlediska stanovení náhrady za odnětí ZPF

***Stavebnětechnický průzkum stávající výpravní budovy***

- Nezbytný z hlediska stavebních úprav ve stávající výpravní budově, úprav přístřešku před výpravní budovou, založení podchodu

***Průzkum stávajících inženýrských sítí***

- ověření polohy sítí
- dohledání a zaměření v podkladech nezachycených částí

**POUŽITÉ GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY A PODMÍNKY ZALOŽENÍ MĚŘIČSKÉ SÍTĚ*****Zaměření stávajícího stavu ZST Pačejov***

SŽG Plzeň

***Základní mapa ČR 1:10 000***

Český úřad zeměměřický a katastrální

**B.1.2.2 ÚDAJE O OCHRANNÝCH PÁSMECH****ÚDAJE O OCHRANNÝCH PÁSMECH**

Stavba nezasahuje do žádných ochranných pásem chráněných přírodních území, kulturních památek ani ochranných vodohospodářských pásem.

Trasa železnice nezasahuje do žádného území zvláště chráněného podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Železnice neprotíná žádné území zahrnuté do soustavy Natura 2000

V blízkosti trati a nádraží nejsou registrovány žádné významné krajinné prvky.

**Územní systém ekologické stability :**

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

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.

**Inž. sítě :**

Stavba kříží ochranné pásmo vzdušného vedení VN v km cca 302,150 a 302,655 a 303,800. Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 485/2000 Sb. a to v § 46 .

U nadzemního vedení – jedná se o souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany od 1 do 30 metrů – podle velikosti napětí a skutečnosti, zda je vodič opatřen izolací či nikoli; platí zde: čím vyšší napětí vodiče, tím širší ochranné pásmo, Např. u napětí nad 1 kV do 35 kV 7 m.



Stavba kříží ochranné pásmo plynovodů VVTL v km 299,950 a 300,400 Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 485/2000 Sb , § 68. Je to souvislý prostor ení vymezený vedenými svislými rovinami ve vodorovné vzdálenosti od jeho půdorysu, a to 4 metry na obě strany od půdorysu.

#### NAVRHOVANÁ NOVÁ OCHRANNÁ PÁSMO A CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Vzhledem k tomu, že dochází pouze k drobným korekcím kolejiště, změny stávajícího ochranného pásma dráhy budou nevýznamné. Jiná nová ochranná pásma nebudou vyhlášena.

#### CHRÁNĚNÁ LOŽISKOVÁ ÚZEMÍ A SPECIFIKACE BÁŇSKÝCH PODMÍNEK PRO ZPRACOVÁNÍ NÁVRHU ZAJIŠTĚNÍ STAVBY PROTI ÚČINKŮM PODDOLOVÁNÍ

V zájmovém území stavby se nenachází žádné chráněné ložiskové území v přímém kontaktu se stavbou. Území není poddolované.

### B.1.2.3 POŽADAVKY NA ASANACE, BOURACÍ PRÁCE A KÁCENÍ POROSTŮ

Pro tuto stavbu není třeba asanovat území stavby.

Z hlediska bouracích prací dojde k demolici stávajících nemovitostí, které budou v přímé kolizi s navrženým řešením, nebo budou v kolizi s postupem výstavby. Konkrétně půjde o domolice následujících objektů:

#### SO 05-45-01 Peačejov – demolice :

Zděný sklad + zděná garáž

Zděný sklad (G)

Zděný sklad

Stavědlo č. 2 + EZ

Skladiště č. 1

Kácení zeleně je popsáno v samostatné příloze B.3 Vliv stavby na životní prostředí (dendrologie B.3.2). Mimořádná zeleň bude kácena v obvodu stanice v lokalitách, kde bude probíhat stavební činnost, nebo je zde naplánováno umístění zařízení staveniště.

### B.1.2.5 ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY

Napojení staveniště na rozvody vody, el. energie z veřejných sítí je v tomto stupni dokumentace možné. Splaškové vody budou jímány a odvázeny (chemická WC).

Stavba samotná bude napojena na splaškovou kanalizaci a vodovod jen v SO Rekonstrukce VB (stávající stav). Dešťová kanalizace je navržena pro odvod vody z přístřešků, zastřešení nástupišť a zpevněných ploch. Původně navržené zaústění kanalizace do vsakovací galerie bylo nahrazeno základě požadavku investora (jednodušší údržba) do šachty na propustku. .

Přípojka elektro 22 kV bude vedena z oblasti . Realizace této přípojky nevyžaduje přeložky žádných stávajících sítí.

Přístup na stavební pozemek bude umožněn po stávajících komunikacích a nevyžádá si žádné přeložky inženýrských sítí.

### B.1.2.6 ÚDAJE O SOUVISEJÍCÍCH STAVBÁCH

GSM – R Plzeň – České Budějovice PD, ZP schválen, příprava P+R  
Rekonstrukce žst. Horažďovice předměstí Projekt stavby

V dalším stupni dokumentace bude nezbytná koordinace s připravovanými stavbami:

- studií proveditelnosti „Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“

### B.1.2.7 ÚDAJE O BILANCI ZEMNÍCH PRACÍ

V rámci této stavby budou prováděny zemní výkopové práce velkého rozsahu. Návrh železniční trasy v podstatě kopíruje stávající trasu, proto nebude třeba výrazněji modelovat nové železniční těleso. Z tohoto důvodu je možnost uložení výkopové zeminy přímo na stavbě poměrně omezená.

Nejrozsáhlejší zemní práce jsou prováděny v objektu železničního spodku. V tomto objektu bude bilance zemních prací v přebytku cca 61 400 m<sup>3</sup>. Po započtení bilance zemních prací u zbývajících PS aSO docházíme k závěru že přebytek zemních prací je :


Zeminy třídy těžitelnosti I – IV cca 24000 m<sup>3</sup>

Zeminy třídy těžitelnosti V-VII cca 4000 m<sup>3</sup>

Nakládání s tímto přebytkem je popsáno v příloze B.5 Odpadové hospodářství.

### B.1.2.8 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ

Katastrální území	Trvalý zábor				Demolice				Dočasný zábor do 1 roku				Věcné břemeno
	ZPF m <sup>2</sup>	PUPFL m <sup>2</sup>	ostatní m <sup>2</sup>	celke m m <sup>2</sup>	ZPF m <sup>2</sup>	PUPFL m <sup>2</sup>	ostatní m <sup>2</sup>	celke m m <sup>2</sup>	ZPF m <sup>2</sup>	PUPFL m <sup>2</sup>	ostatní m <sup>2</sup>	celke m m <sup>2</sup>	celkem m <sup>2</sup>
Babín u Horažďovic	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dvorec	0	0	0	0	0	0	0	0	113	0	0	113	113
Horažďovice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Horažďovická Lhota	0	0	0	0	0	0	0	0	160	0	141	301	301
Jetenovice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kovčín	358	0	370	728	0	0	0	0	116	0	338	454	372
Maňovice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Milčice	113	0	0	113	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mileč	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nekvasovy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Olšany u Kvášňovic	100	0	58	158	0	0	125	125	15	0	3566	3581	197
Pačejov	0	0	0	0	0	0	190	190	70	8	11	89	84
Třebčice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

 METROPROJEKT Praha a.s.		Souhrnná technická zpráva											
Velký Bor u Horažďovic	0	0	0	0	0	0	0	0	132	0	0	132	132
Záhoří u Milče	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45	45	45
Želvice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>celkem</b>	<b>571</b>	<b>0</b>	<b>428</b>	<b>999</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>315</b>	<b>315</b>	<b>606</b>	<b>8</b>	<b>4101</b>	<b>4715</b>	<b>1244</b>

Bilance ke dni 7.10. 2016

### B.1.2.9 VYJÍMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM

Pro návrh a realizaci této stavby nejsou třeba žádné vyjímky z předpisů a norem.

### B.1.2.10 POŽADAVKY NA DALŠÍ PŘÍPRAVU STAVBY

ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY NA ZPRACOVÁNÍ DALŠÍHO STUPNĚ DOKUMENTACE A REALIZACI STAVBY

- V této mutaci projektu jsou zapracovány připomínky jednotlivých odborných útvarů a složek SŽDC (jedná se o čístopis PD) projednané v pracovním pořádku.
- Dále jsou dokladovány ( v části H) výsledky projednání projektového řešení s orgány st. správy, samosprávy, správci infrastruktury a vlastníky nemovitostí. Jejich připomínky požadavky byly do PD zapracovány a do dalšího stupně budou ev. doplněny pouze jako požadavky z projednání tzv. připomínek (část H.4).
- Stanovit časovou, funkční a věcně technickou koordinaci s budoucími záměry a stavbami v zájmovém území.
- Dořešit případné změny v zájmovém území stavby uskutečněné mezi odevzdáním přípravné dokumentace a projektu stavby .

POŽADAVKY NA DOPLNĚNÍ PRŮZKUMŮ, DOPLŇUJÍCÍ GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY

Pro další zpracování dokumentace je třeba doplnit následující průzkumy:

#### Geotechnický průzkum:

- Podrobný geotechnický průzkum pražcového podloží – doplnění kopaných sond v rozsahu dle předpisu SŽDC S4 příloha č.9.
- Podrobný geotechnický průzkum svahů skalních zářezů v km 299,520 – 299,920, km 300,830 – 301,000, km 302,470 – 302,630 a v km 303,785 – 303,965.
- Kontaminace – Posouzení míry znečištění zemin pražcového podloží - stávající průzkum doplnit v pož. rozsahu

#### Geotechnický a stavebně technický průzkum mostních objektů:

- U většiny mostů bude nutné doplnit geotechnický a stavebně technický průzkum stávajících nosných konstrukcí a doplnit informace o základových poměrech u objektu pomocí druhého jádrového vrtu provedeného na opačné straně objektu.
- U nového podchodu provést dodatečný inženýrskogeologický jádrový vrt pro ověření mocnosti navážek a stanovení vydatnosti přítoků vody. Monitorováním hladiny podzemní vody a provedením hydrodynamických zkoušek ve vrtu pak bude možné spočítat velikost přítoků do stavební jámy a vliv tlakové vody.

**Pedologický průzkum**

- provedení průzkumu v oblasti záborů ZPF

**Hydrogeologický průzkum**

Pro provedení nové kanalizace SO 05-70-01 bude návrh vsakovacího zařízení upřesněn v dalším stupni PD na základě podrobného hydrogeologického průzkumu v místě vsaku.

**Průzkum stávajících inženýrských sítí:**

- ověření skutečné polohy sítí
- dohledání a zaměření v podkladech nezachycených částí

**Stavebnětechnický průzkum stávající výpravní budovy**

- nezbytný z hlediska stavebních úprav ve stávající výpravní budově, založení podchodu

**Zaměření stávajícího stavu Žst. Pačejov**

- Doměření vlastní žst. Pačejov
- Doměření v oblasti svahů skalních zářezů
- Zaměření stávajícího příkopu v zast. Kovčín

Jiří Úlehla

V Praze 09/2014