

PERONIZACE ŽST PAČEJOV

Ing. Václav Křivánek

Pačejov, obec v okrese Klatovy, leží na trati České Budějovice – Plzeň. Na této trati se jedná o nejvýše položenou železniční stanici s nadmořskou výškou 535 m.n.m. Železniční trať je zde provozována od 1. 9. 1868. V pačejovské kronice je zaznamenáno, že zde 9. 9. 1905 projížděl svým dvorním vlakem císař František Josef I., který jel na vizitaci velkého vojenského cvičení, které zde v okolí probíhalo. To ještě železniční stanice nesla název Olšany, který se pačejovským zastupitelům 9. 5. 1948 podařilo změnit na Pačejov. Dnes je jméno obce známo zejména příznivcům automobilové rallye či odpůrcům jaderného úložiště.



PERONIZACE V ŽST PAČEJOV A ZVÝŠENÍ RYCHLOSTI V KM 299,650-304,009

Peronizace (celým názvem plná peronizace) znamená, že jsou všechna nástupiště v železniční stanici či zastávce přístupná mimoúrovňově. V případě dvoukolejné trati a rychlostech nad 50 km/h je jediným možným způsobem zajištění přístupu na nástupiště mezi kolejemi pouze podchod nebo nadchod. V případě ŽST Pačejov byl vhodným řešením podchod. Kromě železniční stanice Pačejov projekt zahrnoval i zastávku Kovčín. Vzhledem k tomu, že zastávka Kovčín přímo sousedí s úrovnovým železničním přejezdem, nebylo zde nutné podchod či nadchod budovat.

Kromě vlastní peronizace bylo hlav-

ním cílem stavby odstranit propad rychlostí. Zatímco v navazujících traťových úsecích byla traťová rychlost 90 km/h, v ŽST Pačejov byla na hlavních kolejích rychlost jen 60 km/h ve směru od Českých Budějovic a 65 km/h ve směru od Plzně. Po modernizaci se zvýšila na 100 km/h, pro rychlostní profil V150 až na max. 120 km/h. Součástí stavby tak byla výměna železničního spodku a svršku a rekonstrukce obou zhlaví v Pačejově. Výhybky dostaly elektrický ohřev, celý řešený úsek dostal nové zabezpečovací zařízení a je napojen na Centrální dispečerské pracoviště. Součástí stavby bylo i vybudování nových nástupišť s výškou 55 centimetrů nad temenem kolejnice vč. částečného zastřešení či vybudování nových

přístřešků. Vše samozřejmě s bezbariérovým přístupem, zcela v souladu s předpisy pro interoperabilitu.

Ačkoliv byl rozsah akce dán atypicky přímo v jejím názvu, skutečný rozsah byl nakonec stanoven až projektantem svršku s ohledem na vhodná místa napojení nových kolejí do stávajících částí trati v rozsahu km 299,613 - 304,700 (v 1. traťové koleji) tj. s délkou řešeného úseku cca 5,1 km. Na základě závěru aktualizace Záměru projektu z 10/2018 ale bylo dodatečně, z finančních důvodů, rozhodnuto o zkrácení celé akce o 500 m na jejím konci. V odebraném