



úseku zůstala v projektu zachována alespoň úprava geometrické polohy koleje. Akce tak kromě uvedené délky kompletní rekonstrukce železničního svršku a spodku přišla i o jeden železniční most, jeden propustek a část nového trakčního vedení.

V řeči čísel se tak nakonec v rámci této stavby řešila kompletní rekonstrukce úseku trati o délce cca 4,6 km se začátkem před nadjezdem spojujícím obě hlavní části obce Pačejov a koncem za železničním přejezdem u zastávky Kovčín.

Největší neznámou, až do doby zahájení realizace stavby, byl průběh skalního podloží zejména v zářezech trati, který nebylo možné detailně projektově podchytit. Bohužel se při stavbě ukázalo, že některé velice odolné skalní výstupky umí potrápiti i velmi dobře technologicky vybaveného zhotovitele. S měnícím se podložím, které kromě rozdílné únosnosti přinášelo i potřebu průběžně upravovat řešení odvodnění železničního spodku, se ale projektant společně s příslušným podzhotovitelem vypořádali přímo ukázkově ke spokojenosti investora i správce trati.

Součástí řešeného úseku byly i umělé stavby neboli železniční mosty, železniční propustky, silniční nadjezdy a opěrná zeď. Železniční mosty byly celkem tři, železničních propustků

bylo devět, silniční nadjezdy byly dva a opěrná zeď jedna. Nejsložitějším železničním mostem byl, byť rozpětím nosné konstrukce nevelký, podchod v ŽST Pačejov. Oproti řešení schválenému v předchozím stupni dokumentace musel být dispozičně přepracován s ohledem na aktuálně platné požadavky systému ETCS (evropský vlakový zabezpečovací systém) na polohu návěstidel vůči nástupištím. Zásadní změna spočívala ve zcela odlišné poloze přístupového chodníku z podchodu na nástupiště č. 2 (směr Horažďovice). Opěrná zeď je v celém úseku sice jen jedna, rozhodně ji ale nelze přehlédnout. Má délku 176,5 m, výšku od terénu až 4,3 m a její hlavní funkcí je zajištění železničního tělesa za ŽST Pačejov ve směru na Nepomuk, kde se trať rozšiřuje o jednu kolej. Asi z důvodu, aby se při dimenzování této zdi a zejména jejího založení projektant dostatečně zabavil, nalézalo se v úrovni základové spáry prakticky jen „bláto“ (středně až vysokoplastické jemnozrnné zeminy s organickou příměsí (F5-F8 + O) měkké resp. měkké až tuhé konzistence). Proto bylo nezbytné navrhnout hlubinné založení. Zde bylo zvoleno velké množství až 10 m dlouhých mikropilot, vetknutých do skalního podloží, s velmi proměnnými výškovými úrovněmi.

V rámci projektu původně nebyla

řešena rekonstrukce výpravní budovy (VB). Na fakt, že se za velké peníze zrekonstruuje trať, ale ústřední budova ŽST zůstane nadále zchátralá, velmi důrazně upozorňoval zejména starosta Pačejova. Správě železnic se nakonec podařilo postupnými kroky komplexní rekonstrukci budovy prosadit, postupem od pouhého zateplení a výměny oken a dveří ke komplexnímu návrhu vč. dvou pater bytů, střechy a rekonstrukci toalet pro cestující, umístěných v přístavku VB.

Podobnou, dodatečně zařazenou, součástí stavby byl i silniční nadjezd nad tratí v km 302,236, sloužící zejména dopravní obsluze průmyslových areálů firmy Agropa a Státních hmotných rezerv. V projektu pro stavební povolení bylo záměrem zesílení jeho nosné konstrukce a výměna protidotykových zábran. Vzhledem k tomu, že tento objekt neměl vlastníka ani správce, byl až po zahájení stavby zjištěn de facto havarijný stav nosné konstrukce. Správa železnic se v tomto případě rozhodla nadjezd ve své režii zcela přestavět zejména proto, aby v budoucnu nebyla jeho neúdržbou ohrožena bezpečnost železničního provozu.