



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury




Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	21.01.2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Vojtěch Rygál

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	

Zhotovitel stavby:	N+N - Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o.			 KONSTRUKCE A DOPRAVNÍ STAVBY LITOMĚŘICE, s.r.o.
Adresa:	Nerudova 2215, 412 01 Litoměřice			
Kontakt:	T: +420 416 732 335 E: nan@nanlitomerice.cz			
Zhotovitel objektu:	N+N - Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o.			 KONSTRUKCE A DOPRAVNÍ STAVBY LITOMĚŘICE, s.r.o.
Adresa:	Nerudova 2215, 412 01 Litoměřice			
Kontakt:	T: +420 416 732 335 E: nan@nanlitomerice.cz			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:	
Ing. Vojtěch Rygál	Ing. Vojtěch Rygál	Ing. Vojtěch Rygál	Ing. Vojtěch Rygál	

Název stavby/akce:	"Zřízení zastávky Dýšina"				Označení (S-kód): S631800326
					Označení zhotovitele: 40/21 - 21281
Název části:	Souhrnná technická zpráva				Označení části: B
Název objektu:	Souhrnná technická zpráva				Označení objektu/komplexu: B
Název přílohy:	Souhrnná technická zpráva				Číslo přílohy: B
Název dílčí části přílohy:					Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:			
Plzeňský	Dýšina	027122			
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:		
DUSP	01/2022	A4	-		

S-kód: 6 3 1 8 0 0 3 2 6 - D U S P - X X X X X X - X X X X X X X X - x x - X - X X X - 0 0 0
[Prostor pro další informace]

Obsah:

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY	4
B.1.1 Charakteristika území	4
B.1.2 Průzkumy a podklady	4
B.1.2.1 Průzkumy	4
B.1.2.2 Podklady	4
B.1.3 Ochranná pásma	5
B.1.4 Vliv stavby na okolí	5
B.1.5 Seznam dotčených pozemků	6
B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY	7
B.2.1 Účel stavby	7
B.2.2 Popis stávajícího stavu	7
B.2.3 Stručný popis navrženého řešení	8
B.2.4 Požadavky stavby na zdroje	9
B.2.5 Odvodnění povrchových vod	9
B.2.6 Bezbariérové užívání stavby	10
B.2.7 Odolnost a zabezpečení stavby	10
B.2.7.1 Bezpečnost práce	10
B.2.7.2 Trakce a energetická vedení	11
B.2.7.3 Požárně bezpečnostní řešení	11
B.2.7.4 Povodňový a havarijný plán	12
B.2.8 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL	12
B.2.9 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	12
B.2.10 Ochrana obyvatelstva	12
B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	14
B.3.1 Energetika	14
B.3.2 Vodohospodářství	15
B.3.3 Doprava	16
B.3.4 Komunikační sítě	16

B.3.5 Ostatní.....	16
B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ.....	17
B.4.1 Současný stav tratě	17
B.4.2 Historie trati	17
B.4.3 Stručný popis trati.....	19
B.4.4 Dopravny na trati	20
B.4.4.1 Železniční stanice Ejpovice.....	20
B.4.4.2 Dopravna D3 Chrást u Plzně	21
B.4.5 Prostorové oddíly trati	22
B.4.5.1 ŽST Ejpovice – dopravna D3 Chrást u Plzně	22
B.4.6 Dopravci	23
B.4.6.1 Osobní doprava	23
B.4.7 Nákladní doprava	23
B.4.8 Projektové řešení tratě	24
B.4.9 Nová železniční zastávka Dýšina	24
B.4.9.1 Jízdní doby.....	26
B.4.9.2 Propustnost tratě	26
B.4.9.3 Přepravní zóna, linka P22.....	26
B.4.10 Krátkodobý výhled linky P22 Radnice – Plzeň - Bezručice.....	26
B.4.11 Střednědobý výhled trati	27
B.4.12 Dynamický graf jízdních dob pro ř. 814 sudý směr	28
B.4.13 Dynamický graf jízdních dob pro ř. 814 – lichý směr.....	29
B.4.14 Návrhový grafikon	30
B.4.15 Silniční doprava.....	31
B.4.16 Výluky železniční dopravy	31
B.4.17 Staveništní doprava	32
B.5 VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	33
B.5.1 Vliv stavby na přírodu a krajinu	33
B.5.1.1 Ovzduší.....	33

B.5.1.2 Hluk	34
B.5.1.3 Voda	34
B.5.1.4 Odpady	35
B.5.1.5 Půda	36
B.5.2 Vliv stavby na soustavu Natura 2000	37
B.5.3 Vliv na ochranná pásma	37
B.5.4 Podmínky EIA nebo zjišťovací řízení	37
B.5.5 Ostatní	37
B.6 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	38
B.6.1 Výluky železniční dopravy a termíny	38
B.6.2 Klimatická omezení	38
B.6.3 Stavební postupy	38
B.6.3.1 SP1 – Práce před výlukou	39
B.6.3.2 SP2 – Práce ve výluce	39
B.6.3.3 SP3 – Práce po výluce	40
B.6.3.4 Harmonogram prací	40
B.6.4 Plochy staveniště	42
B.6.5 Staveništní doprava	42
B.6.6 Připojení staveniště na technickou infrastrukturu	43

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

B.1.1 Charakteristika území

Nově zřizovaná zastávka se bude nacházet v obci Dýšina mezi dopravnou D3 Chrást u Plzně a Dýšina - Horomyslice. Stavba se nachází na území obce Dýšina,

p.č. 814 obec Dýšina

p.č. 770/1 Správa železnic

Stavba bude realizována výhradně na těchto pozemcích, a to včetně potřebného zařízení staveniště a potřebných mezideponií.

Dle územního plánu obce Dýšina, se jedná o plochy dopravní infrastruktury (DZ-S, DSm-S).

B.1.2 Průzkumy a podklady

B.1.2.1 Průzkumy

- Geotechnický průzkum (09/2018)
- Místní šetření a fotodokumentace (25.06.2021)

B.1.2.2 Podklady

- Zvláštní technické podmínky (19.04.2021)
- Projekt PPK na trati TÚ 0271 Ejpovice – Chrást (05/2019)
- Projekt Oprava mostu v km 7,720 (03/2020)
- Geodetické a mapové podklady Správy železniční geodézie (02.06.2021)
- Vyjádření správců inženýrských sítí a o jejich existenci (07/2021)
- Výpis z katastru nemovitostí (10/2021)
- Platné normy, předpisy, vyhlášky a směrnice (2021)
- Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2000/60/ES

B.1.3 Ochranná pásma

Celá stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy specifikovaném § 8-9 zákona 266/1994 Sb., o dráhách. Ochranné pásmo je vymezeno svislou plochou vzdálenou 60 m od osy krajní koleje, popř. min. 30 od hranic obvodu dráhy, tedy hranic drážních pozemků.

Dále stavba zasahuje do ochranných pásem inženýrských sítí. Jedná se o ochranná pásma sítí následujících vlastníků:

- Správa železnic – SSZT
- Obec Dýšina
- GASNET, s.r.o.
- CETIN a.s.
- Vodárna Plzeň
- ČEVAK a.s.
- Správa železnic - CTD

Seznam a vyjádření správců sítí je součástí dokladové části této dokumentace.

Podmínky popsané v jednotlivých vyjádřeních je nutné respektovat.

Při změně polohy zařízení, z níž vyplývá nutnost upravit průběh stávajícího ochranného pásma – a to v obecné rovině, platné pro všechny typy ochranných pásem – bude takto aktualizovaný průběh stanoven na základě upravené a geodeticky fixované polohy dotčeného zařízení po dokončení realizace stavby. Obdobně platí i u nových sítí (především se jedná o osvětlení nástupiště).

Stavba se nenachází v blízkosti chráněné krajinné oblasti ani v blízkosti vodních zdrojů. V obvodu stavby se nenachází žádné kulturní památky.

B.1.4 Vliv stavby na okolí

V rámci stavby nedojde k výraznému vlivu na okolí. Je dbáno na minimalizaci dopadů na krajinu a hodnoty území stejně jako na pohledové a estetické vnímání stavby jako celku.

B.1.5 Seznam dotčených pozemků

Stavba bude realizována na pozemcích obce Dýšina [558851], a na pozemku Správy železnic a to včetně potřebného zařízení staveniště a potřebných mezideponií.

p.č. 814 vlastník: obec Dýšina, druh pozemku: ostatní plocha

p.č. 770/1 vlastník: Správa železnic, druh pozemku: ostatní plocha

Na části pozemku 814 bude realizována trvalá konstrukce nástupiště. Z tohoto důvodu bude z pozemku 814 vyjmuta část dle geometrického oddělovacího plánu – viz. část N – Dokladová část.

VÝKAZ DOSAVADNÍHO A NOVÉHO STAVU ÚDAJŮ KATASTRU NEMOVITOSTÍ													
Dosavadní stav				Nový stav									
Označení pozemku parc. číslem	Výměra parcely		Druh pozemku Způsob využití	Označení pozemku parc. číslem	Výměra parcely		Druh pozemku Způsob využití	Typ stavby Způsob využití	Způsob určení výměr	Porovnání se stavem evidence právních vztahů			
	ha	m ²			ha	m ²				Díl přechází z pozemku označeného v katastru nemovitostí		Číslo listu vlastnictví	Označení dílu
814	35	52	ostatní kom.	814/1	35	37	ostatní kom.		0	814		10001	35 37
				814/2		15	ostatní kom.		2	814		10001	15
						52							

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 Účel stavby

Cílem díla je navrhnout novou zastávku Dýšina, která bude splňovat předepsané normy a podstatným způsobem zlepši dostupnost železniční dopravy pro obyvatele obcí Dýšina a Nová Huť. Nová zastávka s nástupištěm o délce 60 m, šířce min. 2,5 m a s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice (nad TK) zajistí požadovaný komfort cestování a bezpečnost cestujících.

B.2.2 Popis stávajícího stavu

Stavba se nachází v obvodu dopravní D3 Chrást u Plzně před vjezdovou samovratnou výhybkou 1sv v km 8,535.



Stávající stav tvoří jednokolejná trať s přilehlou plochou po demontáži dvoukolejné trati. Kolejový rošt je tvořen betonovými pražci SB8 a kolejnicemi S49 s tuhým upevněním. Kolejnice jsou svařeny do BK.



Betonové pražce jsou v dobrém stavu, kolejnice vykazují deformační vady mechanickým opotřebením a místy lokální vady.

B.2.3 Stručný popis navrženého řešení

Cílem díla je navrhnout novou zastávku Dýšina, která bude splňovat předepsané normy a podstatným způsobem zlepšit dostupnost železniční dopravy pro obyvatele obcí Dýšina a Nová Huť. Nová bezbariérová zastávka zajistí požadovaný komfort cestování a bezpečnost cestujících.

Navržená rekonstrukce žel. svršku a spodku je v km 8,173 – 8,534. Celkové stavební úpravy pak proběhnou v km 8,123 – 8,566. Součástí návrh je kompletní řešení odvodnění, sanace žel. spodku a svršku vč. návrhu ZKPP v předmostí mostu v km 8,447. Stavební úpravy tohoto mostu budou řešeny samostatně v rámci jiné akce. V rámci tohoto návrhu bude most po odkrytí opatřen volně loženou SVI. Na mostovce s tvrdou ochranou a na opěrách s měkkou ochranou v souladu s SVI/008/2016. Upozorňujeme, že rychlost na mostě musí být ze statických důvodů omezena na 80 km/h do rekonstrukce mostu.

V km 8,368 – 8,428 je navrženo nástupiště mostového typu dl. 60 m s výškou nástupiště hrany 550 mm nad TK. Nástupiště je založeno pomocí mikropilot a ŽB základů. Pro přístup na nástupiště bude na nové zastávce zřízen přístupový chodník z přilehlého parkoviště. Na nástupišti je navržen přístřešek pro cestující a ocelové zábradlí.

Na nástupišti a přístupovém chodníku bude zřízeno nové LED osvětlení. Napájení bude samostatné z nové el. přípojky.

B.2.4 Požadavky stavby na zdroje

Osvětlení nového nástupiště bude napájeno z nové elektrické přípojky NN. Novou elektrickou přípojku NN vybuduje ČEZ a.s. od sloupu č. 400 u p.č. 658/4 až po rozvaděč RE1 osazen v rámci tohoto SO. Hlavní jištění před elektroměrem bude 16B/3.

Z hlediska ostatní zdrojů stavba nevyžaduje žádné nové požadavky na trvalé zdroje. Zajištění přívodu vody ke staveništi a na zařízení staveniště není možné ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů. Do této lokality je nutné vodu pro účely stavby dovážet.

Zařízení staveniště a staveniště budou připojena dle potřeby na stávající rozvody NN dopravní. Každé odběrné místo bude projednáno s příslušným poskytovatelem el. energie a způsob platby bude smluvně ošetřen. V místech, kde se dodavateli stavby nepodaří zajistit připojení elektrické energie je nutné použít mobilní elektrocentrály.

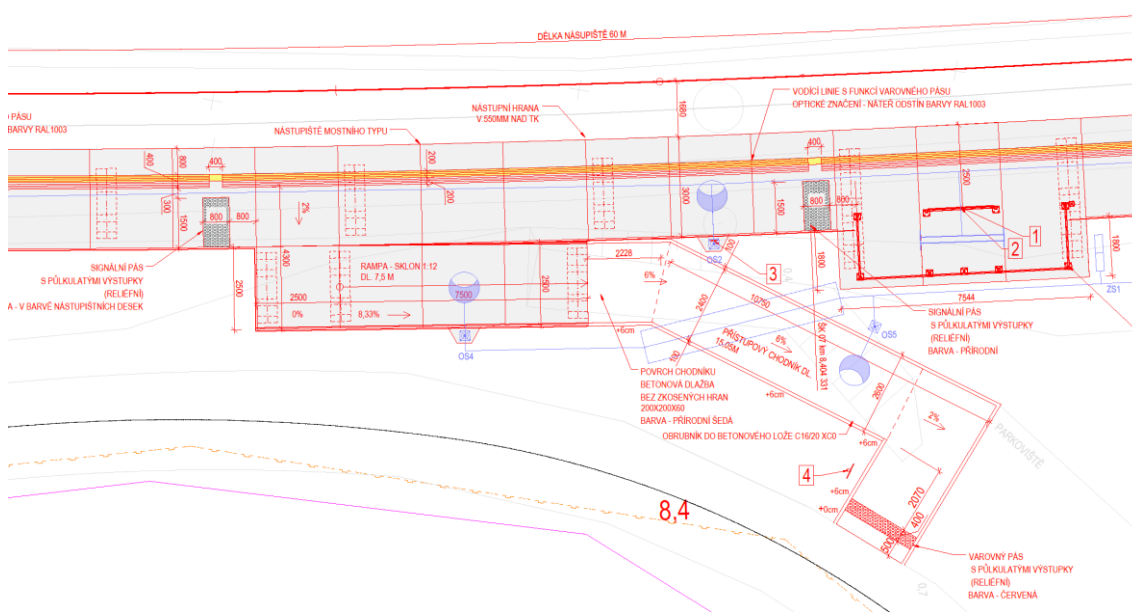
B.2.5 Odvodnění povrchových vod

Vpravo ve směru staničení je navržen ŽB příkopový žlab typu „U“ o rozměrech L=249cm, B=87cm, H=125cm, b=20cm, t=20cm. Žlaby jsou použity z důvodu stísněných poměrů v zářezu a nutností odvodnění povrchových vod v zářezu. Vodoteč je navržena v km 8,173 – 8,366 kde pomocí přepadové jímky přechází svodným potrubím pod kolejí do trativodní šachty. U ostatních konstrukcí jsou povrchové vody odvedeny systémem příčných a podélných sklonů na okolní terén, napojení na kanalizaci není uvažováno. Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody. Budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou k eliminaci případného znečištění vod.

B.2.6 Bezbariérové užívání stavby

Navržené prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace se řídí platnou legislativou na území ČR, zejména vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. V rámci této stavby jsou použity aktivní i pasivní prvky bezbariérového užívání stavby:

- Nástupiště ve výšce 550 mm nad TK
- Návrh hmatových úprav a vodících linií
- Sklony pochozích ploch a šikmých chodníků



B.2.7 Odolnost a zabezpečení stavby

Navržená řešení nevyžadují výjimky z norem a předpisů z hlediska hygienických, jakostních a bezpečnostních předpisů, ochrany zdraví při práci apod. Všechna jsou v souladu s příslušnými ustanoveními.

B.2.7.1 Bezpečnost práce

Stavba bude během provádění veřejnosti nepřístupná. Po dokončení stavby budou všechny veřejnosti nepřístupné prostory opatřeny příslušnými zákazovými tabulkami. Dodržování vyhlášek, norem a předpisů upravujících pracovní postupy během výstavby tak, aby byla zajištěna bezpečnost práce, je plně v kompetenci a odpovědnosti

ti zhotovitele stavebních prací. Prostor staveniště bude po celou dobu stavby označen a zajištěn proti vstupu nepovolaných osob. Je nutné dodržovat podmínky uvedené v Plánu BOZP, který je součástí této projektové dokumentace.

B.2.7.2 Trakce a energetická vedení

Stavba se nenachází na elektrifikované trati a mimo dosah vlivu vedení VN a VVN.

B.2.7.3 Požárně bezpečnostní řešení

Stavba nevyžaduje zabezpečení speciální požární ochrany. Všechny konstrukce budou zhotoveny z nesnadno hořlavých látek a nehořlavých materiálů (nástupiště ze železobetonu, přístřešek pro cestující). Případný požár v prostoru stavby by byl likvidován profesionálními jednotkami HZS Plzeňského kraje v součinnosti s HZS Správy železnic s ohledem na požární poplachový plán. Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření. Při provádění řezání - dělení kolejnic a jejich svařování musí být dodrženy podmínky R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic. Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a bezpečnostní opatření. Při montáži smršťovacích kabelových spojek je nutné dbát na používání bezplamenné technologie, obzvláště v uzavřených prostorách. Veškeré kabelové prostupy do objektů a v objektech budou protipožárně utěsněny dle ČSN. Realizací a provozem této stavby nedojde ke zvýšení požárního zatížení uvedené oblasti.

V případě dodavatelsky prováděných činností se zvýšeným požárním nebezpečím (zde např. svařování, broušení) zabezpečuje stanovení a dodržování podmínek podle odstavců 1 až 4 § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů, právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba, která tyto činnosti vykonává, není-li smlouvou stanoveno jinak.

B.2.7.4 Povodňový a havarijný plán

Zhotovitel stavby jako uživatel závadných, popřípadě nebezpečných a zvláště nebezpečných látek má ve smyslu § 39 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách povinnost zpracovat havarijný plán.

B.2.8 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

Při stavbě nedojde k trvalému ani dočasnému záboru ZPF (zemědělského půdního fondu) a nebudou dotčeny pozemky náležející do PUPFL (pozemky určené k plnění funkce lesa).

B.2.9 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Před zahájením stavebních prací dojde ke skryvce ornice. Ornice bude použita při dokončovacích pracích pro ohumusování svahů v okolí nástupiště a terénních úprav. V rámci stavby dojde k likvidaci křovin v rozsahu cca 50 m² pro výstavbu nového nástupiště a přístupových komunikací. Po dokončení prací bude obnoven travní porost vysetím. Náhradní výsadba není uvažována.

B.2.10 Ochrana obyvatelstva

Jedná se o soubor opatření při mimořádných událostech (vojenské i nevojenské krizové situace), zejména varování, vyrozumění, evakuace, ukrytí a nouzové přežití obyvatelstva a další opatření k zabezpečení ochrany jeho života, zdraví a majetku.

Mezi krizové situace související s žel. infrastrukturou a jejím provozováním patří především:

- požár
- povodeň
- závažná havárie v dopravě
- havárie v dopravě doprovázené únikem nebezpečných chemických látek
- terorismus a organizovaný zločin
- ozbrojený konflikt
- jiné narušení rozsahu tzv. kritické infrastruktury

Problematika mimořádných událostí je legislativně ošetřena obecně platnými předpisy, oborovými normami a vnitřními předpisy vlastníka a provozovatele dráhy. Zhotovitel stavby bude až po uvedení stavby do provozu předcházet a vylučovat nebo snižovat a kompenzovat následky mimořádných událostí, především požáru, povodně a závažné havárie.

Projektové řešení nepředpokládá žádné mimořádné řešení ani opatření k ochraně obyvatelstva.

B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

B.3.1 Energetika

Osvětlení nového nástupiště bude napájeno z nové elektrické přípojky NN. Novou elektrickou přípojku NN vybuduje ČEZ a.s. od sloupu č. 400 u p.č. 658/4 až po rozvaděč RE1 osazen v rámci tohoto SO. Hlavní jištění před elektroměrem bude 16B/3.

V novém plastovém pilířovém rozvaděči části RO1, který bude vybudován v blízkosti nově budované zastávky, bude umístěna kompletní technologie ovládání osvětlení zastávky Dýšina. V rámci nového osvětlení nového nástupiště, přístupové komunikace na nástupiště a nového přístřešku je navržena 1 větev, která bude spínaná soumrakovým a časovým spínačem přes stykače K1 a K2. Pomocí stykače K1 je uvažováno s trvalým sepnutím svítidel (po celou noc), která jsou umístěna na sklopných stožárech OS4 - OS5 a slouží pro osvětlení přístupové komunikace na nové nástupiště. Z tohoto důvodu budou sklopné stožáry OS4 a OS5 napojeny pomocí kabelu CYKY 5-Jx6mm². Ostatní svítidla na sklopných stožárech OS1 - OS3 budou v době nočního klidu vypínána pomocí stykače K2. Sklopné stožáry OS1 - OS3 budou napojeny pomocí kabelu CYKY 3-Jx6mm². Pro napájení větve osvětlení je navržen jistič B10/1, který bude vybaven proudovým chráničem s opětným zapnutím (automatickým motorovým pohonem s automatickým režimem).

V rozvaděči ovládání osvětlení bude navíc počítáno s prostorovou rezervou pro případné umístění zařízení dálkového ovládání osvětlení a zároveň zde bude umístěna zásuvka 230V/50Hz, která bude sloužit pro servisní účely. Z důvodu dodržení selektivity jističů bude tato zásuvka jištěna jističem B10/1 s proudovým chráničem a na zásuvce bude umístěn štítek „max. 10A“.

Osvětlení prostoru nového nástupiště dl. 60m včetně přístupové komunikace na nástupiště bude provedeno pomocí 5 kusů nových sklopných stožárů o výšce 6m bez přípravy pro rozhlas, který není v rámci této stavby požadován. Svítidla budou typu LED se zdrojem 19W např. PRE0012 PreLED 2500lm, upevnění svítidla bude na přírubu Ø60mm přímo na stožár bez použití výložníku. Součástí dodávky sklopných stožárů o

výšce 6m bude i pružinové vyvažovací zařízení pro sklápění stožárů o výšce 3 - 6m např. RLS168Z.

Pro osvětlení prostoru přístřešku bude použito zářivkové svítidlo v antivandal provedení s LED zdrojem 14W např. TOL20584 TOLEDA 2G AV S 2M5 1700lm. Napájení zářivkového svítidla v antivandal provedení s LED zdrojem 14W bude provedeno kabelem CYKY 3-Jx4mm² vyvedeným ze svorkovnice nového sklopného stožáru OS3, který bude umístěn v blízkosti stávajícího přístřešku. Z tohoto důvodu bude v novém sklopném stožáru OS3 použita svorkovnice s dvojitým pojistkovým spodkem např. EKM 1261-2D2.

B.3.2 Vodohospodářství

V rámci stavby bude vlevo ve směru staničení zřízen trativod v km 8,173 – 8,443 v osově vzdálenosti 2,5 m. Trativod je tvořen plastovým drenážním potrubím DN 250. Trativodní potrubí bude uloženo na vyrovnávací vrstvu písčitého materiálu tl. 50 mm. Zásyp trativodu bude z kameniva fr. 16/32. Navrženy jsou celkem kontrolních šachty DN 400 v pochozím víkem s větvemi dle situace. Vzdálenost šachet je max. 50 m. Sklon trativodu je navržen 5 ‰. Vyústění trativodu bude realizováno pomocí svodného potrubí v blízkosti mostní opěry. Vyústění bude realizováno pomocí prefa výtoku a odláždění skluzu do přilehlého příkopu. Přechody zemní plání budou vždy do betonu. Přechody budou zhotoveny ze svodného potrubí DN250 s třídou zatížitelnosti min. SN8. Podrobné řešení je patrné ze situace, podélného profilu a příčných řezů, kde jsou tyto přechody zakresleny.

Vpravo ve směru staničení je navržen ŽB příkopový žlab typu „U“ o rozměrech L=249cm, B=87cm, H=125cm, b=20cm, t=20cm. Žlaby jsou použity z důvodu stísněných poměrů v zářezu a nutností odvodnění povrchových vod v zářezu. Vodoteč je navržena v km 8,173 – 8,366 kde pomocí přepadové jímky přechází svodným potrubím pod kolejí do trativodní šachty. U ostatních konstrukcí jsou povrchové vody odvedeny systémem příčných a podélných sklonů na okolní terén, napojení na kanalizaci není uvažováno.

V rámci stavby bude mezi k.č. 1 a k.č. 2 v km 39,657 – 39,777 a u k.č. 1 vlevo ve směru staničení v km 39,528 – 39,655 zřízen nový trativod z plastového drenážního potrubí. Trativodní potrubí bude uloženo na vyrovnávací vrstvu písčitého materiálu tl. 50 mm. Zásyp trativodu bude z kameniva fr. 16/32. Navrženy jsou celkem 7 ks kontrolních šachet DN 400 v pochozím víkem s větvemi dle situace. Sklon trativodu je 0,5 % u k.č. 1 se spádem ke stávajícímu propustku v km 39,528 a 0,3 % se spádem k šachtě Š3, kde dojde ke kolmému přechodu pod kolejí a napojení do stávající vsakovací jímky. Kolmý přechod trativodu pod kolejí č.1 je v km 39,718. Přechod bude zhotoven ze svodného potrubí DN250 s třídou zatížitelnosti min. SN8. Potrubí bude uloženo do betonového lože.

B.3.3 Doprava

Nová napojení na dopravní infrastrukturu nejsou předpokládána.

B.3.4 Komunikační síť

Nedojde k novým napojením na komunikační infrastrukturu.

B.3.5 Ostatní

Z hlediska připojení na ostatní technickou infrastrukturu nedojde k napojení na žádnou jinou než výše uvedenou technickou infrastrukturu.

B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

B.4.1 Současný stav tratě

Trať Ejpovice – Radnice se nachází v severovýchodní části Plzeňského kraje, větší částí v okrese Rokycany a menší v okrese Plzeň-město. Trať je dlouhá zhruba 22,5 km, v celé délce jednokolejná, neelektrizovaná a provozovaná podle předpisu SŽDC D3. Trať začíná železniční stanicí Ejpovice, nacházející se na 3. tranzitním koridoru celostátní dráhy v síti TEN-T, a končí dopravou D3 Radnice. Dále se na trati nacházejí dopravní D3 Chrást u Plzně, Chrást u Plzně zastávka a úvratňová doprava Stupno. Traťový úsek mezi železniční stanicí Ejpovice a dopravou D3 Chrást u Plzně je kategorizován jako dráha celostátní, v minulosti byl totiž úsek součástí 3. tranzitního koridoru, zbytek trati spadá pod dráhu regionální. Maximální traťová rychlost úseku D3 je 60 km/h se zábrzdou vzdáleností 400 m. Na odbočné koleji v obvodu stanice Ejpovice je však díky ponechání ZZ původního 3. tranzitního koridoru možné dosahovat rychlosti 90 km/h, obvod stanice končí 400 m před hranicí dopravní Chrást u Plzně. Dirigující dispečer sídlí v ústředním stavědle Triangl železniční stanice Plzeň hl. n. Celá trať je pokryta traťovým rádiovým spojením TRS. V knižním jízdním řádu lze nalézt trať pod číslem 176, pro pomůcky GVD nese trať číslo 714a.

B.4.2 Historie trati

Stavba železniční tratě započala v červnu roku 1862 v několika etapách, stavitelem byla Česká západní dráha, jedná se o jedinou lokální dráhu postavenou touto společností. Cílem bylo vybudovat odbočnou větev z Chrástu ležícím na hlavní trati Praha – Plzeň – Furth im Wald k Radnické uhelné pánvi. První vlak byl na 9,7km trať vypraven již 1. dubna 1863, tehdy byla trať ukončena ve stanici Stupno. Zpočátku dokázaly uhelné doly odbavit 5 železničních vagonů denně.

Až o celých 30 let později byl vlastník dráhy, Česká západní dráha, donucen prodloužit trať ze Stupna až k hlavním nalezištím u Radnic. Provoz na této nové části tratě byl zahájen 1. prosince 1893. Dvacátá léta 20. století se nesou v duchu upadající-

ho průmyslu, sklárny v oblasti ve velkém zavírají a o práci přichází tisíce dělníků. V následujícím desetiletí se výrazně snížila nákladka ve stanici Radnice. Útlum se netýkal pouze nákladní dopravy, kvůli vzniku nových autobusových linek do oblasti kleslo i množství odbavených cestujících.

První polovinou osmdesátých let se zavírá poslední hlubinný důl v radnické oblasti, pokračuje již pouze těžba povrchová, v důsledku prudce klesá železniční nákladní doprava a traťový úsek Stupno – Radnice přechází na provozování drážní dopravy podle předpisu D3 s dirigujícím dispečerem ve Stupně, v Radnicích se již žádný dopravní zaměstnanec nenachází. Hlavní trať Praha – Plzeň prochází značnou modernizací, v roce 1987 je mimo jiné i elektrizována. V druhé polovině osmdesátých let je v celém úseku Chrást u Plzně – Radnice zaveden provoz podle předpisu D3, sídlo dirigujícího dispečera bylo přesunuto do Chrástu, stejně tak je ukončena povrchová těžba uhlí a tím definitivně končí uhelná éra radnické oblasti. V devadesátých letech jsou zřízeny nové zastávky Dolní Stupno a Břasy. Nákladní doprava na trati výrazně poklesla a osobní doprava je využívána především jako spojení se západočeskou metropolí.

Dopravna D3 Chrást u Plzně zaujímá stále klíčovou polohu trati 170 v úseku Praha – Plzeň jako poslední stanicí před železničním uzlem Plzeň. Avšak po přeložce v podobě Ejpovického tunelu v roce 2018 je traťový úsek Plzeň-Doubavka – Chrást u Plzně zrušen a zastávka Ejpovice je přestavěna na železniční stanici. Ke stávající trati Chrást u Plzně – Radnice je připojen traťový úsek bývalého 3. tranzitního koridoru trati 170 Praha – Plzeň až k železniční stanici Ejpovice vedený ve stávající stopě přeložené tratě, jedna traťová kolej je zrušena a trakční vedení je sneseno.

Tať je v současnosti v celém úseku Ejpovice – Radnice provozována podle předpisu D3 se sídlem dirigujícího dispečera v ústředním stavědle stanice Plzeň hl. n. a je využívána především pro regionální osobní dopravu dojíždějícími do Plzně za prací, vzděláním, službami a kulturou, autobusová doprava však v této oblasti železnici silně konkuruje, i přes obdivuhodnou průmyslovou historii této dráhy nákladní doprava fakticky téměř zanikla. S provozem od roku 1863 se jedná o jednu z nejstarších regionálních tratí v celé České republice.

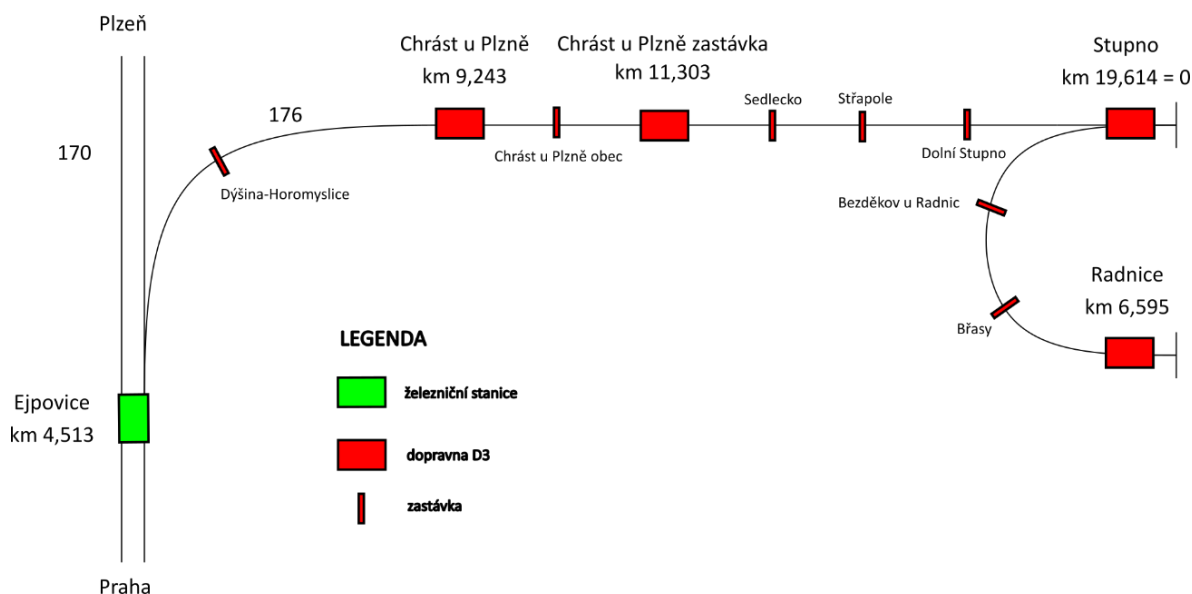
B.4.3 Stručný popis trati

Trať odbočuje vpravo po směru koridorové trati 170 v železniční stanici Ejpovice. Dále pokračuje zhruba 4,7 km ve stopě původního 3. tranzitního koridoru až do dopravní D3 Chrást u Plzně, cestou míjí zastávku Dýšina-Horomyslice. Další přibližně 2 km trať vede zástavbou obce Chrást, míjí nově přeloženou zastávku Chrást u Plzně obec, křižuje dvě silnice II. třídy, až do dopravní D3 Chrást u Plzně zastávka.

Z dopravní D3 Chrást u Plzně zastávka začíná trať stoupat až do úvratové dopravní D3 Stupno, cestou překonává údolí řeky Klabavy ocelovým mostem, tento prostorový oddíl je dlouhý 8,3 km. Trať také kříží několik místních a účelových komunikací a pětkrát silnici II. třídy táhnoucí se podél tratě a obsluhuje zastávky Sedlecko, Střapole, Všenice a Dolní Stupno.

Z dopravní Stupno trať výrazně stoupá s maximálním převýšením 21,2 ‰ a u obce Bezděkov dosahuje své nejvyšší nadmořské výšky, poté trať pozvolna klesá až do koncové dopravní D3 Radnice, kde je trať ukončena kusou kolejí. Během těchto 6,5 km trať stíhá obsloužit zastávky Bezděkov u Radnic a Břasy a kříží silnici II. třídy, několik místních a účelových komunikací, které jsou napojeny na radnickou sadovou oblast.

Schéma celé tratě je názorně zobrazeno na obrázku č. 1.

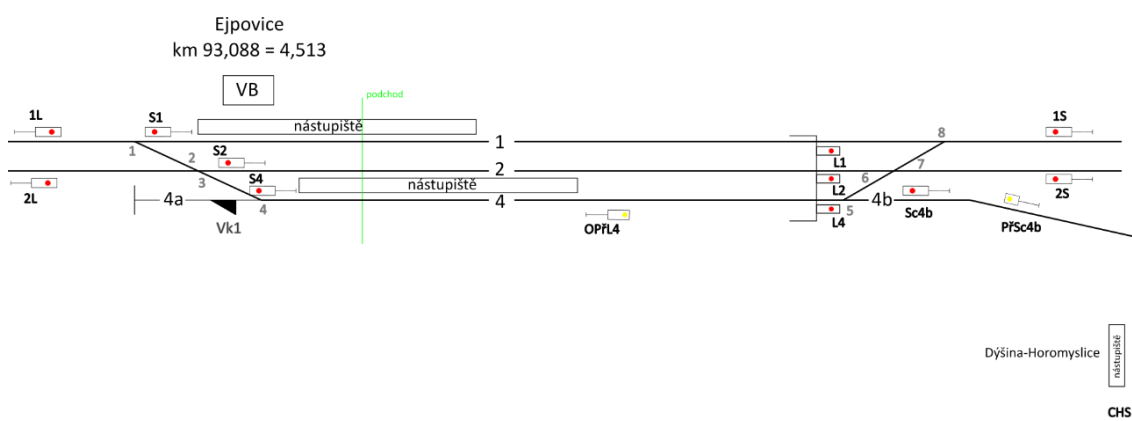


Obrázek 1

B.4.4 Dopravny na trati

B.4.4.1 Železniční stanice Ejpovice

Železniční stanice Ejpovice je dálkově řízená stanice nacházející se na dvoukolejné, elektrizované celostátní dráze trati 170 Praha – Plzeň, která je součástí 3. tranzitního železničního koridoru. Stanice leží v 93,088 km této trati a je poslední stanicí od Prahy před železničním uzlem Plzeň. Pro trať 176 je doprava Ejpovice odbočnou a zároveň přilehlou železniční stanicí, jelikož zde tato trať zaústí a stanice není sídlem dirigujícího dispečera. Přednosta provozního obvodu sídlí ve stanici Plzeň hlavní nádraží.



Obrázek 2

Ve stanici se nachází tři dopravní koleje, č. 1, 2 a 4, a jedna kusá manipulační kolej 4a, kolej č. 4b slouží jako odbočná kolej trati 176 do Radnic.

U koleje č. 1 je vnější nástupiště, pro kolej č. 2 a 4 slouží ostrovní nástupiště. Obě nástupiště jsou dlouhá 170 m s výškou nad temenem kolejnice 550 mm a jsou zastřešena. Nástupiště jsou propojena podchodem s veřejnou komunikací, pro osoby se sníženou schopností pohybu jsou obě nástupiště vybavena výtahem, splňují tedy obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb. Nástupiště hlídají tři kamery.

Ve stanici se nachází staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, jedná se o elektronické staniční zabezpečovací zařízení ESA obsluhované z JOP. Dálkové řízení je ovládáno z pracoviště traťového dispečera CDP Praha s možností předání na dálkové

řízení z pracoviště pohotovostního výpravčího Plzeň 1, nebo na místní řízení výpravčím na JOP ŽST Ejovice, za běžného provozu se však výpravčí ve stanici nenachází.

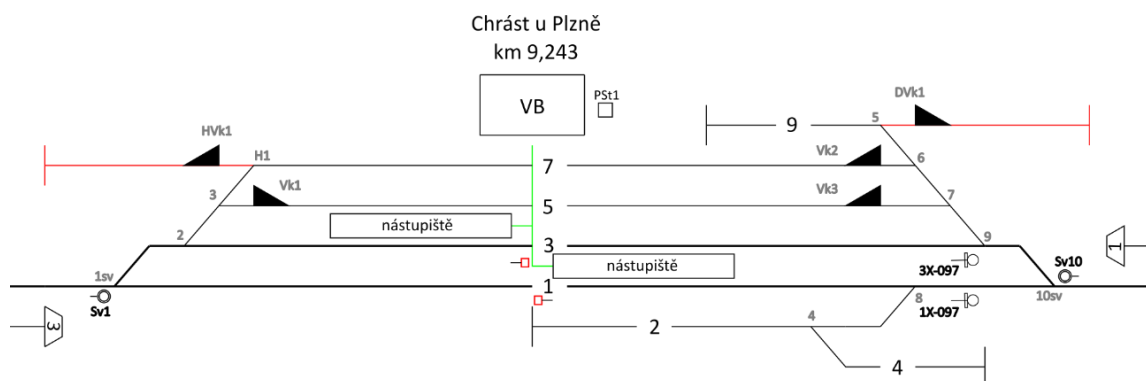
Oba mezistaniční úseky hlavní trati jsou osazeny traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, obousměrným tříznakovým automatickým blokem ABE-1 s úplnou blokovou podmínkou, s obousměrným traťovým souhlasem. Pro kontrolu volnosti jsou použity kolejové obvody.

V obvodu železniční stanice Ejovice na odbočné trati do Radnic se také nachází zastávka Dýšina-Horomyslice.

B.4.4.2 Dopravna D3 Chrást u Plzně

Dopravna D3 Chrást u Plzně leží v 9,243 km regionální dráhy Ejovice – Radnice, tedy zhruba 4,7 km od přilehlé stanice Ejovice. Dopravna se nachází poměrně daleko od místní zastavby, přibližně uprostřed pomyslné spojnice středů obcí Chrást a Dýšina, využívána je především obyvateli sídliště v Dýšině. Obyvateli Chrástu je více využívána dopravna D3 Chrást u Plzně zastávka, a především nově přemístěná zastávka Chrást u Plzně obec. Dopravna je trvale neobsazena. Schéma dopravní D3 Chrást u Plzně je na obrázku č. 3.

Z GVD (viz B.4.14) lze odvodit, že tato dopravna zaujímá klíčovou polohou především z hlediska dopravní technologie, jelikož se zde křížuje několik vlaků denně.



Tato dopravna byla klíčová i v minulosti, tehdy jako důležitá železniční stanice ležící na 3. tranzitním koridoru celostátní dráhy Praha – Plzeň koordinovala provoz na trati před uzlovou stanicí Plzeň hlavní nádraží. S několika desítkami kolejí sloužila také

jako pomocná vlakotvorná stanice, nechybělo ani nákladiště s portálovým jeřábem a do samotné stanice ústilo několik vleček místních podniků. V roce 2018 byl tunel slavnostně otevřen a mezinárodní nákladní i osobní vlaky se zde projely naposledy.

V dopravně se po zrušení nadbytečných kolejí nachází dvě dopravní koleje č. 1 a 3 a manipulační koleje č. 2, 4, 5, 7, 9, z toho jsou koleje č. 2, 4 a 9 kusé. Do kolejí č. 9 a 7 zaústí dvě vlečky, první z nich není provozována a platí zde zákaz jízdy drážních vozidel, druhá je sice oficiálně aktivní, nicméně z pozorování na místě lze určit, že není pravidelně užívána. Podle užitečné délky kolejí lze pozorovat důležitost této dopravy v minulosti, dopravní koleje dosahují 986 a 861 m, manipulační koleje č. 5 a 7 jsou dlouhé 755 a 720 m, jsou proto užívány k odstavení prázdných nákladních vozů. Na konci dopravních kolejí u stupenského zhlaví upozorňují neproměnné přejezdníky na možné otevření dvou následujících přejezdů zabezpečených světelnou signalizací.

Začátek a konec dopravy je vymezen nepřenosnými návěstidly *Lichoběžníková tabulka*, které na tratích D3 stanovují hranici dopravy. Délku celé dopravy lze určit jako rozdíl kilometrických poloh těchto návěstidel, činí tedy 1331 m.

Výhybky č. 1sv a 10sv jsou vybaveny samovratným přestavníkem, tím značně snižují provozní intervaly a celkovou dobu jízdy vlaků. Základní poloha ve směru od Ejpovic je na kolej č. 3 a ze směru Stupno na kolej č.1. Nástupiště jsou u obou dopravních kolejí jednostranné, délky 120 m s výškou nad temenem kolejnice 350 mm. Přístup na obě nástupiště je úrovnovým přechodem od výpravní budovy. U obou nástupišť se nachází návěsti *Místo zastavení*, u koleje č. 1 je umístěno vlevo z důvodu nedostatečného prostoru vpravo od koleje.

B.4.5 Prostorové oddíly trati

Trať Ejpovice – Radnice rozdělena na čtyři prostorové oddíly mezi jednotlivými dopravami D3, resp. mezi dopravou D3 a přilehlou stanicí.

B.4.5.1 ŽST Ejpovice – doprava D3 Chrást u Plzně

První prostorový oddíl nalezneme mezi přilehlou železniční stanicí Ejpovice a dopravou D3 Chrást u Plzně. Jelikož obvod stanice Ejpovice začíná vjezdovým návěstí-

dlem CHS v km 8,065 a hranice dopravní D3 Chrást u Plzně km 8,469, lze odvodit, že tento prostorový oddíl je dlouhý pouze 404 m. V tomto prostorovém oddílu s nachází zastávka Dýšina-Horomyslice leží v km 7,109 tratě Ejpovice – Radnice v obvodu ŽST Ejpovice. Nástupiště vnější v délce 154 m, výška nad temenem kolejnice do 350 mm.

B.4.6 Dopravci

B.4.6.1 Osobní doprava

Ministerstvo dopravy ČR zde neobjednává žádnou dálkovou osobní dopravu, tím pádem je zde pouze regionální doprava a to pouze osobními vlaky, které mají stejnou zastavovací politiku. Objednatelem přepravního výkonu na celé trati je Plzeňský kraj, kterého zastupuje organizátor veřejné dopravy POVED. Všechny spoje spadají pod dopravce České dráhy, a. s. a jsou zajištěny motorovými vozy řady 814 Regionova. Z GVD lze vyčíst, že spoje jezdí v dvouhodinovém taktu na trase Plzeň hl. n. – Ejpovice – Radnice, v dopravní špičce je přepravní výkon navýšen o několik párů spojů jezdících také v dvouhodinovém taktu s cílem v dopravně D3 Chrást u Plzně zastávka, jedná se o posilující spoje pro obec Chrást. Dva spoje v ranních hodinách jsou provozovány na trase Radnice – Ejpovice – Plzeň hl. n. – Pňovany – Bezručice, resp. Chrást u Plzně zastávka – Ejpovice – Plzeň hl. n. – Pňovany – Bezručice. Všechny zastávky na trati jsou na znamení.

B.4.7 Nákladní doprava

Nákladní dopravu zajišťuje dopravce ČD Cargo, a. s. Doprava je provozována pouze do dopravní Stupno manipulačním vlakem jedoucí pouze v úterý a čtvrtek s hnacím vozidlem řady 742. Manipulační vlak v úseku Stupno – Radnice je veden v režimu podle potřeby. Normativ hmotnosti je uveden pro příslušný směr v tabulce 1.

Tabulka 1 – Technický normativ hmotnosti pro Mn, Vleč. vlaky

Traťový úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu řady	
	740	742
Ejpovice – Chrást u Plzně	S 2400	S 2400
Chrást u Plzně – Stupno	S 450	S 450
Stupno - Radnice	S 400	S 400
Radnice – Stupno	S 450	S 450
Stupno – Chrást u Plzně	S 900	S 900
Chrást u Plzně – Ejpovice	S 1400	S 1400

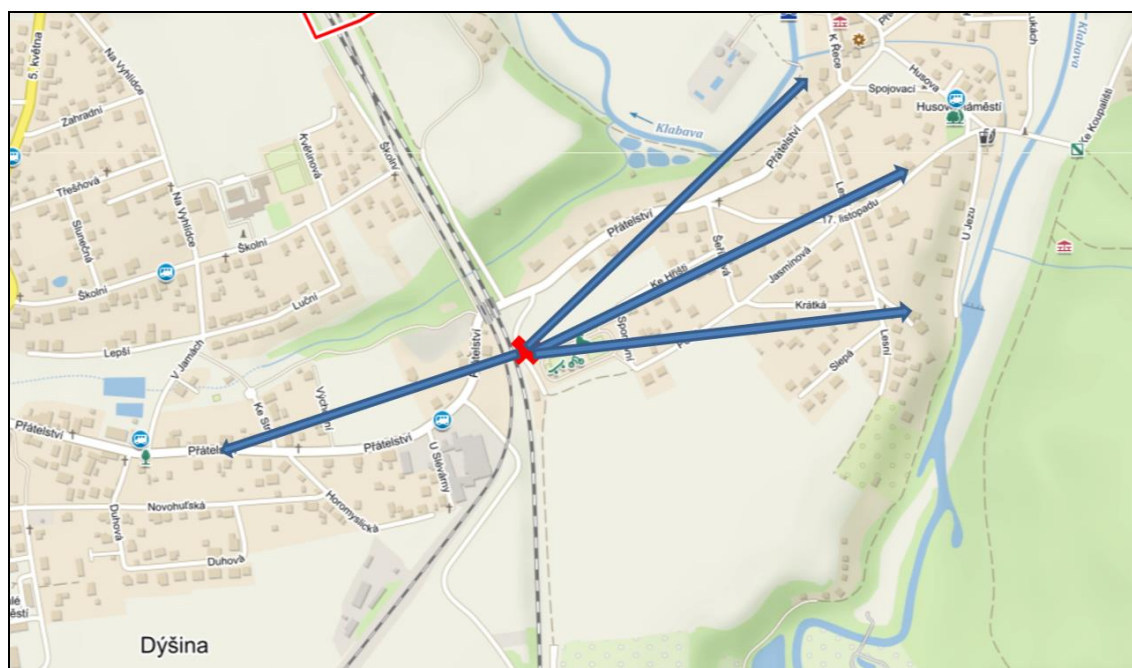
B.4.8 Projektové řešení tratě

Předmětem této investiční akce je zřízení nové železniční zastávky Dýšina. Zvýšení atraktivity bude provedeno přiblížením nástupních míst osídlení podél tratě č. 176 a dále dojde k vybudování nové zastávky Dýšina. Nově tak bude napojena část obce Dýšina-Nová Huť. Stávající zastávka Dýšina-Horomyslice zůstane zachována. Zastavovací politika bude střídavá. Tzn., že pokud vlak bude dle jízdního řádu zastavovat v zastávce Dýšina-Horomyslice bude nová zastávka Dýšina projeta bez zastavení a naopak. Projektant nedoporučuje projíždění dopravní D3 Chrást u Plzně z důvodů častého křižování vlaků v dopravně. Střídavé zastavování je z důvodů minimalizování časových ztrát cestujících. Předpokládané zastavování v zastávce Dýšina-Horomyslice je v ranních/odpoledních časových polohách pro návoz/odvoz pracovníků do/z průmyslové zóny. V ostatních částech dne bude zastávka Dýšina-Horomyslice projížděna a naopak vlaky budou zastavovat v nové zastávce Dýšina. Tímto provozním konceptem je zachován počet míst zastavení a nedochází ke změnám v jízdních dobách nebo propustnosti tratě.

B.4.9 Nová železniční zastávka Dýšina

V rámci této investiční akce dojde k vybudování nové železniční zastávky Dýšina, původní zastávka Dýšina stávající km 7,1 byla přejmenována na zastávku Dýšina-Horomyslice, jelikož leží na katastru obce Horomyslice. Tyto názvy odsouhlasilo obecní zastupitelstvo svým Usnesením ze dne 23. 10. 2017. Obec Dýšina má 1857 obyvatel (Stav k roku 2021), tedy velmi podobný počet jako sousední obec Chrást, která má na

svém území tři železniční zastávky. Obec Dýšina nemá na svém katastrálním území ani jednu zastávku. K obci náleží také Nová Huť. Proto místní zástupci obce již delší dobu nárokuje vybudování železniční zastávky, která by dobře plnila funkci obsluhy území obce Dýšina, včetně Nové Hutě, která dodnes neměla napojení na železniční síť. Dojde u současné traťové koleje k vybudování bezbariérového 60m nástupiště s výškou 550 mm nad T.K., vybudování osvětlení jež bude navazovat na veřejné osvětlení Nové Hutě a vybuduje se čekárenský přístřešek. Začátek nástupiště dle nového staničení bude v km 8,368 a konce v km 8,428. Nová zastávka tak bude již na úseku tratě řízeném dle předpisu SŽDC D3. Zlepší se tak dostupnost Nové Hutě a zároveň části Dýšiny v okolí ulice Přátelství. Celá Nová Huť bude v docházkové vzdálenosti do 13 min. Zlepší se dostupnost i Náměstí Míru, které bude vzdáleno od nové zastávky cca 1,1 km do 13 min. Po dobudování spojovacích chodníků bude možné docílit i dobré dostupnosti Základní školy a přilehlých ulic. Na obrázku č. 4 je znázorněna časová dostupnost nové zastávky Dýšina do 10 min, vzdálenost cca 650 m – 670 m.



Zastavovací politika zůstává beze změny i na nové zastávce, tj. v režimu zastávky na znamení. Nová zastávka umožní přestupy na autobusové linky č. 440253 Plzeň-Kyšice-Chrást a 440254 Plzeň-Dýšina, Nová Huť, které zastavují na zastávce Dýšina, u vidauktu.

B.4.9.1 Jízdní doby

Vzhledem ke střídavému projíždění zastávky Dýšina-Horomyslice a Dýšina zůstává v prostorovém oddílu stejný počet zastavení jako před výstavbou nové zastávky Dýšina. Tedy jízdní doba zůstává beze změny v obou směrech.

B.4.9.2 Propustnost tratě

Propustnost tratě se výstavbou zastávky Dýšina a střídavým systémem obsluhy zastávek Dýšina a Dýšina-Horomyslice nezmění.

B.4.9.3 Přepravní zóna, linka P22

Nová zastávka Dýšina bude patřit do současné zóny 041, linky P22 Radnice – Plzeň – Bezručice. V krátkodobém časovém horizontu bude na lince P22 interval až 60 minut ve špičkách, 120 minut v dopravním sedle. Na základě vývoje poptávky a stavu infrastruktury možný vývoj až k intervalu 30 minut (zejména v úseku Plzeň hl.n. – Chrást u Plzně zastávka). Spojení původních linek Bezručice – Plzeň a Radnice – Plzeň, vychází z prostého přepravně-technologického faktu úspory vlakových náležitostí, souprav, personálu, nástupištních hran v uzlu Plzeň a vhodné časové polohy a samozřejmě stejné potřebné přepravní kapacity obou ramen. Po roce 2025+ mají všechny spoje být vedeny Radnice – Bezručice.

B.4.10 Krátkodobý výhled linky P22 Radnice – Plzeň - Bezručice

Z porovnání teoretických a skutečných jízdních dob je zřejmé, že motorová jednotka ř. 844 výrobce PESA Link je „svižnější“ než dosavadní motorová jednotka ř. 814 Regionova. Pokud bude chtít objednavatel veřejné dopravy udržet na přijatelné výši cestovní rychlost a zároveň bude chtít nabídnout relaci spojení Plzeň – Chrást – Radnice je nutné uvažovat s jednotkami ř. 844. Na nové dopravní infrastrukturu v úseku Plzeň hl.n - Ejovice bude moci jednotka plně využít maximální konstrukční rychlosti 120 km/h. Dle přiloženého GVD je turnusová potřeba v pracovní dny 2 motorové jednotky ř. 844. Alternativou k motorové jednotce ř. 844 je použití motorového vozu ř. 842.5 (remotorizace), které má maximální konstrukční rychlost 100 km/h. ne-

dojde tedy využití plné možnosti traťové rychlosti 160 km/h v úseku Plzeň-Doubravka – Ejpovice, ale ke zkrácení jízdních dob dojde. Výhodou tohoto konceptu je zajištění do žst. Plzeň hl.n. bez přestupu cestujících a za další provozní ošetření a zbrojení motorových jednotek lze provádět v domovském depu DKV Plzeň.

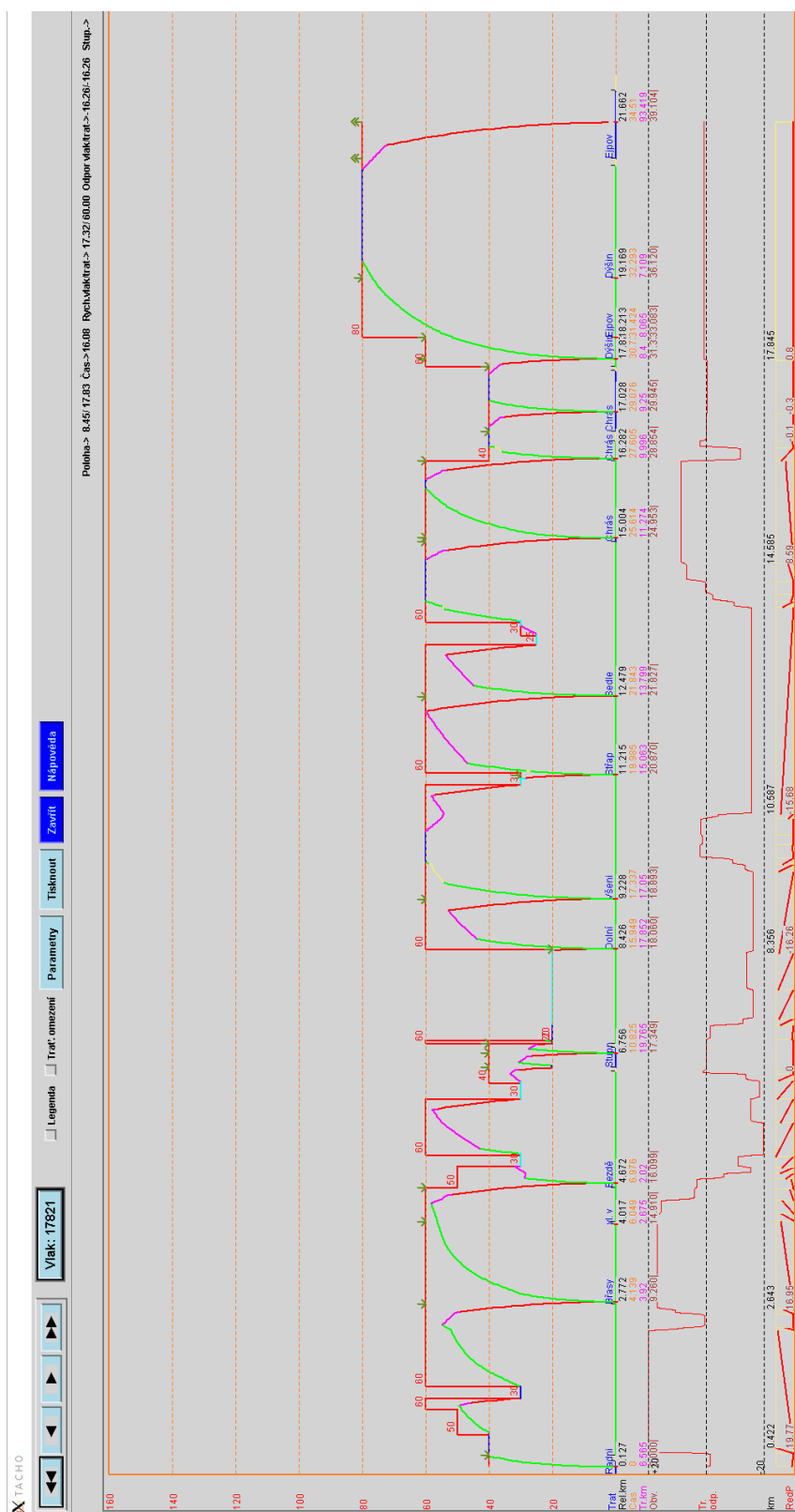
B.4.11 Střednědobý výhled trati

Dopravní infrastruktura plně dostačuje v ranních i odpoledních dopravních špičkách, pro vedení vlaků ve 30-ti minutovém taktu na lince Plzeň – Ejpovice – Chrást u Plzně zastávka a zpět. 60-ti minutový takt v celé trati je možno zajistit při splnění nasazení svižnějších vozidel – viz kapitola krátkodobý výhled. Mezi Chrástem u Plzně a Stupnem jsou všechny přejezdy zabezpečeny světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením vyjma přejezdů P447 v km 10,179 a P449 v km 10,690. Traťová rychlost 60 km/h v celém prostorovém oddíle Chrást u Plzně zastávka – Stupno je maximum při řízení trati dle předpisu SŽDC D3. Při převodu tratě z řízení podle předpisu D3 na předpis D1 je možno zvýšení rychlosti nad rychlost 60 km/h dle směrových parametrů cca až 90 km/h a v úseku Stupno – Radnice na 80 km/h. Zřízení zastávky Dýšina je ve všech případech invariantní.

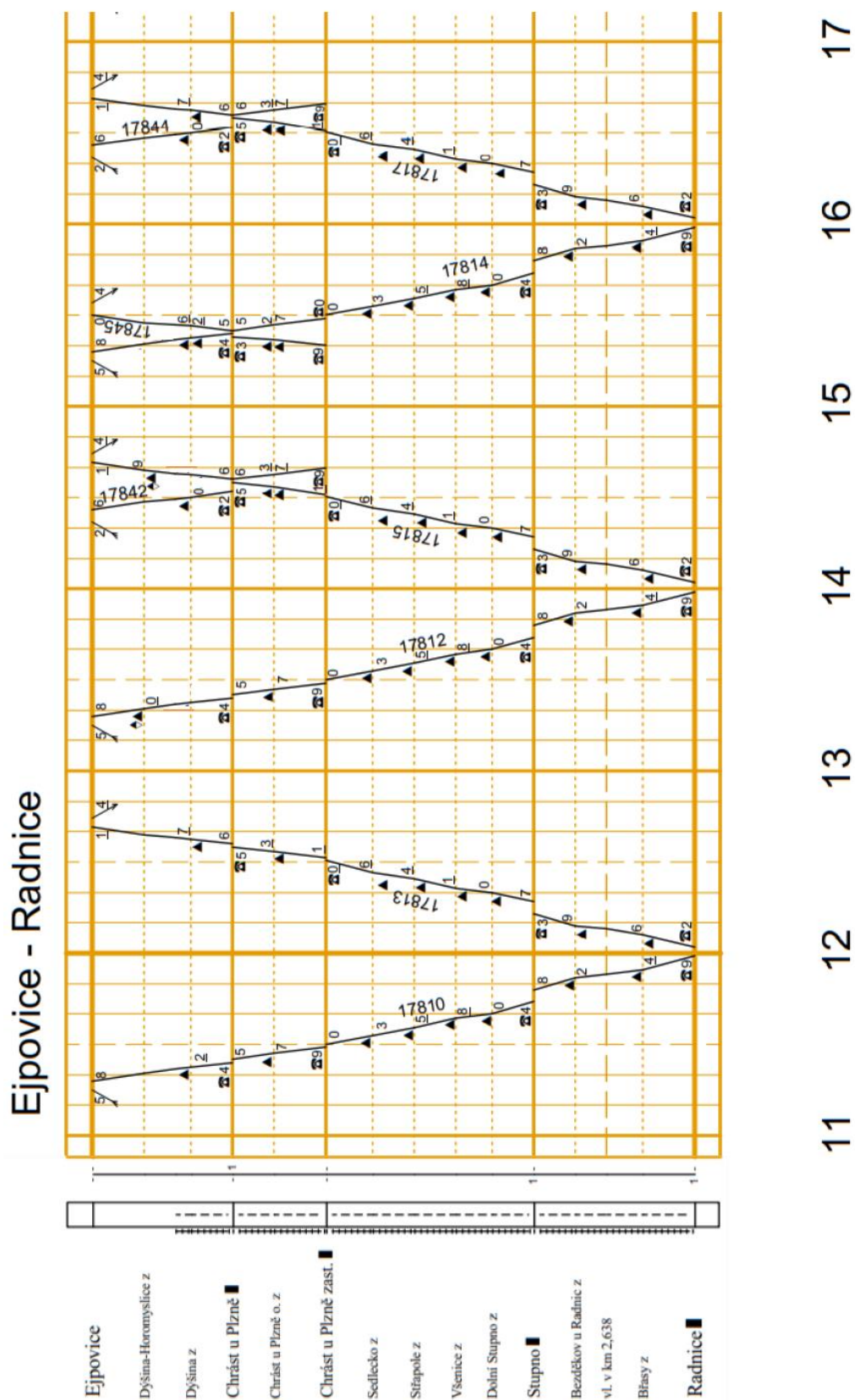
B.4.12 Dynamický graf jízdních dob pro ř. 814 sudý směr



B.4.13 Dynamický graf jízdních dob pro ř. 814 – lichý směr



B.4.14 Návrhový grafikon



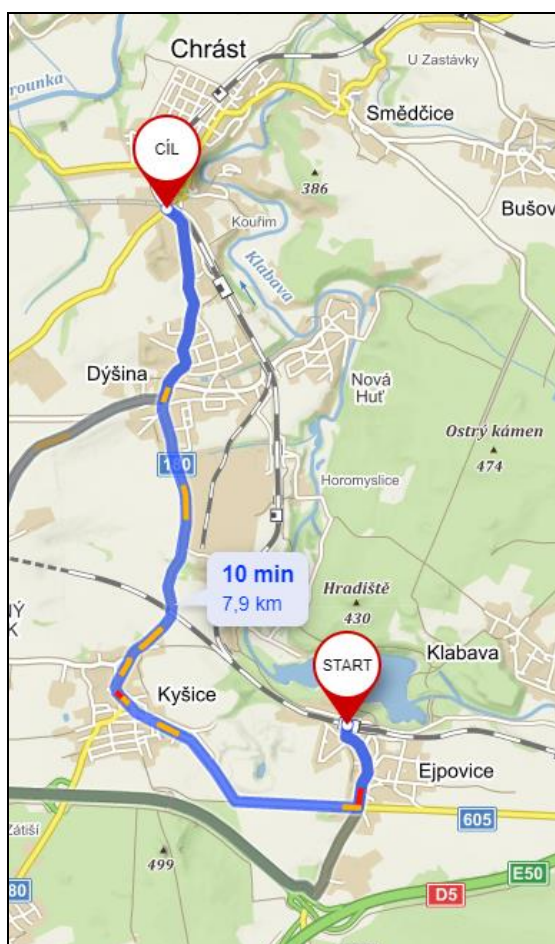
B.4.15 Silniční doprava

Stavba ne vyvolá požadavky na změny, uzavírky nebo omezení silniční dopravy.

B.4.16 Výluky železniční dopravy

Pro realizaci stavby dojde k výluce železniční dopravy v min. rozsahu ejpovického zhlaví a záhlaví dopravní D3 Chrást u Plzně a také traťovou kolej mezi ŽST Ejpovice a dopravnou D3 Chrást u Plzně. Práce budou probíhat v nepřetržité výluce délky 25N. Je předpokládána náhrada všech vlakových spojů. Detailní popis prací vč. nároků na výluky jsou popsány v kapitole B.6 Zásady organizace výstavby.

O výluky je nutné požádat s dostatečným časovým předstihem, v řádných termínech. Výluky je nutné zpracovat včas do ročního plánu výluk v termínech daných předpisem SŽDC D7/2. Odhadované náklady NAD činí 330.000,- Kč. Návrh objízdne trasy:



B.4.17 Staveništní doprava

Všechny dočasné vjezdy a výjezdy stavby na pozemní komunikace musí být řádně označeny dopravním značením. U výjezdů ze staveniště, budou zpevněné plochy výjezdu využity jako plocha pro mechanické očištění vozidel vyjíždějících ze stavby. Zhotovitel stavby zajistí techniku (kropící vůz a vozidlo s kartáči na čištění komunikací), která v případě potřeby bude odstraňovat nečistoty z veřejných komunikací.

Výjezdy ze staveniště budou křížit inženýrské sítě. Tyto sítě budou předem vytyčeny a ochráněny před poškozením.

B.5 VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

B.5.1 Vliv stavby na přírodu a krajinu

B.5.1.1 Ovzduší

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde pouze krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu. Rozsah této zátěže závisí na technologické kázni dodavatelů stavby a na zvolené technologii stavby. Štěrkové lože rekonstruovaného úseku koleje nebude recyklováno a bude z části použito jako zásypový materiál především při výstavbě nástupiště. Recyklační linka nebude zřizována. V průběhu stavebních prací bude vlastní staveniště zdrojem znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic (prach). Je nezbytné provést především technická a organizační opatření, která povedou k její minimalizaci. Jedná se o minimalizaci plošného rozsahu zařízení stavenišť, čištění komunikací, skrápění ploch zařízení stavenišť, komunikací a deponií v suchém období roku. Snížení zátěže je možné zvolením vhodného technologického řešení a dodržováním technologické kázně ze strany dodavatelů stavby. V případě průběžného odvozu není nutno materiál přechodně skladovat, a tak jsou omezeny požadavky na přechodné deponie.

Mobilními zdroji znečištění ovzduší budou po dobu výstavby zejména automobily a stavební mechanismy. Rovněž je třeba po dobu výstavby počítat se zvýšeným provozem na některých komunikacích (doprava materiálu do místa stavby, odvoz odpadů). Zhoršená imisní situace může nastat především v intravilánu měst a obcí. Znečištění z dopravy se výrazně projevuje především v blízkém okolí komunikací. Důvodem je nízká výška emitujících liniových zdrojů. Přibližně 5 – 10 m od zdroje dochází k prudkém poklesu koncentrací imisí jednotlivých škodlivin. Dominantními škodlivinami jsou v případě automobilové dopravy CO, benzen a NOx. Na stavbě se předpokládá průměrně 50 pojezdů nákladních automobilů/den, v maximální zátěži lze uvažovat 100 NA/den. Znečištění ovzduší způsobené vlivem období výstavby stavebního záměru bude plně reverzibilní a nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší. V

období provozu nebude instalován žádný vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší ve smyslu zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší v platném znění.

Stávající železniční trať není elektrifikována, provoz osobních a nákladních vlaků je tedy zdrojem emisí (nezávislá trakce). Nárůst emisí se po realizaci stavby nepředpokládá. Železniční doprava obecně se na imisním zatížení podílí pouze minimálně. S ohledem na výše uvedené se nezpracovává rozptylová studie.

B.5.1.2 Hluk

Vzhledem k tomu, že nedochází k zásadním změnám v železničním provozu, nebyla zpracována hluková studie. Obecně lze konstatovat, že nový železniční svršek a zřízení bezстыkové koleje zlepší kvalitativně parametry a sníží hlukovou zátěž. Hlavními bodovými zdroji hluku po dobu výstavby záměru budou stavební mechanizmy. Hlavním liniovým zdrojem bude stavební doprava. Předpokládá se nasazení běžných stavebních mechanismů - bagrů, nakladače, nákladní auta, hutnicí mechanizmy, apod. Hluk ze staveniště bude v čase proměnlivý a bude závislý na druhu, množství a místě prováděných prací, druhu a stavu stavebních strojů, počtu pracovníků a organizaci práce. Hlukové působení bude maximálně redukováno organizací výstavby a bude časově omezeno.

B.5.1.3 Voda

Odběr vody lze předpokládat pouze ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění staveniště apod.). Odběr vody v průběhu stavby bude záviset na momentální potřebě zařízení staveniště. Spotřeba pitné a technologické vody bude obdobná jako u běžných staveb tohoto typu. Spotřebu vody stanoví až dodavatel stavby. Záměr neprochází žádnou chráněnou oblastí přirozené akumulace vod. Trasa železnice nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů. Záměr není situován do záplavového území. Při stavbě nedochází do jakýchkoliv zásahů do vodoteče. Splaškové vody budou vznikat převážně během období výstavby v okolí zařízení staveniště. V těchto místech se předpokládá použití chemických WC. Dešťové vody nepatří mezi vody odpadní. Dešťové vody ze svahů zářezů budou odváděny drážními příkopy a žlaby. Mimo zářezy bude voda zasakována v okolí.

B.5.1.4 Odpady

Při realizaci stavby, jejím provozu a případném odstranění budou vznikat odpady různých skupin a druhů. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (O), projektant nepředpokládá výskyt odpadu z kategorie „nebezpečný“ odpad (N). Původce odpadů bude postupovat při veškerém nakládání s těmito odpady dle příslušných platných legislativních opatření. Nakládání s odpady se v České republice řídí ustanovením zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění. Zákon upravuje nakládání s odpady po celou dobu životního cyklu odpadu, tedy od jeho vzniku až po jeho využití či odstranění. Tento zákon upřesňuje mimo jiné i pravidla pro nakládání s odpady při dodržování ochrany životního prostředí, ochrany zdraví člověka a trvale udržitelného rozvoje. Nakládání s odpady je v zákoně o odpadech definováno jako jejich shromažďování, soustřeďování, sběr, výkup, třídění, přeprava a doprava, skladování, úprava, využívání a odstraňování. Při nakládání s odpady, respektive při jejich odstraňování, je třeba volit vždy ty způsoby nebo technologie, které zajistí vyšší ochranu lidského zdraví a které jsou šetrnější k životnímu prostředí. Odpovědnost za řádný průběh jakékoliv činnosti s odpadem související nese původce, respektive oprávněná osoba, která odpad při dodržení podmínek stanovených zákonem a prováděcími předpisy převzala. Při nakládání s odpady musí každý původce dodržovat jednak obecné povinnosti dané legislativou, tj.:

- předcházet vzniku odpadů
- přednostně odpady nabízet k využití
- odstraňovat odpady v zařízeních k tomu určených
- odpady předávat pouze oprávněným osobám
- odpady zařazovat podle druhů a kategorií
- ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností
- shromažďovat odpady utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií,
- zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem

- vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi
- umožnit kontrolním orgánům přístup do objektů, prostorů a zařízení a na vyžádání předložit dokumentaci a poskytnout pravdivé a úplné informace související s nakládáním s odpady,
- ustanovit odpadového hospodáře za podmínek stanovených zákonem 541/2020Sb.

Původce, v tomto případě tedy dodavatel stavby, je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona 541/2020 Sb., v platném znění. Převážnou část odpadů, vznikajících v rámci realizace záměru, budou tvořit odpady patřící dle „Katalogu odpadů“ do skupiny č. 17 - Stavební a demoliční odpady. Část vznikajících materiálů je možno využít v souladu s výše uvedenými požadavky zákona o odpadech, a to jako vhodné recykláty na téže stavbě nebo na stavbách jiných při dodržení podmínky vhodnosti použití předmětných odpadů jako materiálu. Odpady, které budou vznikat v rámci stavby, lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní proces realizace stavby, a na ty, které budou vznikat v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy, zázemím stavby apod. Kromě těchto odpadů budou na staveništi a zařízeních stavenišť vznikat odpady spojené s pobytem a pohybem pracovníků. Půjde většinou o odpady typu komunálního odpadu.

V rámci provozu půjde především o odpad z odstraňování dřevin a bylinné vegetace v rámci údržby drážního tělesa a odpad spojený s běžnou údržbou a opravami drážních zařízení. Dále se bude jednat o odpady uvedené v katalogu odpadů (vyhláška č. 8/2021 Sb., v platném znění) ve skupině Komunální odpady, včetně složek z odděleného sběru, které budou vznikat především při každodenním provozu železničních stanic. Bude-li s odpady v průběhu výstavby nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů.

B.5.1.5 Půda

Celá stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy. V rámci realizace stavby nedojde k záboru ZPF (zemědělského půdního fondu) a nebudou dotčeny po-

zemky náležející do PUPFL (pozemky určené k plnění funkce lesa). Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající železnice, nepředpokládáme negativní vlivy tohoto záměru na půdy.

B.5.2 Vliv stavby na soustavu Natura 2000

Stavba nemá vliv na soustavu Natura 2000. Viz. příloha N – Dokladová část.

B.5.3 Vliv na ochranná pásma

Stavba nemá vliv na ochranná pásma životního prostředí. Viz. příloha N – Dokladová část.

B.5.4 Podmínky EIA nebo zjišťovací řízení

Projekt nepodléhá posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Viz. příloha N – Dokladová část.

B.5.5 Ostatní

Před zahájením stavebních prací dojde ke skrytce ornice. Ornice bude použita při dokončovacích pracích pro ohumusování svahů v okolí nástupiště a terénních úprav. V rámci stavby dojde k likvidaci křovin v rozsahu cca 50 m² pro výstavbu nového nástupiště. Po dokončení prací bude obnoven travní porost vysetím. Náhradní výsadba není uvažována. V rámci stavby nedojde ke kácení stromů.

B.6 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

V projektové přípravě se realizace nepředpokládá v souběhu s jinou stavbou na této trati.

B.6.1 Výluky železniční dopravy a termíny

Pro realizaci stavby dojde k výluce železniční dopravy v min. rozsahu ejpovického zhlaví a záhlaví dopravní D3 Chrást u Plzně a také traťovou kolej mezi ŽST Ejovice a dopravnou D3 Chrást u Plzně. Práce budou probíhat v nepřetržité výluce délky 25N. Je předpokládána náhrada všech vlakových spojů.

Předpokládaný termín výstavby: 13.03.2023 – 06.04.2023

- na základě aktuálního plánu dočasných omezení kapacity pro rok 2023

Typ výluky: nepřetržitá s NAD

- Podrobný popis výkonů je uveden v kapitole stavebních postupů

B.6.2 Klimatická omezení

Při provádění stavby je zhotovitel povinen zajistit konstrukce tak by nedošlo k narušení nebo ohrožení z důvodu klimatických podmínek jako je zvýšená rychlost větru nebo zvýšený výskyt srážek. Zhotovitel stavby musí být připraven na nepřízeň počasí a přizpůsobit tomu technologii výstavby (odčerpávání nakumulovaných povrchových srážek, zakrytí zemní pláně, kotvení nestabilních konstrukcí apod.)

Práce na železničním svršku (kromě prací na BK) jsou obecně dle předpisu SŽDC S 3/1 omezeny dolní hranicí -5°C. Výjimku tvoří pouze údržba, případně práce na odstraňování následků přírodních katastrof a nehodových událostí. Termín výstavby bude směřován mimo zimní období, nepředpokládá se tedy omezení prací vlivem klimatických podmínek.

B.6.3 Stavební postupy

V této kapitole jsou stručně popsány základní výkony, které budou na stavbě realizovány. Zhotovitel stavby zohlední souběh prací na základě použité technologie a předkládá ho do výběrového řízení prostřednictvím harmonogramu prací. Projektant

upozorňuje, že pro dodržení technologických postupů na žel. svršku je nutná výluka v požadovaném časovém rámci.

B.6.3.1 SP1 – Práce před výlukou

Práce, které lze vykonat nezávisle na výluce železniční dopravy. Jsou zahrnuty i práce, které lze vykonávat v provozované dopravní cestě v souladu s bezpečnostními předpisy.

Práce, prováděné při nepřerušení železničního provozu, musí být prováděny za dozoru pověřeného oprávněného zaměstnance SŽ. Zhotovitel je povinen dodržovat ustanovení předpisu o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci SŽ Bp1, účinného od 1.1.2021 a předpisu SŽDC D1, změna č. 4, účinného od 10.06.2018.

- Předání staveniště, zřízení zařízení staveniště
- Vytýčení inženýrských sítí, kopané sondy
- Navážení materiálů
- Kácení křovin

B.6.3.2 SP2 – Práce ve výluce

Níže uvedené výkony jsou uvedeny v pořadí předpokládaného postupu prací. **Předpokládá se, že po ukončení výluky budou všechny provozní soubory a stavební objekty uvedeny do zkušebního provozu.**

- Přepravy materiálu po stávajícím žel. svršku
- Snesení kolejového roštu
- Těžení žel. svršku
- Zemní práce – výkopy pro nástupiště, trativod a žel. spodek
- Zřízení základů nástupiště vč. mikropilot
- Izolace mostu a zásyp za opěrou
- Zřízení příč. přechodů kab. tras a trativodu pod úrovní zem. pl.
- Zřízení zemní pláně
- Zřízení konstrukční vrstvy ŠD žel. spodku

- Montáž trativodního potrubí vč. zásypu
- Montáž nástupiště
- Zásyp nástupiště
- Zřízení šterkové pláně
- Montáž kolejového roštu
- Zašterkování kolejového roštu
- Úprava GPK
- Úprava KL do profilu
- Zřízení BK
- Montáž osvětlení
- Zřízení přístupové komunikace
- Montáž přístřešku
- Montáž zábradlí
- Kontrolní měření, přejímky

B.6.3.3 SP3 – Práce po výluce

- Terénní úpravy, úpravy ploch, vysetí trávy
- Úklid staveniště, zrušení zařízení staveniště - 2 dny

B.6.3.4 Harmonogram prací

Příložený řádkový harmonogram na další straně.

</

B.6.4 Plochy staveniště

Prostor pro zařízení staveniště je navržen na pozemku č. 814 na přilehlém parkovišti. Prostor pro demontáže a montáže je v dopravně D3 Chrást u Plzně. V tomto prostoru se předpokládá provádění takových prací jako jsou demontáže a montáže nebo dočasné uložení nového kameniva nebo betonových prefabrikátů. Mohou zde být umístěny další zařízení staveniště jako stavební buňky, mobilní WC atd. Přesné místo deponií a skladů budou zhotovitelem stavby prokonzultována a odsouhlasena se zástupci TO. Další plochy ZS apod., nad rámec navržených, si konkrétní zhotovitel může zajistit na základě dohod s dotčenými stranami.



B.6.5 Staveništní doprava

Všechny dočasné vjezdy a výjezdy stavby na pozemní komunikace musí být řádně označeny dopravním značením. U výjezdů ze staveniště, budou zpevněné plochy výjezdu využity jako plocha pro mechanické očištění vozidel vyjíždějících ze stavby. Zhotovitel stavby zajistí techniku (kropící vůz a vozidlo s kartáči na čištění komunikací), která v případě potřeby bude odstraňovat nečistoty z veřejných komunikací.

Výjezdy ze staveniště budou křížit inženýrské sítě. Tyto sítě budou předem vytyčeny a ochráněny před poškozením.

B.6.6 Připojení staveniště na technickou infrastrukturu

Zajištění přívodu vody ke staveništi a na zařízení staveniště není předpokládáno. Do lokality bude voda podle potřeby dovážena. Toalety budou řešeny pomocí mobilních WC.

Zařízení staveniště a staveniště může být připojeno dle potřeby na nový rozvaděč po projednání s poskytovatelem el. energie zhotovitelem. V místech, kde se dodavateli stavby nepodaří zajistit připojení elektrické energie je nutné použít mobilní elektrocentrály.

Zpracoval: Ing. Vojtěch Rygál

V Litoměřicích 01/2022