



Spolufinancováno Evropskou unií

Nástroj pro propojení Evropy

Projekt stavby DSP+PDPS „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ je spolufinancovaná EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF).
Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor, Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.


Paré:




Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	31.10.2024	Čistopis PDPS po připomínkách	Ing. Petr Mahdal

Stavebník / investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa západ		
Adresa:	Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8		

Zhotovitel díla:	Společnost „SP + SEU Plzeň - Stod_DSP, PDPS“, správce SUDOP PRAHA a.s.		
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3		
Kontakt:	T: +420 606 229 020 E: praha@sudop.cz		
Zhotovitel části / objektu:	SUDOP PRAHA a.s.		
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3		
Kontakt:	T: +420 606 229 020 E: praha@sudop.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Petr Mahdal	Specialista:	

Název stavby / akce:	Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně) 1. ETAPA			Označení (S-kód):	S631500859
				Zakázka:	21-001.201
Název části:	Souhrnná technická zpráva			Označení části:	B
Název objektu:				Číslo objektu / komplexu:	
Název přílohy:				Číslo přílohy:	1 . 001
Název dílčí části přílohy:				Stupeň dokumentace:	PDPS
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Smluvní datum zpracování: 28.02.2025		
Ing. Petr Mahdal	Ing. Petr Mahdal	Formáty: xA4			
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:			
Plzeňský	viz textová část	viz textová část			
S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:
S 6 3 1 5 0 0 8 5 9	P D P S	B X X X X	X X X X X X X X	X X	1 0 0 1

***Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba,
nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)***

Souhrnná technická zpráva

Říjen 2024

Stupeň dokumentace: PDPS

Zhotovitel: SUDOP PRAHA a.s.

Ing. Petr Mahdal

Obsah

B.1	Popis území stavby	4
a)	charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území.....	4
b)	údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování....	4
c)	informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území	5
d)	informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů.....	5
e)	geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod.....	8
f)	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření, hydrogeologický průzkum, inženýrskogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum, kontaminace železničního svršku apod.	12
g)	Ochrana území podle jiných právních předpisů	15
h)	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	18
i)	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	18
j)	Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	21
k)	Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	22
l)	Územně technické podmínky - zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě.....	22
m)	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí	23
n)	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo.....	24
o)	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	24
B.2	Celkový popis stavby	25
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	25
a)	Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze nebo objektu - kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.,	25
b)	Účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě	26
c)	Trvalá nebo dočasná stavba.....	26
d)	celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby, vliv na dopravní obslužnost území, navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, ztížitelnost a prostorová průchodnost, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních;.....	26
e)	Informace o údajích o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informací o vydané územně plánovací dokumentaci;.....	31
f)	Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení, uvedení části dokumentace, ke kterým se vztahuje	31
g)	Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,.....	31
h)	Ochrana stavby podle jiných právních předpisů.....	31

i) Základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí apod.,	31
j) Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy,	32
k) Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, harmonograje jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby	33
l) Orientační náklady stavby	34
B.2.2 Zásady urbanistického, architektonického začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení	34
B.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení	34
a) Popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení	34
b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody	35
c) Celková spotřeba vody	35
d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	35
e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	35
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby	35
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby	36
a) Popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení	36
b) Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů	36
B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení	36
B.2.7 Základní technický popis stavebních objektů	45
B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	59
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	60
B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	60
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	60
a) Ochrana před pronikáním radonu	60
b) Ochrana před bludnými proudy	60
c) Ochrana před technickou seizmicitou	60
d) Ochrana před hlukem	60
e) Protipovodňová opatření	61
f) Ochrana před ostatními účinky	61
B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu	61
B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	62
B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	62
B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	63
a) vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda	63
b) vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů) zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině	63
c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	63
d) návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA	63
e) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	63
B.7 Ochrana obyvatelstva	64
B.8 Zásady organizace výstavby	64
B.9 Celkové vodohospodářské řešení	64
B.10 Dopravní opatření	65

B.1 Popis území stavby

a) charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Umístění stavby je dáno jak polohou stávající železniční trati Plzeň - Domažlice, tak i využitím území ploch pro dopravu - pro trať a zařízení železniční dopravy dle platných územních plánů sídelního útvaru města Plzně a Zásadami územního rozvoje Plzeňského kraje (ZUR PK).

Stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, 1. etapa, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“ se nachází částečně v městské zástavbě a dotýká a jí a vedena na novém tělese dráhy na náspech, v zářezech nebo v úrovni okolního terénu, příp. na umělých stavbách, ležících na území resp. pozemcích určených, dle územních plánů dotčených VÚC pro umístění dráhy, kde je vyčleněn koridor pro vedení železniční trati. V místě navázání na stávající dvoukolejnou trať v lokalitě Plzeň Skvrňany v km107,600 pak navazuje na stávající zemní těleso již dříve vybudované předešlou stavbou dráhy. V místě nového ž.km 108,600, pak navazuje na stávající zemní těleso jednokolejné trati mezi Odbočkou Plzeň Nová Hospoda a ŽST Vejprnice.

Stavba 1.etapy této stavby se nachází na území města Plzeň a obce Vejprnice. Rozhodující stavební činnost bude probíhat částečně na pozemcích dráhy, převážně na pozemcích cizích vlastníků ležících v katastrálním území:

- | | |
|------------|-------------------------------|
| ▪ Skvrňany | kód katastrální území: 722596 |
| ▪ Plzeň | kód katastrální území: 721981 |

Rozhodným stavebním úřadem ve věci umístění stavby a územním řízením byl Krajský úřad Jihočeského kraje.

Územně stavba spadá do kompetence ÚMČ Plzeň 3 a stavba mění dosavadní využití a zastavěnost území na nedrážních pozemcích.

b) údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování

Stavba se nachází na území resp. pozemcích určených, dle platných územních plánů dotčených obcí a dle Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje pro umístění stavby dráhy. V současnosti se jedná převážně o nezastavěné lesní a polní plochy, v menší míře jedná o zástavbu obcí a měst.

Pro stavbu platí Územní plán Plzeň, Úplné znění po vydání Změny č. 2 a Změny č. 3 který nabyl účinnosti dne 11. 7. 2023.

Další platnými dokumenty jsou Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje (ZUR PK), které byly vydány usnesením Zastupitelstva Plzeňského kraje usnesením č. 834/08 ze dne 2. 9. 2008, s účinností od 17. 10. 2008, které byly aktualizovány usnesením Zastupitelstva Plzeňského kraje. V současné době platí Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje v podobě tzv. „právního stavu po aktualizaci č. 2“ a stavba je se ZUR PK v souladu.

Územní plány a zásady územního rozvoje jsou platné a navržená stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“, vedena jako stavba veřejně prospěšná, v ZÚR PK s označením ZD180/01, ZD180/02 a ZD180/03. S obojím je pak v souladu.

Z hlediska územních plánů je stavba umístěna částečně na území určeném pro umístění dráhy, kde je v současnosti situována stávající železniční trať a převážně ve vymezeném koridoru pro vedení železniční trati.

Plochy drážní dopravy zahrnují obvod dráhy, dále pozemky zařízení pro drážní dopravu, například přístupové cesty, provozní budovy. Stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, 1. etapa, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“ se, jak je popsáno v předešlém odstavci, nachází částečně v území určeném pro dopravní infrastrukturu, kde nemění charakter využití

území, a převážně v samostatně vymezeném území, zaneseno v územně plánovacích dokumentech, kde nově mění dosavadní charakter využití území.

Změny v dokumentaci oproti vydanému ÚR:

SO 1-11-01.1 – km 0,025 -0,153 – doplněna zárubní zeď na základě zpřesnění průběhu terénu a výpočtů stability stávajícího zemního svahu.

SO 1-11-01.1 – km 0,575 -0,850 – doplněny terénní úpravy pro lepší budoucí údržbu terénu v rozpletu tratí Plzeň – Stod a Plzeň – Nýřany.

SO 1-11-01.1 – km 0,240 -0,285 – doplněny terénní úpravy vlevo trati pro lepší budoucí údržbu terénu mezi stávající pozemní komunikací a tělesem dráhy v lokalitě technologické budovy Nová Hospoda.

SO 1-11-01.1 – km 1,065 -1,275 – doplněny terénní úpravy vlevo a vpravo zemního tělesa dráhy pro lepší budoucí údržbu terénu a zajištění větší stability budovaného zemního tělesa.

SO 1-11-01.1 – km 1,039 -1,077 – doplněna retenční nádrž pro zachycení rychlého odtoku povrchových vod ze zemního tělesa dráhy

SO 2-50-01 – km 1,183 -1,200 – redukce rozsahu PHS na základě aktualizované hlukové studie

SO 1-50-01 – km 107,775 -108,140 – redukce rozsahu PHS na základě aktualizované hlukové studie vpravo a vlevo trati.

SO 2-21-01 – km 1,149 – změna polohy propustku na základě koordinace s nově navrženým zemním tělesem v rámci SO 1-11-01.1

SO 2-30-02 – km 0,708 - 1,020 – prodloužení původně navržené obslužné komunikace až do km 0,708 a změna její kategorie na polní cestu P 4,0/20 pro údržbu pozemků v rozpletu tratí.

SO 2-30-01 – km 0,220 – doplněna úprava stávající vozovky pod mostem SO 1-20-01

SO 2-70-05 – km 0,990 – km 1,075 – na základě dodatečného průzkumu systému kanalizací pod ulicí Prostřední byla upravena poloha vyústění SO 2-70-05 dle stávajícího stavu, tj. jednotný odvod přes dešťovou kanalizaci SO 2-70-01 pozemní komunikace SO 2-30-03.

SO 1-42-01 – km 107,838 – km 0,167 – vpravo trati byla doplněna obnova stávajícího oplocení

Výše popsané změny vyplynuly z podrobnějšího rozpracování projektu, doplnění průzkumů, změny legislativy a vyjádření DOSS k předešlému stupni dokumentace a výrazně nemění ani nerozšiřují stavbu.

c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Doposud nebyla vydána žádná rozhodnutí o povolení výjimky.

d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Pro stavbu byla získána následující závazná stanoviska:

č.	DOSS	č.j./ Sp. zn.
1	Ministerstvo životního prostředí závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí	MZP/2019/520/1230
3	Ministerstvo obrany České republiky závazné stanovisko závazné stanovisko - aktualizace	114494/2020-1150-OÚZ-PHA 126985/2021-1150-OÚZ-PHA
4	Agentura hospodaření s nemovitým majetkem závazné stanovisko závazného stanovisko - aktualizace	97863/2020-6440 243721/2021-6440
5	Ministerstvo životního prostředí	

	závazné stanovisko závazné stanovisko - změna původního vyjádření platnosti závazného stanoviska po aktualizaci	MZP/2020/520/1273 MZP/2021/520/682 MZP/2021/520/10081008
6	Ministerstvo dopravy koordinované závazné stanovisko aktualizace závazného stanoviska dle §40 zákona č. 13/1997 aktualizace závazného stanoviska dle §32 zákona č. 13/1997	216/2020-910-IPK/9 MD-23375/2021-910/4 MD-26684/2021-930/3
8	Krajský úřad Plzeňského kraje Odbor životního prostředí závazné stanovisko - odbor životního prostředí závazného stanovisko - odbor životního prostředí - aktualizace závazné stanovisko - souhlas se stavbou na lesních pozemcích závazné stanovisko - souhlas se stavbou na lesních pozemcích- aktualizace závazné stanovisko - recyklační linka závazné stanovisko - recyklační linka - aktualizace	PK-ŽP/6245/20 PK-ŽP/17081/23 PK-ŽP/9808/21 PK-ŽP/13127/21 PK-ŽP/10489/20 PK-ŽP/13903/21
9	Krajský úřad Plzeňského kraje odbor regionálního rozvoje závazného stanovisko závazného stanovisko - aktualizace	PK-RR/1452/20 PK-RR/2993/21
10	Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje závazné stanovisko - §16 a souhlas se zrušením přejezdu závazné stanovisko - §10 zákona č. 13/1997 závazné stanovisko - §10 a §16 - souhlas s připojením na komunikace a aktualizace závazné stanovisko - §16- aktualizace závazné stanovisko - §16- aktualizace	KRPP-67283-2/ČJ-2020-031106-47 KRPP-96441-2/ČJ-2020-031106-48 KRPP-54461-2/ČJ-2021-030506-1 KRPP-67283-7/ČJ-2020-031106-47 KRPP-54461-3/ČJ-2021-030506-1
11	Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje závazného stanovisko závazné stanovisko - BTS aktualizace závazného stanovisko	KHSPL/5203/21/2020 KHSPL/16771/21/2021 KHSPL 19843/21/2021
12	Magistrát města Plzně závazné stanovisko - odbor dopravy závazné stanovisko - odbor památkové péče závazné stanovisko - odbor památkové péče	MMP/072140/20 MMP/131151/21 MMP/279909/21
13	Městský úřad Nýřany odbor životního prostředí koordinované závazného stanovisko koordinované závazného stanovisko - aktualizace	OŽP-LEV/12674/2020 OŽP-LEV/27236/202
14	Městský úřad Nýřany odbor dopravy závazné stanovisko aktualizace závazného stanovisko	OD-Fro/7323/2020 OD-Fro/27102/2021
15	Městský úřad Stod	

	odbor životního prostředí <i>koordinované závazné stanovisko</i> <i>koordinované závazné stanovisko - aktualizace</i>	653/20/Ov 1625/21/OŽP
16	Městský úřad Stod odbor dopravy a silničního hospodářství <i>závazné stanovisko</i> <i>závazné stanovisko - aktualizace</i>	2744/20/OSD/Fi 9114/21/OSD/Fi
25	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje <i>závazného stanovisko</i> <i>závazného stanovisko - aktualizace</i>	598/20/SÚSPK-PJ 10916/20/SÚSPK-P
26	Hasičský záchranný sbor Plzeňského kraje územní odbor Plzeň <i>závazného stanovisko</i> <i>závazného stanovisko - aktualizace</i>	HSPM-842-2/2020 ÚPP HSPM-842-9/2020 ÚPP
27	Západočeské muzeum archeologické oddělení <i>závazného stanovisko</i> <i>závazného stanovisko - aktualizace</i>	ze dne 9.3.2020 ze dne 27.7.2021
28	Česká geologická služba <i>závazného stanovisko</i> <i>závazného stanovisko - aktualizace</i>	ČGS-441/20/170*SOG-441/0168/2020 ČGS-441/21/619*SOG-441/0628/2021
29	České dráhy,a.s. (RSM Praha) <i>závazného stanovisko</i> <i>závazného stanovisko – aktualizace</i> <i>stanovisko RSM</i>	3218/2020-O32 3255/2021-O32 1057/200-RSMPHA
37	Úřad pro civilní letectví <i>závazné stanovisko</i>	008452-21-701
38	ÚMO Plzeň 3 <i>závazné stanovisko</i> <i>závazné stanovisko - aktualizace</i>	UMO3/17040/20 UMO3/30048/21
39	Obec Úherce <i>závazné stanovisko</i> <i>závazné stanovisko - aktualizace</i>	OÚ/204/20 OU/744/21
40	Obec Zbůch <i>závazné stanovisko</i> <i>závazné stanovisko - aktualizace</i>	234/2020 947/2021
41	Obec Chotěšov <i>závazné stanovisko</i> <i>závazné stanovisko - aktualizace</i>	Chotěšov/381/20 Chotěšov/1739/21
42	Obec Stod <i>závazné stanovisko</i> <i>závazné stanovisko - aktualizace</i>	471/20/OŽP/Pa 1585/21/OŽP/Pa

Ve výše uvedených závazných stanoviscích byly uvedeny následující podmínky, které si vyžádaly úpravu v dokumentaci pro získání územního rozhodnutí, nicméně ale žádná z těchto podmínek se nevztahovala k částem dokumentace, které jsou řešeny v rámci 1.etapy této stavby (jejich zapracování je pak předmětem 2. etapy stavby, neboť se vztahují k SO/PS které jsou řešeny až v této etapě).

Ostatní všeobecné podmínky uvedené ve vyjádřeních byly respektovány při zpracování tohoto stupně projektové dokumentace pro získání stavebního povolení.

e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Geomorfologie

Geomorfologické členění zájmového území bylo odvozeno podle mapové služby portálu veřejné správy (aktualizace 2002):

Systém - Hercynský

Provincie - Česká vysočina

Sub provincie - Poberounská soustava

Oblast - Plzeňská pahorkatina

Celek - Plaská pahorkatina, Švihovská vrchovina

Podcelek - Plzeňská kotlina, Merklínská pahorkatina

Okrsek - Nýřanská kotlina, Merklínská kotlina

Zájmové území je zvlněné, s méně až středně výraznými elevacemi, s pozvolnými táhlými svahy, s převážně mělce zařízlými vodními toky, s plochým údolím dna. Zájmové území má spíše denudační charakter, k akumulaci sedimentů dochází pouze v místech stávajících vodotečí. Detailní modelace terénu v zájmovém prostoru je výsledkem selektivní erozní činnosti a činnosti místních vodních toků. Ve starších čtvrtohorách se na modelaci povrchu v periglaciální oblasti významně účastnily vodní toky a eolická činnost větru. Konečná modelace terénu je předurčena tektonickými liniemi a geologickou stavbou, kde se významněji projevuje vliv zlomů.

Terén zájmového území v rámci stavby kolísá v rozmezí kót 329 - 378 m n. m. Krajina je cca ze 70% využívána zemědělsky. Lesní porosty jsou vázány pouze na počáteční úsek stavby v km cca 0,500 – 6,700 a dále na svahy prudších elevací a na břehy místních vodotečí.

Geologie

Předkvartérní podklad

Z regionálně-geologického hlediska je zájmové území součástí Českého masívu budovaného horninami svrchního proterozoika a svrchního paleozoika.

Převážná část zájmového území je součástí svrchnopaleozoické permokarbonské pánve – Plzeňská pánev. Jedná se o tektonicky založený sedimentační prostor vyplněný převážně jezerními, při okrajích i jezerně-říčními diageneticky zpevněnými sedimenty. Stupeň diagenese je proměnlivý. Z horninových typů převládají jílovce, prachovce a arkózové pískovce. V menší míře se vyskytují i pískovce a slepence. Dané horniny se v rámci vrstevního sledu cyklicky střídají. Součástí sledu výše uvedených hornin jsou pak i nepravidelné sloje a slojky černého uhlí, které byly v minulosti hojně hlubině dobývány.

K horninám svrchního paleozoika je řazeno i hlubině intruzivní těleso stodského masívu. Jeho výskyt je v zájmovém území ověřen v západním a jižním okolí Stodu. Dané intruzivní těleso je budováno amfibol-biotitickým tonalitem, biotitickou žulou a amfibol-biotitickým křemenným dioritem. V okrajových částech jsou tyto horniny převážně značně zvětralé, případně alterované. V okrajových částech jsou horniny alterované – zchlazené. nabývají charakteru hrubozrnných stmelených písků tmavě šedých až šedých barev.

Horniny svrchního proterozoika se v zájmové trase přeložky objevují v severním a západním okolí Stodu. Jedná se o horniny kralupsko-zbraslavské skupiny, tzv. blovicko-tepelské série, která je budována fylitickými drobami a břidlicemi. Vzhledem k blízké intruzi hlubině vyvřelého granitoidního tělesa jsou dané sedimentární horniny kontaktně metamorfovány.

Terciér – neogén

V daném území se nepravidelně zachovaly denudační reliktové terciérní jezerně-říčních sedimentů. Jedná se o ulehle písčité štěrky a písky, při bázi až štěrky, dále o písčité jíly a středně až

vysoce plastické jíly. Místy se v sedimentech objevuje jílovitá příměs - kaolín. Plošně nejrozšířenější a nejmočnější výskyty lze očekávat západně od obce Chotěšov a dále severně od obce Zbůch.

Písčitoštěrkovité sedimenty jsou převážně ulehle, středně zrnité. Sedimenty s dominancí jílovitoprachovité složky pak vykazují převážně konzistenci pevnou, pouze v blízkosti hladiny podzemní vody tuhou až pevnou.

Mocnosti jednotlivých litologických typů jsou vzhledem k historicko-geologickému vývoji značně variabilní. Vzhledem k charakteru sedimentace dochází často k rychlé (skokové) změně zrnitosti sedimentů, vyklínování a prolínání jednotlivých vrstev.

Kvartérní pokryv

Kvartérní sedimenty reprezentují nejmladší vývoj v zájmovém území, jsou reprezentovány soudržnými i nesoudržnými sedimenty, jejichž zdrojem byly rozrušené předkvartérní horniny a zeminy. Působily zde převážně mechanické, fyzikální a kryogenní procesy. Kvartérní sedimenty jsou v zájmovém úseku budovány navážkami, deluviálními, lokálně i eolickodeluviálními a fluviálními sedimenty.

Nejmladšími pokryvnými útvary jsou sedimenty kvartérního stáří. Ty jsou převážně zastoupeny deluviálními a eolickodeluviálními sedimenty, v údolí místních vodotečí a v erozních rýhách pak fluviálními sedimenty. Při úpatí svahů nad vodními toky pak dochází k mísení obou typů sedimentů – deluviofluviální sedimenty.

Vyšší mocnost kvartérních zemin lze očekávat ve dně erozních rýh, v morfologicky predisponovaných částech zájmového území a v údolí stávajících občasných vodních toků.

Terén je do dnešní podoby místy dotvořen různorodými a různě mocnými navážkami a to zejména v okolí staveb, místních komunikací a železnic.

Deluviální sedimenty jsou v zájmovém území nejrozšířenějšími pokryvnými útvary. Sedimenty jsou vázány především na svahy a zejména na úpatí místních elevací. Jedná se o gravitačními procesy redeponované zvětraliny hornin skalního podkladu. Charakter deluvií je do určité míry závislý na výchozím matečném substrátu. Deluvia mají v daném území převážně hlinitý, jílovitý, jílovito-hlinito-písčitý, písčito-hlinito-jílovitý až hlinito-jílovitoštěrkovitý charakter. Deluvia vykazují převážně tuhou až pevnou konzistenci. Při bázi pak tyto sedimenty pozvolna přecházejí do eluviálně zvětralých partií hornin skalního podkladu. Někdy bývá vzájemné odlišení deluvií od eluviálně zvětralých partií hornin skalního podkladu velmi problematické

Eolickodeluviální sedimenty představují jemný jílovitoprachovitý materiál, lokálně s jemně písčitou příměsí, který byl transportovaný a na příhodných místech ukládaný větrem. Po svém uložení byl místy částečně redeponován svahovými pohyby, nebo krátkým vodním ronem. Dané sedimenty nabývají charakteru hlín a jílu, lokálně mohou být slabě vápnité. Dané sedimenty jsou často vyhledávány jako ložiska cihlářských hlín a jílu. Ložisko v prostředí těchto sedimentů bylo těženo SZ od obce Stod.

Deluviofluviální sedimenty jsou vázány na nejbližší okolí a osy stávajících erozních rýh. Jedná se převážně o hlinitopísčité, hlinitojílovité, jílovité, písčitojílovité, při bázi písčité až písčitoštěrkovité sedimenty. Jemnozrné sedimenty vykazují převážně tuhou až pevnou konzistenci, v blízkosti hladiny podzemní vody konzistenci tuhou. Písčitoštěrkovité sedimenty jsou převážně středně ulehle, pod hladinou podzemní vody zvodnělé. V těchto sedimentech značně kolísá hladina podzemní vody, která je závislá na atmosférických srážkách v povodí dané erozní rýhy. Tyto sedimenty místy obsahují organickou příměs.

Fluviální sedimenty vyplňují údolí a blízké okolí stávajících stálých vodních toků. Dané sedimenty lze v daném území rozdělit do dvou skupin.

První skupinu představují svrchní povodňové náplavy, které jsou vázány na těsné okolí vodoteče. Jedná se převážně o hlinitopísčité, hlinitojílovité, jílovité a písčitojílovité sedimenty tuhé až pevné konzistence, pod hladinou podzemní vody pak konzistence měkké. Dané sedimenty často obsahují organickou příměs. Mocnost těchto sedimentů dosahuje v zájmovém území max. mocnosti cca 2,5 m.

Druhou skupinou jsou bazální klastické psefiticko-psamitické sedimenty. Jedná se převážně o jílovité a hlinité písčité při bázi až písčité jíly, méně plastickými jíly a hlínami s vrstvičkami písku.

Lokálně byly zastíženy i písky s jemnozrnnou příměsí a písky se štěrky. Tyto sedimenty jsou převážně ulehle, písčité frakce bývá středně zrnitá.

Humózní a organické zeminy

Humózní a organické zeminy dosahují v zájmovém území mocnosti cca 0,1-0,6 m. Všeobecně lze konstatovat, že vyšší mocnosti organických zemín se vyskytují v blízkosti místních vodotečí, nebo v erozních rýhách. Zájmové území je využíváno převážně k zemědělským účelům, humózní zeminy lze tak označit za ornici, resp. za kulturní vrstvu zeminy.

Navážky

Navážky představují nejmladší typ kvartérních zemin. Vznikaly v zájmovém území od středověku a souvisely s rozvojem sídel a zpevňováním cest. Výraznější akumulace navážek v zájmové trase byly zjištěny pouze v místech křížení se stávajícími komunikacemi. V tomto případě se jednalo o překopané místní zeminy, štěrkovitý materiál, konstrukční vrstvy tělesa komunikací a živici. Předpokládáme, že mocnost konstrukčních vrstev nepřesahuje 3,0 m (platí zejména pro stávající silnice a železniční trať).

Hydrogeologie

Podle Vyhlášky MZe č. 292/2002 Sb. o oblastech povodí ve znění pozdějších předpisů spadá posuzovaná lokalita do oblasti povodí Labe, povodí třetího řádu:

1-10-01 Mže po soutok s Radbuzou (začátek trasy u Nové Hospody)

1-10-02 Radbuza po Úhlavu

Dále je zájmové území součástí dílčích povodí:

1-10-01-1950-0-00 – Vejprnický potok

1-10-02-1030-0-00 – Luční potok

1-10-02-1040-0-00 – Zálužský potok

1-10-02-1050-0-00 – Luční potok

1-10-02-1060-0-00 – Sulkovský potok

1-10-02-0940-0-00 – Radbuza

1-10-02-0840-0-00 – Radbuza

Cca severní 2/3 zájmového území jsou součástí hydrogeologického rajonu č. 5110 – Plzeňská pánev, jižní 1/3 je pak součástí rajonu č. 6222 – Krystalinikum a proterozoikum v povodí Úhlavy a dolního toku Radbuzy. Kolektor podzemních vod je doplňován jednak přímo infiltrovaným podílem srážek a jednak influkcí z vodních toků.

Plzeňskou pánev lze ve vztahu k jejímu všeobecně méně propustnému proterozoickému okolí považovat za víceméně uzavřený, komplikovaný zvodnělý systém. V zájmovém území je tento systém navíc značně ovlivněný důlní činností. Charakteristický je zde výrazný vliv tektoniky na proudění podzemní vody. V této pánvi obvykle nelze definovat regionálně rozšířené kolektory. Jako regionální izolátor vystupují mšecké vrstvy (malesické lupky) slánského souvrství.

Z hydrogeologického hlediska tak můžeme v daném území rozlišit následující zvodněná prostředí, která mohou být uvažovanou stavbou dotčena:

a) mělký kolektor s volnou hladinou podzemní vody a průlinovou propustností, vázaný na kvartérní deluviofluviální, fluviální a deluviální uloženiny, případně na reliktové terciérní jezerně – říčních písků a štěrků;

b) hlubší kolektor s mírně napjatou hladinou podzemní vody vázaný na tektonické linie a puklinový systém hornin plzeňské pánve

c) přípovrchový kolektor s volnou až mírně napjatou hladinou a s průlinovo-puklinovou propustností vázaný na zvětralinový plášť a svrchní zónu rozvolnění a rozpukání hornin krystalinika

d) hlubší kolektor s napjatou hladinou podzemní vody vázaný na puklinový systém a tektonické poruchy hornin krystalinika

Srážkové vody infiltrují v celém rozsahu odpovídajících částí hydrologických povodí, proudění podzemních vod je určováno zejména morfologií terénu a místně je usměrňováno průběhem

puklinových systémů, případně vložek hornin s odlišnými propustnostními parametry. Směr proudění podzemní vody je ve svrchních kolektorech určován zejména morfologií terénu. K drenáži podzemních vod dochází v úrovni místních erozních bází skrytým příronem do vodotečí. V rámci trasy dané stavby byla pozorována zamokřená místa. Jedná se patrně o místa s rozptýlenými pramennými vývěry. V místech morfologických depresí lze přirozeně očekávat výskyty podzemních vod v menších hloubkových úrovních.

Mělký oběh podzemních vod zpravidla s volnou hladinou podzemní vody se vytváří v bazální části kvartérních deluviálních a fluviálních uloženin, terciérních sedimentech a dále i v eluviu až silně zvětralých podložních horninách. V prostředí mírně zvětralých a navětralých hornin se jedná o vodní režim puklinový, u pískovců pak o kombinovaný průlinově-puklinový. Proudění podzemních vod v puklinově propustném prostředí probíhá systémy otevřených a nezajílovaných puklin. Podzemní vody jsou v tomto prostředí převážně volné, místy mírně napjaté.

Průměrný specifický odtok podzemní vody v prostoru Plzeňské pánve činí 1,9 l.s-1.km-2 (Krásný a kol. 2012). Sezónní kolísání hladiny podzemní vody může dosahovat decimetry až první metry (zejména v období zvýšených atmosférických srážek, nebo tání sněhu).

Zájmová oblast nespadá do chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod (CHOPAV). Projektovaná stavba neprochází ochranným pásmem PHO I. ani II. stupně.

V souvislosti s průzkumnými pracemi může hrozit ovlivnění kvality podzemních vod v případě havárií v průběhu realizace, které budou spojeny s únikem škodlivých látek. Dále může dojít vlivem stavební činnosti, při realizaci a odvodnění hlubších zářezů, k snížení infiltrační plochy srážkových vod, které pak dotují vody podzemní. Může tak docházet k snížení vydatnosti blízkých jímacích objektů.

Poddolovaná území, ložiska nerostných surovin a sesuvy

V rámci zpracování doplnění průzkumů byly doplněny i znalecké posudky poddolovaného území, kterým stavba 1. etapy této stavby prochází. Na základě těchto posudků, které zpracoval soudní znalec Ing. Daniel Prečuch, bylo v dokumentaci zohledněno při návrhu zemního tělesa, mostních konstrukcí, trakčních stožárů a PHS celkové dodatečné sednutí tohoto poddolovaného území v čase $t = \infty$ „nekonečno“ a další předepsané deformace, které posudek uvádí.

Vzhledem k obsáhlosti dokumentace jsou výsledky a zhodnocení vlivů poddolování uvedeny v samostatné části dokumentace E.3.1.1 Geotechnický, hydrogeologický a stavebnětechnický průzkum.

Lokalita, přes kterou prochází 1. etapa 1. stavby Plzeň – Domažlice, byla historicky zatížena značnými poklesy terénu, které v současné době dle nivelačních měření prokazují v posledních pěti letech minimální poklesy. Jedná se řádově o milimetry a to jak minusové (pokles) tak i plusové (zdvih). ***Podle ČSN 79 0039, kap. 2.2. se jedná o účinky spojitě, podle tabulky I, str. 13 se jedná o skupinu stavenišť V.***

V lokalitě řešené 1.etapou 1. stavby Plzeň – Domažlice stavba nekřížuje žádné aktivní nebo zrušená ložiska nerostných surovin.

Tektonika a seismická aktivita

V rámci ČR se jedná o území s velmi složitým tektonickým deformačním vývojem. Zájmové území je tak velmi výrazně postiženou zlomovou tektonikou – posuny, poklesy, přesmyky. Hlavní směry tektonického porušení jsou SV-JZ a SZ-JV, lokálně i V-Z.

Výrazné tektonické postižení hornin se uplatňuje v celém širším okolí stavby. Tektonické porušení se v daných horninách projevuje zejména vyššími mocnostmi zvětralinového pláště, nebo naopak sekundárním zpevněním hornin (feritizace, silicifikace, karbonatizace, atd.). Dále lze očekávat „skokové“ změny v litologii hornin skalního podkladu.

Jižní část území je dále ovlivněna kontaktní metamorfózou. Metamorfóza souvisí s hlubinnou intruzí stodského masívu. Při kontaktní metamorfóze dochází všeobecně k nárůstům pevnosti okolních hornin – silicifikace, parciální tavení okolních hornin, atd. Kontaktně metamorfované horniny nabývají charakteru až rohovců až metadrob. Naopak zchlazené okraje stodského masívu nabývají charakteru stmelených hrubozrnných písků.

Sesuvná území

Podle námi získaných údajů z archivu České geologické služby - Geofondu Praha – registr sesuvných území se v zájmovém území projektované silniční stavby nenachází žádná aktivní ani potenciální sesuvné území.

Seismická aktivita

Podle ČSN EN 1998-1 (73 0036) náleží zájmové území do oblastí s velmi malou seizmicitou, hodnoty referenčního zrychlení základové půdy a_{gR} nepřesahují v dané oblasti 0,02 g. Podle normy ČSN EN 1998-1:2004 doporučujeme v dané lokalitě postupovat podle tabulky 3.3 (magnitudo povrchových vln M_s lze očekávat vyšší než 5,5°) s hodnotami parametrů popisující spektrum pružné odezvy typu 2. Lokalita spadá do typu základové půdy A – (skalní horninový masiv nebo geologická formace typu skalních hornin při nadloží z měkčího materiálu v max. mocnosti do 5 m) a E – (profil sestávající z povrchových aluviálních vrstev s hodnotami v_s podle typu C nebo D, o mocnosti 5 až 20 m, na tužším podkladě s $v_s > 800$ m/s).

Doporučujeme na základě mapy seismických oblastí uvažovat s referenčním zrychlením základové půdy a_{gR} do 0,02g. Velmi slabá zemětřesení, která zde byla zaznamenána, mají úzký vztah k alpské zóně.

(pozn.: podle NA 2.8. článku 3.2.1. výše uvedené normy se za případy velmi malé seismicity, kdy není třeba dodržovat ustanovení ČSN EN 1998-1, se v ČR považují takové oblasti, kdy hodnota a_{gR} , použitého pro výpočet seismického zatížení, není větší než 0,05g).

Klimatické poměry

Z hlediska klimatické rajonizace podle Atlasu podnebí Česka (2007) leží zájmové území v okrsku B2, v mírně teplé, mírně suché oblasti, převážně s mírnou zimou. Základní klimatické charakteristiky jsou uvedeny níže.

Průměrná roční teplota vzduchu	8 – 9 °C
Průměrný počet mrazových dnů v roce	100-120
Průměrný počet ledových dnů v roce	do 30
Průměrné datum prvního mrazového dne	10.10.-20.10
Průměrné datum posledního mrazového dne	30.4.-10.5.
Průměrný počet dnů se sněhovou pokrývkou	30-40
Průměrné maximum sněhové pokrývky	do 15
Průměrné datum prvního dne se sněhovou pokrývkou	10.11.-20.11.
Průměrné datum posledního dne se sněhovou pokrývkou	10.4.-20.4.
Průměrný počet dnů s mlhou v roce	90-120
Průměrný roční úhrn srážek	500-550 mm

Údaje o klimatu v zájmovém území jsou sledována ČHMÚ v meteorologické stanici Plzeň. Aktuální data ze stanice jsou uvedena za období srpen 2015 – květen 2017 a zároveň byly aktuální srážky porovnány s dlouhodobými normály za posledních 30 let (stanice Plzeň-Bolevec). Data z této stanice jsou přehledně uvedena v samostatné části dokumentace E.6.3.1 Geotechnický, hydrogeologický a stavebnětechnický průzkum.

f) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření, hydrogeologický průzkum, inženýrskogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum, kontaminace železničního svršku apod.

Jádrové a hydrogeologicky vystrojené vrty a penetrační zkoušky

Celkem bylo provedeno 142 průzkumných jádrových vrtů o celkové metráži 1734,2 bm. Původně projektované sondy J201, J202, J204, J205, J244, J282, J283, J301, J317, J354, J355, J356 nebyly realizovány z důvodů vysloveného zákazu vstupu na potřebné pozemky nebo nepřístupnosti terénu pro vrtnou techniku.

Vrtné, sondážní a dokumentační práce probíhaly v období od 16.8.2021 do 12.11.2021. Zejména v průběhu provádění vrtných prací došlo k některým změnám oproti původnímu projektu vrtných prací z důvodů průběhu stávajících inženýrských sítí a přístupnosti terénu pro sondážní techniku

Odběry vzorků a laboratorní rozbory a zkoušky

Podle ČSN EN ISO 22475-1 (Geotechnický průzkum a zkoušení – Odběry vzorků a měření podzemní vody – Část 1: Zásady provádění) byly odebírány vzorky zemin a skalních hornin a to průběžně při vrtání. Dále byly odebírány i neporušené vzorky pomocí speciálního odběrného přístroje. U neporušených vzorků zemin se jednalo o odběry kategorie A, s dosaženou třídou kvality převážně 2 až 3. U ostatních vzorků zemin se jednalo převážně o odběry kategorie B, s dosaženou třídou kvality převážně 3, lokálně až 4. U vzorků hornin se pak jednalo, o odběry kategorie B. Vzorky podzemních vod byly odebírány pomocí odběrného přístroje.

Celkem bylo odebráno:

- 138 porušených vzorků (P)
- 13 neporušené vzorky (N)
- 83 vzorků skalních hornin (H)
- 21 technologických vzorků (T)
- 19 vzorků podzemní vody (V)
- 1 vzorek pro stanovení receptury zlepšení zemin

Všechny zkoušky byly prováděny podle platných norem. Klasifikační zatřídění zemin a hornin bylo provedeno podle ČSN 73 6133, ČSN EN 14689-1, ČSN EN 14688-1 a ČSN EN 14689-2. Zatřídění pevnosti hornin a těžitelnosti zemin a hornin pak bylo provedeno podle ČSN 73 6133.

Zpracovaný geotechnický a stavebnětechnický průzkum pro projekt stavby obsahuje komplexní výsledky ze všech provedených průzkumů, tj. geotechnický a stavebnětechnický průzkum pro přípravnou dokumentaci.

Geotechnický průzkum železničního spodku

V této fázi průzkumu nebyl průzkum stávajícího železničního spodku proveden, údaje jsou převzaty z předchozí etapy.

V části E.3.1.1.2 zprávy jsou uvedeny výsledky průzkumu železničního spodku v členění:

- E.3.1.1.2.1 Průzkum železničního spodku
- E.3.1.1.2.2 Nová trať

V části E.2.1.1.2 zprávy jsou uvedeny výsledky geotechnického průzkumu pražcového podloží stávajících traťových úseků, v jejichž stopě bude provedena výstavba nově železniční tratě, nebo ve kterých se plánuje rekonstrukce železničního spodku.

V počátku stavby v km cca 107,662 se nová přeložka trati odklání od stávající trati v nově vybudované odbočně Nová Hospoda. Přeložka mírným obloukem směřuje do prostoru MÚK D5 a silnice I/26 u osady Sulkov. Dále je vedena severně od obce Líně a severně a severozápadně od obce Zbůch. V km cca 122,700 - nové staničení (km 11,300 = 121,700) - výhybna Chotěšov u Stoda se přeložka napojuje na stávající železniční trať.

Dále přeložka opouští stávající žel. trať cca v km 123,300 a je ukončena za žst. Stod v km 128,890.

Přeložka v km 108,121 – 122,700 (nové staničení)

Navržená trasa přeložky zlepšuje parametry stávající železniční tratě. Trasa zcela opouští stávající trať a je až do staničení cca km 10,900 vedená vlevo od ní. V daném km cca 10,900 přeložka kříží stávající trať a je dále vedena vpravo od ní. Ve staničení cca km 122,700 nová trasa přimyká ke stávající trati zprava – oblast stávající výhybny Chotěšov u Stoda.

Přeložka v km cca 123,300 – 128,870 (nové staničení)

Druhá přeložka začíná cca v km 123,300 a je ukončena cca v km 128,870 za žst. Stod. Niveleta přeložky je vedena převážně v náspech a zářezech, pouze v krátkém počátečním a závěrečném úseku je vedena i v úrovni terénu. V oblasti žst. Stod využívá částečně stávající koleje, resp. těleso žel. spodku.

Průzkumné práce byly navrženy pro získání informací o základových poměrech v úsecích nové přeložky. Práce spočívaly v provedení průzkumných inženýrskogeologických vrtů a odběrů vzorků

zemin a vody k laboratorním rozborům. Pro přeložky byly dále využity vrty, které byly vrtány pro jiné stavební objekty, archivní vrty a jiné průzkumné díla (dynamické penetrace apod.).

Pro novou přeložku trati bylo realizováno celkem 81 průzkumných jádrových vrtů o celkové metráži 619,3 bm. Z toho bylo provedeno 7 monitorovacích trvale vestrojených vrtů o metráži 64,2 bm. Vzorkování a metráž vrtů a sond byla přizpůsobena aktuálně zastiženým podmínkám v daném místě a dále požadavku odpovědných projektantů. Dále byly využity archivní IG vrty a dynamické penetrace pro jiné stavební objekty a průzkumy.

Mosty, zdi a pozemní objekty

V části zprávy E.3.1.1.3. jsou zpracovány průzkumy pro mosty, propustky a zdi. Rozsah průzkumných prací byl pro jednotlivé stavební objekty stanoven zejména na základě stanovení požadavků odpovědných projektantů jednotlivých objektů. Seznam stavebních objektů, pro které byl proveden průzkum je v tabulce č. 2. Pro ověření základových poměrů jednotlivých objektů byly hloubeny průzkumné vrty, z vytipovaných vrtů byly následně odebrány vzorky zemin, hornin a podzemní vody. Všechny vrty byly polohově a výškově zaměřeny.

Vrtné práce provedly firmy Stavební geologie - IGHG, spol. s r.o., NN Company s.r.o., vrtné práce byly provedeny vrtnými soupravami UGB 1VS, UGB 544, Mercedes DBSL 100 a mobilní pásovou soupravou Massenza MI2. Vrty byly provedeny jádrovým rotačním způsobem na sucho, byly vrtány pomocí TK roubíkových korunek, v řezných průměrech \varnothing 220 mm, \varnothing 195 mm, \varnothing 175 mm a \varnothing 156 mm, v případě potřeby bylo použito pracovní pažení. Při zastižení pevnějších poloh hornin skalního podloží byly vrty do konečné hloubky vrtány pomocí diamantových korunek na výplach, \varnothing 76 mm, do úrovně zastižení pevných hornin.

Celkem bylo odvrtáno 60 ks IG vrtů pro mostní a další pozemní stavební objekty. Po geologické dokumentaci, odběru vzorků zemin a podzemní vody byly vrty likvidovány dusaným záhozem vytěženou zeminou.

Všechny inženýrskogeologické vrty byly geodeticky zaměřeny. Geologické profily provedených vrtů jsou obsaženy ve zprávách k jednotlivým objektům. Vrtné práce probíhaly v období od srpna 2021 do listopadu 2021.

Detailně jsou práce dokladovány a zpracovány v samostatných pasportech a to celkem pro 9 objektů řešených v rámci 1. etapy:

- SO 1-20-01 Železniční most v km 0.215
- SO 1-21-01 Propustek v km 107.819
- SO 1-21-02 Propustek v km 107.908
- SO 1-21-03 Propustek v km 0.585
- SO 1-23-01 Opěrná zeď (silnice km 0.423-0.490)
- SO 2-20-01 Železniční most v km 1.046
- SO 2-21-01 Propustek v km 1.192
- SO 2-22-01 Silniční most v km 1.535
- SO 2-23-01 Zárubní zeď (silnice) km 1.050-1.173

Kontaminace šterkového lože

V této etapě nebyl proveden průzkum kontaminace pražcového podloží. V části E.3.1.1.4 jsou výsledky průzkumu provedeného v předchozí etapě. Jsou zpracovány výsledky kontrolních chemických analýz vzorků zemin šterkového lože a konstrukčních vrstev pražcového podloží. Cílem chemických analýz odebraných vzorků bylo orientační ověření míry znečištění šterkového lože ve zkoumaném úseku.

Pro chemické analýzy bylo v rámci stavby odebráno 7 reprezentativních směsných terénních vzorků tak, aby poskytly informaci o znečištění použitých stavebních materiálů. Reprezentativní terénní vzorky byly vytvořeny z místních vzorků, které byly po odběru homogenizovány v plastové nádobě a po zmenšení hmotnosti kvartací následně umístěny do vzorkovnice (dvojitý polyetylenový sáček). Hmotnost jednotlivých reprezentativních vzorků činila vzhledem k zrnitostnímu složení odebíraných stavebních materiálů a zemin 3 - 5 kg.

Vzorky byly dodány do akreditované zkušební laboratoře ALS Czech Republic, s.r.o. (č. akreditace 1163), kde byly upraveny (homogenizovány) a byly z nich vytvořeny laboratorní a zkušební vzorky,

které byly podrobeny požadovaným zkouškám. Duplicitní vzorky jsou archivovány pro případné kontrolní zkoušky.

Rozsah zkoušek vycházel z tabulky č. 6.1 z přílohy č. 6 k vyhlášce č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů a z tabulek 2.1, 4.1 a 10.1 z vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady a přílohy č. 9 zákona č. 9/2009 Sb. Ekotoxicita byla ověřována v rozsahu tabulky č. 10.2 z vyhlášky č. 294/2005 Sb. na čtyřech testovaných organismech v neředěném vodném výluhu.

Pedologický průzkum

V této etapě nebyl proveden pedologický průzkum. V části E.3.1.1.5 jsou výsledky pedologického průzkumu, v rámci předchozí etapy byl pedologický průzkum proveden za účelem získání podkladů pro bilanci kulturních vrstev půdy, resp. k vynětí pozemků ze ZPF podle Zákona ČNR č. 334/1992 Sb. „O ochraně zemědělského půdního fondu“ ve znění pozdějších novelizací.

Průzkum byl proveden formou rekognoskace terénu a provedení pedologických sond. Makroskopická dokumentace půdního profilu byla zaměřena zejména na mocnost a kvalitu humusového horizontu. Hustota sondáže byla přizpůsobena terénním, geologickým a půdním poměrům a rozsahem plánovaných trvalých záborů části parcel z pozemkového katastru v místech plánovaných úprav. Zároveň bylo při vyhodnocování pedologického průzkumu přihlédnuto k nově realizovaným inženýrskogeologickým vrtům v trase nové železniční trati. Celkem bylo provedeno a vyhodnoceno 130 sond, které byly provedeny sondovací pedologickou tyčí do hloubky max. 0,80 m. Z provedených sond lze určit navrhovanou mocnost skřívky, která bude v rozmezí 20 – 50 cm. V některých úsecích je doporučeno půdní horizont z důvodů jeho špatné kvality neskrývat.

Průzkum bude sloužit jako podklad pro provedení skřívky humusových horizontů v rámci nově budovaných přeložek, a to v místech plánovaných úprav s trvalými zábory zemědělské půdy.

g) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavby dráhy „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně) – 1.etapa“ se nenachází v území, které požívá ochrany podle zvláštního právního předpisu.

Územní systém ekologické stability

Dotčený traťový úsek je situován převážně v extravilánu, jihozápadně od města Plzně na katastrálních územích výše uvedených obcí. Přímo nezasahuje do žádného prvku nadregionální úrovně ÚSES, kříží několik prvků regionální úrovně. Lokální prvky ÚSES funkční či navržené jsou kříženy na několika místech, eventuálně se vyskytují řádově nižší stovky metrů od stavby. Ovlivnění funkčnosti prvků ÚSES se nepředpokládá.

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné příloze této dokumentace E.1.2.2.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.

Nadregionální úroveň ÚSES

Širším zájmovým územím prochází osa nadregionálního biokoridoru K 50 a nachází se zde rovněž ochranná zóna tohoto nadregionálního biokoridoru. S plochou dotčenou modernizací předmětného úseku železniční trati nadregionální biokoridor K 50 územně nekoliduje.

Regionální úroveň ÚSES

Trať protíná několik prvků regionální úrovně ÚSES. Cca v km 111 kříží severní okraj RB 1078, resp. jižní část RK 1078.

Lokální (místní) prvky ÚSES

V grafické části aktuálně platného ÚP města Plzně (výkresu V. ÚSES) nejsou v trase záměru vyznačeny žádné prvky ÚSES místní úrovně.

Dle ÚP Vejprnice jsou v trase záměru situována 3 lokální biocentra: 15c01, 1078-2015-01 a 201501 a několik nefunkčních LBK a LBC (bez označení).

Významné krajinné prvky (VKP)

Na území města Plzeň je vyhlášeno 70 registrovaných krajinných prvků. Město Plzeň je rozděleno do deseti městských obvodů, v záměrem dotčených obvodech Plzeň 3 a Plzeň 10 – Lhota se dle §6 zákona č. 114/1992 Sb. nachází registrované VKP. Žádný z uvedených registrovaných VKP není stavbou negativně ovlivněn.

Ke střetu navrženého záměru s VKP, dle §3 zákona č. 114/1992 Sb., rovněž nedochází.

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné příloze této dokumentace E.1.2.2.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.

Pozemky určené k plnění funkce lesa a zemědělský půdní fond (PUPFL ZPF).

Předmětná stavba vyvolá zásah do pozemků určených k plnění funkcí lesa včetně ochranného pásma lesních porostů (§ 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů).

Stavba vyvolává trvalý, dočasný a dlouhodobý (nad 1 rok) zábor zemědělského půdního fondu.

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné příloze této dokumentace E.1.2.2.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.

Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území přírody (dále jen „ZCHÚ“) jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb. Území přírodovědecky či esteticky velmi významná nebo jedinečná lze vyhlásit za zvláště chráněná. Kategorie zvláště chráněných území jsou následující: národní parky (dále jen „NP“), chráněné krajinné oblasti (dále jen „CHKO“), národní přírodní rezervace, přírodní rezervace (dále jen „PR“), národní přírodní památky, přírodní památky (dále jen „PP“).

Tzv. velkoplošné ZCHÚ (CHKO, NP) se v zájmovém území nenacházejí, nejbližší CHKO Brdy je vzdáleno více než 23 km východním směrem, CHKO Český les pak více než 30 km západním směrem. Záměrem rovněž nedochází k územnímu konfliktu s tzv. maloplošnými ZCHÚ. Nejbližším ZCHÚ je PR Nový rybník mezi obcemi Líně a Úherce (nová trasa prochází v její bezprostřední blízkosti – cca 50 m od okraje ochranného pásma PR). Přírodní rezervace je menší území soustředěných přírodních hodnot se zastoupením ekosystémů typických a významných pro příslušnou geografickou oblast.

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné příloze této dokumentace E.1.2.2.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.

Natura 2000

V dotčeném území se nenachází lokality chráněné v rámci NATURA 2000. Na území Plzeňského kraje zasahují dvě PO – PO Křivoklátsko a PO Šumava, jejichž plocha zaujímá z velké části stejnojmenné CHO a NP. Nejbližší EVL Dobřany (kód CZ0323826) s rozlohou 47,39 ha je vzdáleno od stavby více 5 km jihovýchodním směrem.

Předmětný záměr není v kolizi s lokalitami NATURA 2000. Z hlediska možného ovlivnění EVL a PO dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. bude v rámci procesu EIA vydáno příslušným orgánem ochrany přírody (Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství) stanovisko ve smyslu výše uvedeného paragrafu. Podrobně je tato problematika řešena v samostatné příloze této dokumentace E.1.2.2.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.

Památné stromy

Stavba není v územní kolizi se žádným památným stromem.

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné příloze této dokumentace E.1.2.2.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.

Ochrana krajinného rázu a přírodní parky

V rámci záměru jsou navrženy protihlukové stěny (Podrobně je tato problematika řešena v samostatné příloze této dokumentace E.1.2.2.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí), a komunikační stožáry bezdrátové sítě GSM-R, které mohou ovlivnit vnímání krajinného rázu.

V případě realizace záměru s novou přeložkou trati dojde k jistému ovlivnění krajinného rázu, avšak stávající krajina je historicky ovlivněna těžbou nerostných surovin a převážná část trasy se nachází na orné půdě.

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné příloze této dokumentace E.1.2.2.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.

Navrhovaná nová ochranná pásma a chráněná území

Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, 100 m od osy krajní koleje u celostátní dráhy budované pro rychlost nad 160 km/h a nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranice obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č. 266/1994 v platném znění).

Změnu OPD je nutné provést z důvodu, že se jedná v převážné části o novostavbu. Ke změně OPD dále dojde v souladu s převodem majetku na SŽ, s.o., a to pozemků potřebných pro provozování dráhy.

Ochranné pásmo silnic I. třídy

Ochranným pásmem silnic I. třídy se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 50 m od osy přilehlého pásu vozovky.

Ochranné pásmo silnic II a III. třídy

Ochranným pásmem silnic II. a III. třídy se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu.

Ochranné pásmo elektrického vedení

Veškerá kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m pro vedení do 110kV a 3 m pro vedení nad 110kV od krajního kabelu na každou stranu.

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu:

u napětí nad 1kV do 35kV včetně	1 m pro závěsná kabelová vedení
u napětí nad 1kV do 35kV včetně	2 m pro vodič s izolací
u napětí nad 1kV do 35kV včetně	7 m pro vodič bez izolace
u napětí nad 35kV do 110kV včetně	12 m
u napětí nad 110kV do 220kV včetně	15 m
u napětí nad 220kV do 400kV včetně	20 m
u napětí nad 400kV	30 m

Ochranné pásmo plynovodů

u plynovodů a přípojek do Ø 200 mm včetně	4 m
u plynovodů a přípojek od Ø 200 mm do 500 mm včetně	4 m
u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek, jimiž se rozvádějí plyny v zastavěném území obce.....	1 m

U plynových zařízení se dále podle zákona č. 222/1994 Sb. stanovuje bezpečnostní pásmo, které je definováno stejně jako ochranné pásmo, ale je pro:

vysokotlaký plynovod do DN 100 15 m

vysokotlaký plynovod do DN 250 20 m

Ochranné pásmo telekomunikací

Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Ø 500 mm včetně 1,5 m

Ø > 500 mm 2,5 m

h) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Přírodní zdroje a poddolovaná území

Horninové prostředí jako jedna ze základních složek životního prostředí ovlivňuje svojí stavbou a vlastnostmi využití území především prostřednictvím těchto faktorů:

- zdroje nerostných surovin
- poddolovaná území
- svahové deformace

V zájmovém území a v jeho širším okolí (cca do 5 km) se dle surovinového informačního systému (<http://www.geofond.cz/>) nachází řada dobývacích prostorů, chráněných ložiskových území, ložisek a prognózních zdrojů a průzkumných území. V rámci Plzeňského kraje je právě v řešeném území – v okolí Plzně, Nýran a Zbůchu (společně s historickými oblastmi Stříbra a Kašperských hor) evidována největší četnost důlních děl.

Lokalita, přes kterou prochází 1. etapa 1. stavby Plzeň – Domažlice, byla historicky zatížena značnými poklesy terénu, které v současné době dle nivelačních měření prokazují v posledních pěti letech minimální poklesy. Jedná se řádově o milimetry a to jak minusové (pokles) tak i plusové (zdvih). ***Podle ČSN 79 0039, kap. 2.2. se jedná o účinky spojitě, podle tabulky I, str. 13 se jedná o skupinu stavení V.***

V lokalitě řešené 1. etapou 1. stavby Plzeň – Domažlice stavba nekřížuje žádné aktivní nebo zrušená ložiska nerostných surovin.

Pro ovlivnění stavby vlivem zakládání na poddolovaném území byly zpracovány dodatky k původnímu průzkumu poddolování – Ing. Daniel Prečuch - soudní znalec v oboru – 05/2023

Záplavové území

Zájmové území stavby nezasahuje do žádného úředně stanoveného záplavového území.

Zájmové území stavby neprochází rizikovým územím s povodňovým ohrožením při přívalových srážkách. (zdroj: www.povis.cz, mapa rizikových území při přívalových srážkách).

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné příloze této dokumentace E.1.2.2.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.

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

Vliv prováděné stavby na okolí

Při výstavbě budou prováděny práce zahrnující zejména:

- Přípravné práce v podobě skryvky ornice a podorniční
- Výstavba provizorních staveništních komunikací
- Výstavba mostních objektů a propustků
- Výstavba pozemních budov pro technologické zajištění provozu dráhy

- Zemní práce při výstavbě zářezů a násypů
- Manipulace a přesuny značného množství zeminy a stavebních materiálů v podzemní i na povrchu
- Výstavba inženýrských sítí
- Výstavba pozemních komunikací, železničního svršku a spodku
- Práce na trakčním vedení
- Konečné terénní úpravy

Během výstavby je nutné dodržet limity hluku z výstavby:

6:00 – 7:00 hod.: LAeq,T = 60 dB(A)

7:00 – 21:00 hod.: LAeq,T = 65 dB(A)

21:00 – 22:00 hod.: LAeq,T = 60 dB(A)

22:00 – 6:00 hod.: LAeq,T = 45 dB(A)

Doprava bude probíhat v denní době od 7 do 21h, ve výjimečných případech i v noci (např. během přeprav nadrozměrných nákladů atp.).

Veškeré práce, při kterých vzniká nadměrný hluk, budou přednostně prováděny v zastavěné oblasti v pracovních dnech, mimo zastavěnou oblast i o víkendech.

Vybraný dodavatel stavby po upřesnění stavebních prací a nasazení strojů a mechanismů musí požádat o časově omezené povolení ve smyslu zákona 258/2000 Sb., § 31 v platném znění v případě nutnosti provádění hlučných prací v noční době.

Stavba bude mít vliv na okolí stavby, a to především:

- lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace
- zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky
- omezení veřejnosti jak výlukami v železniční dopravě, tak nutností využívání např. objízdnych tras při uzavírce mostních objektů, silniční omezení (zúžení atp.) a pod.
- zvýšením četnosti jízd nákladních automobilů v místě stavby a navazujících tras.

Eliminace těchto vlivů je částečně možná, závisí především na zodpovědnosti dodavatele stavby, který by měl dbát na dodržování základních požadavků, stanovených legislativou (bezpečnostními předpisy, protipožárními předpisy, havarijním řádem a pod). Pro minimalizaci negativních dopadů realizace stavby na životní prostředí je nutno:

- snižovat prašnost klopením, uložený sypký materiál musí být zakryt plachtami dle §52 zák.č. 361/2000Sb.
- udržovat příjezdné komunikace v čistotě a dobrém technickém stavu
- zhotovitel stavby je odpovědný za náležitý technický stav svého strojového parku
- náklady na vozidlech ukládat tak, aby nedocházelo k uvolňování materiálů
- hlukově náročné práce provádět jen v nejnutnějším rozsahu a dodržovat hygienické limity
- organizací práce minimalizovat počty jízd nákladních aut, minimalizovat omezení silniční dopravy v oblasti výstavby
- vyloučit možnost znečištění zemin či vod únikem ropných látek ze stavební mechanizace
- zabezpečit ochranná pásma a ochranu objektů a zeleně
- stavba bude vybavena soupravou pro asanaci případného úniku ropných látek

Ve stavbě jsou navržena recyklační základna šterkového lože, a to u křižovatky silnic II/180 a II/203 v oku mimoúrovňového křížení, společná pro 1. a 2. stavbu.

Spotřeba betonových a asfaltobetonových směsí bude ve stavbě pokryta ze stacionárních betonáren v lokalitě stavby.

Skrývky budou realizovány dle potřeb stavby podle HMG výstavby stavebních objektů. V místech, kde nebude probíhat stavební činnost bude ponechán stávající porost, vyjma plochy nutné pro

tranzitní staveništní techniku. Z důvodu zhoršení rozptylových podmínek není přípustné realizovat bezdůvodné skrývky ve větším rozsahu, než nevyžaduje stavební činnost v daném místě a časovém horizontu.

Pro potřeby samotné realizace byl vypracován Havarijní plán, viz samostatná příloha E.2.9.

Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,

Zajištění ploch ZS a staveniště jako takového je nutno splnit ve smyslu nařízení vlády č.591/2006Sb. Jedná se zejména o zajištění proti vstupu nepovolaných osob.

Jedná-li se o staveniště v zastavěném území, musí být jeho hranice souvisle oploceno do výšky 1,8 m (stejně tak veškerý materiál a vybavení stavby). Výjimku představují pouze tzv. liniové stavby (např. stavba dálnic, silnic, produktovodů) a krátkodobé práce, u kterých lze využít jiných variant (např. ohrazení zábradlím, bezpečnostní páskou, střezem fyzickou osobou). Nelze-li souvisle oplocení staveniště v zastavěném území z technologických nebo provozních důvodů provést, musí být zajištěno jiné vhodné opatření, např. **střežení pověřenou fyzickou osobou**. Ve všech ostatních případech musí být tedy staveniště v zastavěném území souvisle oploceno a označeno bezpečnostními značkami. Oplocení nesmí ohrožovat bezpečnost dopravy na veřejných komunikacích. Staveniště včetně zařízení jež jsou zcela nebo z části umístěna na veřejných komunikacích a prostranstvích se musí zabezpečit, výrazně označit reflexními značkami a za snížené viditelnosti náležitě osvětlit a opatřit výstražnými světly.

Vjezdy na staveniště musí být označeny dopravními značkami, provádějícími místní úpravu provozu vozidel na staveništi. Před zahájením stavby musí dopravně inženýrské opatření projednáno a odsouhlaseno místním dopravním inspektorátem.

Nepoužívané otvory, prohlubně, jámy a jiná místa, kde hrozí nebezpečí pádu fyzických osob, musí být zakryty, ohrazeny, nebo zasypány.

Odvádění srážkových vod ze staveniště musí být zabezpečena tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch ZS a staveništních tras. Výstavba retenčních nádrží je navržena v prvních fázích realizace stavby. V místě nepropustných zemin budou zářezové partie přednostně realizovány tak, aby byl zajištěn gravitační odtok vody.

Zhotovitel zajistí, aby únikové cesty, východy a dopravní komunikace k nim včetně přístupových cest byly stále volné. Prostory určené pro práci, chodby, schodiště a jiné komunikace měly stanovené rozměry a povrch.

Zpevnění ploch ZS se provede vrstvou šterku nebo zapanelováním. Zřízení ploch ZS včetně přístupu k nim je součástí přípravných prací stavby, před započatím vlastních stavebních prací. Po ukončení jejich využívání budou ZS neprodleně uvolněny a terén upraven do původního stavu. Plochy zařízení staveniště nejsou závazná. Projektové řešení vybavení ZS není předmětem řešení stavby, dokumentace řešení ZS a jeho realizace bude součástí dodávky.

Kácení zeleně je navrženo v období vegetačního klidu, které je pro tuto stavbu od 1.9. kalendářního roku. Při kácení stromů v únoru a březnu za mírné zimy je třeba provést kontrolu stromů ornitologem, aby bylo zamezeno kácení stromů s aktivním hnízdem. Během stavby je nutné respektovat okrajové prvky dřevin podél obvodu stavby a v případě potřeby je vhodným způsobem ochránit (dřevěné bednění, omotání plastovým husím krkem apod.). Při změně termínu realizace je toto třeba respektovat, aby nebyla narušena reprodukce populací volně žijících živočichů a poškozována fauna.

Vliv dokončené stavby na okolí

S ohledem na charakter stavby –rekonstrukce stávajících staveb a novostavba železniční tratě a zařízení v nové poloze – stavba ovlivní okolní stavby a pozemky. Stavba též změní podmínky ochrany okolí. Z výsledků zpracované hlukové studie (příloha E.1.2.2) je patrné, že ve výhledovém stavu dochází oproti roku 2000 k nárůstu počtu projíždějících vlaků, který je částečně kompenzován využitím modernějších vozů vybavených kotoučovými brzdami a v případě nákladních vlaků nekovovými brzdovými špalíky, které mají rovněž vliv na snížení hlučnosti vlaku. Z provedených výpočtů vyplývá,

že pro fázi výstavby nejsou navrhována realizace protihlukových opatření a ve většině výpočtových bodů není nutno realizovat protihluková opatření, která jsou nakonec v projektu částečně ponechána z důvodu, že jimi bylo argumentováno v průběhu územního řízení a byly majitelům okolních pozemků slíbeny při osobním jednání, v rámci požadavků původně platné hlukové legislativy.

Navržená stavba nemá vliv ani na výšku stavby.

Vliv stavby na odtokové poměry v území

Navržená stavba upravuje v dané lokalitě odtokové poměry, kdy srážkové vody jsou nově z železničního tělesa v km 0,200 – 1,008 převážně sváděny do stávajícího propustku v ev. km 114,756 na stávající jednokolejně trati Plzeň – Vejprnice. Do tohoto propustku je soustředěno odvodnění i náhradní přístupové komunikace SO 2-30-01ležící vlevo trati v ž.km 0,500 – 0,710. Tento propustek ústí na lesní pozemek, kde je umožněno rozlítí těchto vod a jejich přirozené zasakování.

Dále je z důvodu přípravy pro 2. etapu stavby, kdy budou svedeny srážkové vody ze zářezu km 2,158 – 1,166 do prostoru křížení s ulicí Prostřední v km 1,025, již v této 1. etapě realizována mezi novostavbou dvoukolejně trati a stávající jednokolejnou tratí Plzeň – Vejprnice nová retenční nádrž o objemu 556 m³ s řízeným odtokem 50,4 l/s a dobou vyprázdnění 183 minut.

j) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Asanace

V rámci stavby není požadováno.

Bourací práce

K demolicím jsou navrženy ty objekty:

- které jsou v kolizi s umístěním stavby
- které jsou ve špatném stavu
- které nevyhovují nové technologii

Demolované stavby budou ovzorkovány na látky škodlivé ŽP s důrazem na azbest. Před demolicí je nutné zjistit napojení objektů na inženýrské sítě a vedení IS, které je v dosahu demolice. Objekt bude odpojen od IS, odstraněno jeho vybavení a provedena vlastní demolice. Demolice se provede včetně základových konstrukcí většinou do hloubky cca 0,5 m pod terén, pokud okolnosti nepožadují odstranění konstrukcí až na rostlou zeminu nebo jiné řešení. V případě podsklepení nebo odkrytí jímky, šachty apod. se provede zasypaní zeminou a zhutnění. Následně se provede kontrola zhutněných zasypů. Studny nejsou předmětem demolice. Terén okolo objektu se uvede do stavu, který odpovídá okolnímu povrchu.

Stručné údaje o rozsahu demolice jednotlivých pozemních objektů, které budou předmětem vydání demoličního výměru, jsou uvedeny v kap. B.2.7. této STZ. Podrobnosti k ostatním objektům jsou uvedeny v příslušných částech dokumentace, které řeší dotčené stavební objekty.

Přehled demolice v rámci projektu Plzeň – Domažlice 1. stavba		
Poloha (ž. km)	Stavební objekt	Stručný popis
107,775	1-11-01	Objekt technologie odbočky
107,820	1-21-01	Náhrada propustku novým
107,909	1-21-02	Náhrada propustku novým
107,840 – 108,290 (0,175)	1-42-01	Demolice části oplocení vlevo a vpravo trati, s částečnou náhradou
108,041	1-11-01	Zpevněná plocha v bývalé zahrádkářské kolonii
0,212	1-20-01	Náhrada mostu novým
0,595 – 1,010	2-42-02	Demolice části oplocení
0,860 – 1,000	2-45-01	Demolice rekreačních objektů
1,225 – 1,360	2-42-02	Demolice části oplocení a jeho náhrada

Kácení porostů

Viz. kapitola této zprávy B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav. S ohledem na rozsah liniové stavby je problematika dokladována v samostatné příloze této dokumentace E.1.2.2.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí a v SO 6-83-01.1 Plzeň - Stod, kácení a náhradní výsadba.

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

Stavba si dle aktuálních podkladů, informace z katastru nemovitostí, vyžádá jak zábory zemědělského půdního fondu (ZPF) - trvalý i dočasný dlouhodobý (nad 1 rok), tak pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL), a to včetně zásahu do ochranného pásma lesních porostů (§ 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů).

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné příloze souhrnné technické zprávy E.1.2.2.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí, kde jsou uvedeny i aktualizované výměry jednotlivých druhů pozemků.

l) Územně technické podmínky - zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Stavba má charakter liniové stavby. V zastavěném území se v souběhu se stavbou nachází nebo jí křížuje síť stávajících komunikací a technické infrastruktury.

Technická infrastruktura

V prostoru novostavby, kde se odehrává rozhodující stavební činnost, bude stavba napojená na stávající síť technické infrastruktury – kanalizaci a energetiku a budou řešeny nové přípojky k již stávajícím sítím, případně nové přípojky k přeložkám těchto sítí.

V rámci realizace stavby budou provedeny stavební úpravy na nevyhovujících kříženích a souběžích drážních inženýrských sítí i sítí cizích majitelů a správců. Jedná o přeložky nebo ochranu sítí ve správě či majetku těchto organizací:

Drážní organizace

- Správa železnic, s.o. OŘ Plzeň - Správa tratí Plzeň
- Správa železnic, s.o. OŘ Plzeň - Správa mostů a tunelů
- Správa železnic, s.o. OŘ Plzeň - Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Plzeň
- Správa železnic, s.o. OŘ Plzeň - Správa elektrotechniky a energetiky
- SŽ s.o. Správa železniční telematiky (SŽT)
- SŽ s.o. Centrum techniky a diagnostiky (CTD)

Plynárenské a teplárenské organizace

- GasNet, s.r.o.

Telekomunikační organizace

- T-Mobile Czech Republic a.s.
- T-Mobile Infra CZ s.r.o.
- Vodafone Czech Republic a.s.
- ČD Telematika a.s.

Ostatní organizace

- Správa veřejného statku města Plzně, příspěvková organizace
- Vodárna Plzeň a.s.

Podmiňující, vyvolané a jiné související investice a předpoklady resp. nároky na jejich zabezpečení

Pro realizaci stavby jsou nutné podmiňující investice správců, kteří si zpracování realizační dokumentace a potřebných stavebních povolení řeší ve své správě. Jedná se o tyto přeložky:

ČEZ distribuce:

- SO 1-73-92 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, přeložka nadz. vedení Vn ČEZ Distribuce, a.s. v ž.km 0,506
Česká telekomunikační infrastruktura, a.s. (CETIN)
- SO 1-73-03 Přeložka sdělovacích kabelů CETIN v ž.km 0,436

Tyto oba dva záměry jsou v dokumentaci uvedeny jako souběžné stavby a záměr je s nimi koordinován.

Ostatní přeložky inženýrských sítí uvedené v dokumentaci jsou charakteru vyvolaných investic a lze za ně považovat přeložky a zabezpečení stávajících inženýrských sítí cizích majitelů a správců nacházejících se v bezprostřední blízkosti stavby. Tyto přeložky jsou pak řešeny v této dokumentaci v části: D.2.1.5.3, D.2.1.5.5, D.2.1.6. Dále pak přeložky a úpravy stávajících komunikací D.2.1.8 dotčených jak samotnou stavbou, tak staveništní dopravou po dobu realizace stavby.

Veřejná dopravní infrastruktura

Silniční dopravní systém

Využitím přílehlé silniční sítě - městské a místní komunikace města Plzně ve správě Správa veřejného statku města Plzně. V rámci stavby budou řešeny přeložky několika místních komunikací, ve správě obcí.

Železniční dopravní systém

Trať Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN leží na významné spojnici České republiky a německé spolkové země Bavorsko a je součástí celostátní dráhy i transevropské dopravní sítě TEN-T. Trať je v celé délce jednokolejná neelektrizovaná, v obvodu ŽST Plzeň dvoukolejná, elektrizována střídavou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz. V obvodu ŽST Plzeň Nová Hospoda, na trati probíhá provoz v nezávislé trakci. Provoz je řízen podle předpisu SŽDC D1.

Trať má dle knižního jízdního řádu čísla 180 (Plzeň – Domažlice – Furth im Wald), v nákresech jízdních rádek a v TTP je trať označena číslem 712A (Plzeň – Česká Kubice st. hr.).

Trať organizačně náleží obvodu SŽDC, Stavební správa západ, OŘ Plzeň, PO Plzeň v úseku Plzeň (včetně) – Výhybna Chotěšov (mimo) a PO Klatovy v úseku Výhybna Chotěšov (včetně) – Česká Kubice st. hr.

Napojení na železniční dopravní infrastrukturu je realizováno v km 107,500 do stávající dvoukolejné trati. Následně je v rámci 1. etapy ukončeno v km 1,250 novostavby železniční trati, kde naváže napojení 2.etapy této stavby a současně je ponecháno i napojení do stávající jednokolejné trati v novém ž km 108,600, kde začíná navazující investice Plzeň – Domažlice 2. stavba.

V rámci 1. etapy stavby Plzeň Domažlice 1. stavba nejsou zřizovány veřejnosti přístupné části dráhy (železniční stanice a zastávky), tudíž v rámci 1. etapy 1. stavby není řešeno bezbariérové užívání stavby.

m) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí

Jedná se převážně o novostavbu železniční trati. Stavba bude realizována na pozemcích cizích vlastníků, částečně na pozemcích ve vlastnictví ČR s právem hospodaření pro Správu železnic, státní organizace příp. ČD, a.s. K realizaci stavby je nutný výkup pozemků bez ohledu druhu pozemků, jedná se především o pozemky charakteru polí, luk, lesních porostů, které jsou ve vlastnictví jiných subjektů, a dále nutnost dočasně využít některé z přílehlých pozemků pro plochy ZS (zařízení stavenišť) a přístupy ke staveništi. Celkový přehled nutných výkupů na základě jejich členění je uveden v části dokumentace E.1.5.2 Majetkoprávní část.

Pro plochy ZS jsou navrženy jako dočasné zábory převážně do 1 roku.

Při posuzování a stanovení záborů mimodrážních pozemků byla v průběhu zpracování provedena aktualizace údajů z katastrálního úřadu.

Vzhledem k neustále probíhajícím zápisům změn v katastru nemovitostí je třeba počítat s tím, že může dojít v průběhu stavebního řízení i v průběhu realizace stavby ke změnám.

n) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Seznam pozemků dotčených novým OP dráhy	
Katastrální území dle KN	Parcelní číslo
Skvrňany	879, 880, 882/1, 882/2, 883, 884/1, 885/1, 887/1, 945/2, 945/3, 945/11, 945/15, 945/18, 945/21, 945/22, 945/23, 945/24, 945/25, 945/26, 945/35, 945/43, 954/3, 954/7, 954/11, 954/14, 954/17, 954/18, 954/21, 972/3, 972/5, 972/8, 972/9, 972/18, 972/19, 972/21, 972/22, 972/25, 972/26, 972/32, 973/3, 973/4, 973/5, 973/8, 973/10, 974/2, 974/3, 974/4, 974/5, 974/6, 974/7, 976/2, 976/4, 977/1, 977/10, 977/14, 982/1, 982/2, 982/4, 982/5, 982/6, 982/7, 978, 979, 980, 981, 982/8, 983, 984, 985, 986, 987/1, 987/4, 987/5, 1029/1, 1029/2, 1029/3, 1029/5, 1915/5, 1915/11, 1915/12, 1916/4, 1916/5, 1917/1, 1917/4, 1917/5, 1917/6, 1917/7, 1917/8, 1917/10, 1917/11, 1917/12, 1917/14, 1917/15, 1917/16, 1917/17, 1917/18, 1917/19, 1917/21, 1917/22, 1917/28, 1918/1, 1919/1, 1919/3, 1919/5, 1919/6, 1919/7, 1919/8, 1920/1, 1920/2, 1920/3, 1920/4, 1920/5, 1920/6, 1920/7, 1920/8, 1920/9, 1920/10, 1920/11, 1920/12, 1920/13, 1920/14, 1920/15, 1920/16, 1920/17, 1920/18, 1920/20, 1920/21, 1920/22, 1920/23, 1920/24, 1920/25, 1920/26, 1920/27, 1920/28, 1920/29, 1920/30, 1920/31, 1920/32, 1920/33, 1920/34, 1920/35, 1920/36, 1920/38, 1920/43, 1920/46, 1920/48, 1921/1, 1921/3, 1921/5, 1921/6, 1922/1, 1922/2, 1922/7, 1922/11, 1922/12, 1922/13, 1922/14, 1922/26, 1922/29, 1968, 1970/2, 1970/3, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 2001/1, 2001/2, 2001/3, 2001/4, 2002, 2008, 2009/1, 2009/2, 2010, 2011, 2012, 2014/2, 2014/36, 2014/40, 2014/41, 2014/42, 2014/43, 2014/44, 2014/45, 2014/46, 2014/47, 2014/48, 2014/49, 2014/105, 2014/108, 2014/109, 2014/127, 2014/134, 2017/15, 2017/17, 2017/20, 2017/21, 2017/22, 2017/28, 2017/29, 2017/45, 2017/46, 2017/47, 2017/48, 2017/49, 2017/50, 2017/51, 2017/52, 2017/53, 2017/54, 2017/66, 2017/70, 2017/71, 2017/72, 2017/75, 2017/90, 2017/91, 2017/92, 2020, 2021, 2024/1, 2025/1, 2025/3, 2043/14, 2043/16, 2043/127, 2043/129, 2043/132, 2043/137, 2043/140, 2043/152, 2043/154, 2043/170, 2043/177, 2043/178, 2043/202, 2043/203, 2043/207, 2048, 2077/1, 2079/20, 2079/21, 2079/22, 2086/7, 2086/8, 2086/9, 2086/10, 2086/11, 2086/12, 2086/16, 2086/13, 2086/39, 2086/40, 2086/41, 2088/1, 2088/2, 2090/2, 2090/4, 2093/1, 2093/4, 2093/5, 2093/6, 2093/11, 2093/12, 2093/13, 2093/14, 2093/15, 2093/16, 2093/18, 2094/1, 2094/2, 2095/1, 2095/2, 2096, 2097, 2098/1, 2098/2, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104/1, 2104/2, 2104/3, 2105, 2106, 2107/1, 2107/2, 2108, 2109, 2567/1, 2567/3, 2567/7, 2572/1, 2590/1, 2590/2, 2591/1, 2608/2, 2608/3, 2608/4, 2611/2, 2614/1, 5455/1, 5455/2, 5455/3 a 5455/8

o) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

V prostoru staveniště a v jeho okolí jsou připravovány další investice a stavby Správy železnic s.o., a dalších investorů, a to i na pozemcích Správy železnic, s.o., nebo v ochranném pásmu dráhy a stavby na stavbou dotčeném území, které bezprostředně souvisí nebo navazují na stavbu „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně) -1.etapa“ a jsou v různém stadiu připravenosti. Dále pak stavby souběžné, které nemají na tuto stavbu bezprostřední návaznost.

Z hlediska souběžných a navazujících staveb, které je nutné se stavbou „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně) – 1.etapa“ koordinovat, se jedná o stavby železniční, dopravní a ostatní.

V dotčeném území se jedná zejména o následující stavby:

Železniční stavby:

- „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně) – 2.etapa“
- „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)
- „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, TNS Skvrňany“

Ostatní stavby:

- Bytové domy Plzeň – Zátíší – koordinace z pohledu umístění a návazností na zařízení staveb dráhy (PHS, mostní objekty, zářezy apod.) (akce v přípravě – studie).
- Pěší propojení Skvrňany – Zátíší - koordinace z pohledu návazností komunikací a prostupů skrz drážní těleso (Útvar koncepce a rozvoje města Plzeň – stavba v přípravě).

Veškeré výše uvedené souběžné a navazující stavby a záměry jsou zakresleny v přehledné situaci stavby, část C.1, a v koordinačních situacích stavby, část C.3.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze nebo objektu - kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.,

Stavba je kombinací novostavby nové trati v úseku Plzeň (mimo) – Chotěšov (mimo) a kompletní modernizací trati úseku Chotěšov (včetně) – Stod (včetně) v souladu s Centrální komisí ministerstva dopravy schválenou variantou Studie proveditelnosti (dále jen SP) „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice“.

Novým řešením železniční tratě, mostních objektů, železničních stanic, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, trakčního vedení a energetických zařízení dojde k podstatnému zvýšení bezpečnosti železničního provozu a prostupnosti dotčeným územím. Výrazně se sníží vibrace, emise hluku a exhalace. Výstavbou nové trati dojde k zvýšení kapacity tratě, zkrácení cestovní doby, zvýšení atraktivity, kvality a kultury cestování.

Stavba Plzeň Domažlice 1. stavba 1. etapa řeší navázání 1. stavby PD-1 na již realizovaný dvoukolejný úsek trati za železniční zastávkou Plzeň – Skvrňany směrem na Domažlice a nové propojení stávající tratě na Nýřany na plánovanou novostavbu dvoukolejně trati směrem na Stod. Z důvodu požadavku na urychlení projekční přípravy přistoupil investor k rozdělení celé stavby do dvou etap, kdy je uvažováno s realizací 1. etapy současně s navazující 2. stavbou Plzeň – Domažlice, která řeší přestavbu stávající trati přes Nýřany od k.ú. Skvrňany po k.ú. Zbůch ve stávající jednokolejné stopě pro zajištění přímé obsluhy dotčených obcí nacházejících se v tomto traťovém úseku.

Z důvodu stavby v intravilánu města Plzně je navrženo ukončení této etapy až v km 1,500 novostavby železniční dvoukolejně trati na Stod, aby veškeré zemní práce a uzavírky ulic nutné pro stavby mostních konstrukcí v rámci 1. a 2. stavby proběhly v jednom termínu a emisně nezatěžovaly toto území 2x samostatně. Je plánováno, že 2. etapa stavby PD-1 naváže svým začátkem na konec realizace 1. etapy stavby PD-1.

Začátek stavby: km 107,550 – navázání na stavbu Uzel Plzeň, 3. stavba

Konec stavby: km 108,715 868 (stávající staničení km 114,767 174) - napojení na stavbu „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba“

km 1,500 novostavby trati směrem na Stod (odtud bude pokračovat 2. etapa této stavby)

b) Účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě

Stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně) -1.etapa“ má charakter liniové železniční stavby, určené pro provoz vlaků osobní a nákladní dopravy. Stavba je modernizací (novostavbou) dopravní infrastruktury (železniční), jejíž účel užívání je dopravní stavba dráhy. Jedná se o jednu z dílčích staveb na rameni Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN, která zajistí kapacitní dvoukolejný koridor mezi uvedenými městy s možností cestování rychlostí $V=200$ km/h, tak aby se železniční doprava stala konkurenceschopnou individuální automobilové dopravě. Současně vytvoří i dostatečnou kapacitu pro provoz nákladních vlaků současně v obou směrech, zajistí možnost jejich křížování či předjíždění a umožní přesun nákladní dopravy na železnici.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně) – 1.etapa“ má charakter trvalé stavby.

d) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby, vliv na dopravní obslužnost území, navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, zatížitelnost a prostorová průchodnost, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních;

Hlavní náplní této stavby je příprava pro kompletní novostavbu železniční trati v úseku Plzeň (mimo) – Stod (včetně) dle varianty 5 studie proveditelnosti „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice“ a jejich aktualizací. Stavba je novostavbou a změni dosavadní využití a zastavěnost území.

Stavba 1. etapy navazuje v lokalitě Nová Hospoda na stavbu „Uzel Plzeň, 3. stavba“, kde se odpojuje další stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba“, která je vedena ve stávající stopě přes obce Vejprnice a Nýřany a znovu se na novou trať napojuje v zastávce Zbůch v obvodu žst. Chotěšov. Mezi Plzní a Stodem je trasa navržena v nové stopě pro rychlost až 200 km/hod. Na trase budou vystavěny dvě nové zast. – Líně a Chotěšov u Stoda a dvě žst. – Chotěšov, se zastávkou Zbůch v obvodu žst. Chotěšov a Stod. Zastávka Zbůch bude umístěna nově cca 300 m od stávající zastávky, žst. Stod bude zcela přestavěna s novou konfigurací kolejiště v místě stávající stanice. 1.etapa té stavby končí v novém dvoukolejném úseku v km 1,500, kde navazuje 2. etapa této stavby řešící novostavbu železniční tratě až za ŽST Stod, kde se provede provizorní napojení na stávající stav, které bude odstraněno v rámci realizace 3. stavby Plzeň – Domažlice.

Nová trasa realizovaná v rámci 1. etapy této stavby vede v zastavěném území Skvrňany a Vejprnic. Kříží dvě místní komunikace v intravilánu města Plzně a prochází poddolovaným územím. Stavba řeší nová přemostění a přeložky různých kategorií komunikací (polní, lesní cesty, místní komunikace). Převážná část mostních objektů bude realizována jako nové železniční mosty. Nové mostní objekty budou splňovat ČSN EN 1991-2 na LM se součinitelem $\alpha=1,21$.

Napojení na železniční dopravní infrastrukturu zůstávají zachována v lokalitě Nové Hospody, Zbůchu a Stoda, kde se novostavba bude napojovat na rekonstruované nebo stávající úseky trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN.

Podle § 3a zákona č. 266/199 Sb. o dráhách jsou výše uvedená železniční trať jako dráha celostátní, součástí evropského železničního systému. Dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, je železniční trať Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN součástí sítě TEN-T.

Novostavba trati zajistí prostorovou průchodnost UIC GC, traťovou třídu zatížení UIC D4, dostatečnou kapacitu dráhy, dodržení hygienických limitů hluku a vibrací, zajištění přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace podle Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (TSI-PRM), vztahující se

dle vyhlášky. č. 398/2009 Sb., § 1, odst. 3, na stavbu dráhy zařazené do evropského železničního systému. Pouze části stavby nespádající pod působnost těchto TSI-PRM, jako jsou vyvolané úpravy stávajících komunikací, budou posuzovány podle vyhl. č. 398/2009 Sb.

Dále se jedná o následujících zlepšení kvalitativních parametrů, směřující zejména k:

- uvedení úseku Plzeň - Stod do takového stavu, kdy nové železniční objekty a zařízení budou v rámci kompletní modernizace trati uvedeny do takového stavebního a provozního stavu, který odpovídá současným požadovaným technickým parametrům pro zvýšení kapacity, efektivity i bezpečnosti železničního provozu,
- zajištění bezpečného a spolehlivého provozu,
- zajištění traťové rychlosti do 200 km.h-1, zajištění prostorové průchodnosti pro ložnou míru GC a minimální traťovou třídu zatížení D4,
- splnění parametrů daných technickou legislativou (interoperabilita, třída zatížení, prostorová průchodnost, elektromagnetická kompatibilita, přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace,...),
- nové zabezpečovací zařízení umožňující nasazení ERTMS/ETCS L2 pro zajištění interoperability.

Základní údaje o kapacitě stavby

Začátek stavby: km 107,500 – navázání na stavbu Uzel Plzeň, 3. stavba (již realizováno)
Konec stavby: km 108,715 686 (stávající staničení km 114,767 174) - napojení na stavbu „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba“
(stávající stav, souběžná investiční akce)
km 1,500 novostavby trati směrem na Stod (odtud bude pokračovat 2. etapa této stavby)
Délka stavby: 1,216 km + 1,500 km = 2,716 km

Staničení trati je navrženo s plynulým navázáním na staničení předchozího úseku tj. na stavbu „Uzel Plzeň, 3. stavba“. Dále návrh staničení odpovídá „Souhrnnému vyjádření OŘ Plzeň k návrhu staničení trati Plzeň – Česká Kubice – st. hranice, včetně návrhu pojmenování nové trati v úseku Nová Hospoda – Chotěšov přes zast. Líně v souvislosti se stavbou „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice“.

Přehled TUDU:

- 0301 M1
- 0301 04
- 0302 02

Navázáním zabezpečovacího zařízení na stávající stav zasahuje stavba do ŽST Vejprnice a ŽST Plzeň Hlavní nádraží.

Staniční zabezpečovací zařízení:

3. kategorie typu elektronické stavědlo.....1 ks
počet výhybek zabezpečených SZZ (bez výkolejek)5 ks

Traťové zabezpečovací zařízení:

3. kategorie (každá kolej zvlášť)0 ks

Sdělovací zařízení:

Kamerový systém.....1 ks
PZTS1 ks
Základnové radiostanice GSM-R.....1 ks
Integrační koncentrátor DDTs1 ks
Přenosový systém MPLS GSM-R.....1 ks
Datový přepínač2 ks

Sdělovací kabelové rozvody (metalické/optické)	29 050 m
• Metalické kabely	2 880 m
• Optické kabely	13 900 m
• HDPE trubky	12 270 m
Železniční svršek:	
60E2	2 831 m
Počet nově vložených výhybek:	
tvar UIC60	5 ks
J60-1:26,5-2500-PHSI	3 ks
J60-1:14-760-PHSI	2 ks
Sanace žel. spodku:	
násypy	100 222 m ³
výkopy	126 135 m ³
odvoz na skládky	20 596 m ³
nakupované kamenivo	17 410 m ³
asfaltový beton	1 310 m ³
ZZVC	7 586 m ³
nové příkopy TZZ3	998 m
nové příkopy TZZ4	278 m
nové trativody	1 037 m
nová svodná potrubí	192 m
nové příkopové žlaby UCH/UCB/J	802,5 m
Trakční vedení:	
stavební část (brány a podpěry vč. základů)	6,3 km
montážní část (vodiče, závěsy, kotvení, propojky)	8,7 km
kabelové vedení	0,8 km
ukolejnění vodivých konstrukcí	3,5 km
Ohřev výměn:	
EOV	6 ks
Žel. mosty, propustky, zdi:	
železniční mosty	nové.....2 ks
	demolice.....2 ks
propustky	nové.....4 ks
	demolice.....2 ks
zdi opěrné / zárubní	nové.....3 ks
Protihlukové stěny:	
PHS nově zřizované	615 m
Komunikace:	
místní komunikace	přeložky / úpravy 589 m
	nové..... 503 m
přístupové polní	nové..... 338 m
Demolice:	
nemovitosti s parcelním číslem	480 m ³ OP

úpravy staveniště – demolice nemovitostí bez parc. čísla..... 1 036 m³ OP
demolice stávajícího oplocení 820 m

Nové budovy:

Zastavěná plocha..... 127 m²
Obestavěný prostor 744 m³
Délka nového oplocení..... 618 m

Požadavky na zábory cizích pozemků:

bez výkupu 90 798 m²
trvalé celkem 104 561 m²
ZPF 18 753 m²
PUPFL 65 657 m²
ostatní 20 151 m²
dočasné celkem 20 806 m²
ZPF 7 192 m²
PUPFL 7 182 m²
ostatní 6 432 m²

Kácení:

Mimolesní zeleň:

odstranění křovin..... 6 300 m²
kácení s odstraněním pařezů do průměru 0,5 [m] 1720 ks
kácení s odstraněním pařezů do průměru 0,9 [m] 28 ks
kácení s odstraněním pařezů nad průměru 0,9 [m] 0 ks

PUPFL:

odstranění křovin..... 7 286 m²
kácení s odstraněním pařezů do průměru 0,5 [m] 8 000 ks
kácení s odstraněním pařezů do průměru 0,9 [m] 700 ks
kácení s odstraněním pařezů nad průměru 0,9 [m] 43 ks

Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provo7zu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Prostorová průchodnost pro ložnou míru: UIC GC
Přechodnost pro mostní objekty: D4/traťová rychlost
Třída zatížení: D4

Tabulka úpravy rychlostí v 1. stavbou neřešeném navazujícím úseku:

Staničení [km]	Rychlost [km.h ⁻¹]			
	stávající	V ₁₀₀	V ₁₃₀	V ₁₅₀
106,556 - 107,117	120	140	150	150 ^{*)}
107,117 – 107,600	120	160	160	160

Pozn.: *) – rychlostní profil V₁₅₀ nebyl v této stavbě zaveden, hodnota V₁₅₀ byla nyní doložena, limitem rychlosti je splnění parametru n₁=4V.

Tabulka rychlostí v hlavních kolejích:

Staničení [km]	Rychlost [km.h ⁻¹]			
	stávající	V ₁₀₀	V ₁₃₀	V ₁₅₀
107,600 - 107,859	120	160	160	160

107,859 – 108,120	100	160	160	160
0,000(108,120) – 0,200	-	160	160	160
0,200 – 1,500	-	160	200	200
108,120 – 108,241	100	120	120	120
108,241 – 108,716	100	125	135	140

SOUPIS ZMĚN V PROJEKTU OPROTI VYDANÉMU ÚR:

SO 1-71-01 Přeložka vodovodu DN 500 (km 0,437)

Oproti původnímu návrhu, kdy byla přeložka vedena v nové stopě je nyní na základě zpracovaných průzkumů využito stávající vodovodní štol, ve které je stávající potrubí zdvojeno a přepojení je řešeno v nejkratší možné trase se současným zdvojeným potrubím, jako v předešlém stupni dokumentace. Na pojení na stávající stav je řešeno za objektem přeložky pozemní komunikace SO 2-30-01. Změna řešení tohoto SO si nevyžádala žádného nového pozemku nový pozemek, který v předešlém stupni nebyl stavbou dotčen.

SO 2-30-01 Přístupová komunikace podél trati (km 0.500 - km 0.850)

Větev pozemní komunikace, která zajišťovala přístup k zahrádkářské kolonii v ž.km 0,875 – 1,000 je v úseku ž.km 0,700 – 0,875 nově vedena přimknutá k tělesu dráhy. Důvodem pro tuto změnu je majetkové projednání s majiteli dotčených pozemků, pro které byly původně nedotčené části jejich pozemků nyní již nevyužitelné, a byl z jejich strany požadavek na jejich plný výkup. Investor s péčí řádného hospodáře tedy rozhodnul, že komunikace bude vedena po těchto zbytkových plochách a dojde k omezení výkupů u jiných původně dotčených pozemků. Technické řešení bylo zvoleno tak, aby trvalé zábory v pozemcích v k.ú. Skvrňany p.č. 2009/1 a 2009/2 nepřekročily původně uvedené výměry trvalých záborů a nedošlo tak k poškození vlastníků výše uvedených pozemků. Změna řešení tohoto SO si nevyžádala žádného nového pozemku nový pozemek, který v předešlém stupni nebyl stavbou dotčen.

SO 2-70-01 Přeložka dešťové kanalizace DN 250 (pod komunikací v km 1,189)

V ž.km 0,750 – 1,025 byla doplněna dešťová kanalizace, která zachytává srážkové vody z SO 2-30-01 nacházející se výše nad tratí, které není možno odvést přes původně navržené odvodnění z důvodu nového směrového vedení upravené pozemní komunikace. Změna řešení tohoto SO si nevyžádala žádného nového pozemku nový pozemek, který v předešlém stupni nebyl stavbou dotčen.

SO 2-30-02 Přístupová komunikace k technologické budově SPS (km 0,900)

Původní přístupová komunikace byla rozšířena o úsek v ž.km 0,705 – 0,825 pro zajištění přístupu údržby ke stávajícím inženýrským sítím a dále byla rozšířena o větev „B“, řešící náhradní přístup na lesní pozemky v k.ú. Skvrňany a k.ú. Vejprnice v ž.km 1,030 – 1,135 podél stávající trati nad nově zřizovanou retenční nádrží z důvodu přerušení původního přístupu touto retenční nádrží v rámci SO 1-11-01.1. Změna řešení tohoto SO si nevyžádala žádného nového pozemku nový pozemek, který v předešlém stupni nebyl stavbou dotčen.

SO 1-11-01.1 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, železniční spodek

V ž.km 1,050 vznikla retenční nádrž o objemu 556 m³, aby byly dodrženy podmínky nakládání s povrchovými vodami a byl eliminován povodňový přítok vod z drážního tělesa do místní vodoteče – vejprnického potoka. Odtok z retenční nádrže je navržen jako řízený 50,4 l/s, s přepadem pro případ přeplnění retenční nádrže.

V ž.km 0,020 – 0,153 vznikla jako součást železničního spodku zárubní zeď. Důvodem pro její doplnění bylo zpřesnění průběhu stávajícího terénu v rámci jeho doměření, které ukázalo, že původní předpoklad průběhu terénu byl odchýlný od skutečného stavu a nebylo možno realizovat zábor pozemků nad tratí.

Nově vzniklé součásti tohoto SO nevyžadují dodatečné zábory původně stavbou nedotčených pozemků.

e) Informace o údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci;

Viz. kapitola B.1.b) této zprávy.

f) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení, uvedení části dokumentace, ke kterým se vztahuje

Navržené řešení optimalizace trati si nevyžaduje souhlasy s odchylným řešením, výjimek a úlevových řešení z norem a předpisů.

g) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,

Viz. kapitola B.1.d) této zprávy.

h) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Viz. kapitola B.1.g) této zprávy.

i) Základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí apod.,

Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Energetická bilance – EOv

Příkon EOv (instalovaný = soudobý):	129 kW
Odhad roční spotřeby EOv:	54,6 MWh/rok

Energetická bilance – technologická budova Nová Hospoda

Příkon instalovaný:	71 kW
Příkon soudobý:	48 kW
Odhad roční spotřeby:	137,85 MWh/rok

Celková spotřeba vody

Stavba nemá nároky na zásobování vodou.

Výpočet odtoku dešťových vod

Stoky jsou dimenzovány v souladu s ČSN 75 6101 (Stokové sítě a kanalizační přípojky) na intenzitu 15-ti min deště s periodicitou $n=0,5$ (pro návrh odvodnění v obytném území). Dle Truplových tabulek návrhových intenzit srážek je u stanice Plzeň-Doudlevec hodnota **150 l/s.ha**.

Železniční spodek byl posouzen na déšť s periodicitou $n=0,2$ s návrhovou intenzitou u stanice Plzeň-Doudlevec **196 l/s.ha.**

vyústění	Odvodňovaná plocha (ha)	Celkový odtok (l/s)	Způsob likvidace vod
km 107,795	0,0757	4,87	vsak na terénu
km 107,910	1,0676	93,99	vsak na terénu
km 0,175	0,3069	20,52	vsak na terénu
km 0,585	1,8003	166,45	Stávající propustek
Km 1,065	4,3501 ^{*)}	488,88 ^{*)}	Retenční nádrž

Pozn.: ^{*)} výpočet byl proveden i s navazujícím příkopem, který bude realizován v 2. etapě této stavby

Výpočet parametrů retenční nádrže v km 1,050

Doba deště	intenzita deště	redukována plocha	$Q_{\text{přítok}}$	Q_{odtok}	Objem nádrže
T(min)	I (l.s/ha)	S (ha)	(l/s)	(l/s)	V(m ³)
5	340	2.90	987.5	50.4	281.1
10	250	2.90	726.1	50.4	405.4
15	196	2.90	569.2	50.4	466.9
20	160	2.90	464.7	50.4	497.1
30	119	2.90	345.6	50.4	531.3
40	95.2	2.90	276.5	50.4	542.5
60	69.3	2.90	201.3	50.4	543.0
90	50	2.90	145.2	50.4	511.8
120	39.7	2.90	115.3	50.4	467.0

j) Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy,

Zahájení realizace stavby po předání staveniště zhotoviteli k 11.8.2025. V období od 11.8.2025 do 1.7.2025 budou provedeny práce bez vlivu na drážní provoz, jedná se o:

Od 11.8. 2025 bude zahájeno kácení, které následně umožní zahájení stavebních prací.

- Zahájení zemních prací v místě zárodku nového drážního tělesa, využitelná zemina z výkopových partií bude přednostně ukládána do tělesa nového násypu bez mezideponování, což má příznivý vliv na plochy mezideponií a současně je umožněna konsolidace násypového tělesa a minimalizováno riziko následného sedání. Vedlejším efektem je rozložení staveništní dopravy do širšího časového období a nižší špičková frekvence vozidel TNV.
- Během zemních prací musí být zachovány stávající přístupy k nemovitostem, a to včetně přístupů pro IZS.
- Výstavba mostu SO 2-20-01 mimo křídlo zasahující do ulice Prostřední.
- Výstavba nové technologické budovy SO 1-40-01 a venkovní trafostanice SO 1-64-02 pro napájení z TV.
- Výstavba nové zdi z vyztužených zemin SO 1-23-01, pilotové zdi SO 2-23-01 a pilotové zdi v místě stávajícího fotbalového hřiště.
- Rekonstrukce stávající spojnice Vejprnické a Regensburské včetně nové komunikace SO 2-30-01 do zahrádkářské kolonie. Přístup je nutné zajistit co nejdříve neboť je limitující pro práce v místě ulice Prostřední.
- Přeložky inženýrských sítí ve vazbě na výše uvedené SO.

Od 16.1.2026 bude zahájena dlouhodobá výluky od km 107,600 po ŽST Vejprnice, která je navržena v zákrytu s výlukou související drážní stavby.

- Ve výlucce budou přestavěny stávající mostní objekty v ev.km 115, 213 (v rámci související drážní stavby) a v ev. km 114,388 jako SO 1-20-01 této stavby.
- Proběhne výstavba rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně trakčního vedení vyloučeného úseku trati. Proběhne pokládka inženýrských sítí.
- Bude přeložena ulice Prostřední do definitivní polohy a v návaznosti dokončeno křídlo nového prefabrikovaného mostu SO 2-20-01 a dokončeny jeho zásypy.
- Ke konci výluky musí být odzkoušeny a připraveny k aktivaci všechny technologie, zejména tedy sdělovací zařízení včetně GSM-R, zabezpečovací zařízení a silnoproudá technologie. Nasazení a ověřovací provoz ETCS a GSM-R je uvažováno v cca 14denním předstihu před uvedením stavby do zkušebního provozu (ještě za zastaveného provozu pravidelné drážní dopravy).

Po 16.8.2026 (skončení výluky tratě) budou probíhat dokončovací práce.

- Bude zaveden zkušební provoz.
- Následné podbití kolejí, pantografická zkouška, definitivní regulace TV.
- Budou dokončeny práce na zárodku nového drážního tělesa bez dopadu na drážní provoz po stávající trati.
- Budou postupně rušeny plochy zařízení staveniště a provedeny definitivní terénní úpravy.

Během dlouhodobé výluky - zastaveného provozu, od km 107,600 po ŽST Vejprnice navržena NAD, přímé linky v úseky Plzeň – Jižní předměstí – Nýřany, zastávkové linky se zastávkami plzeň Skvrňany, Vejprnice a Tlučná.

k) Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, harmonograjích trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

Realizace stavby v rozsahu SO a PS, které mají vliv na drážní provoz je navržena v rámci dlouhodobé výluky související drážní stavby. Realizace ostatních SO a PS je navrženo realizovat mimo toto období (před/po), jedná se zejména o zemní práce na zárodku nového drážního tělesa z důvodu velkých zemních prací a konsolidace násypového tělesa a dokončovací práce po zavedení zkušebního provozu. Součástí těchto částí jsou i přeložky inženýrských sítí, komunikací, trakčního vedení, výstavba technologická zařízení, mostní objekty a další stavební objekty.

Stavba, stejně tak jako související stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ by měla být napájena z nové TNS Skvrňany. S ohledem na předpokládanou dobu výstavby stavební části 1 rok a montáž a přezkoušení vnitřní technologie TNS s měniči 2 roky není reálné, aby TNS byla pro stavbu „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ uvedena do provozu a pravděpodobně ani pro úsek související stavby do ŽST Nýřany. Napájení tudíž bude pravděpodobně možné pouze ze stávající napájecí stanice v Doudlevcích, kdy vzhledem ke zpracovaným energetickým výpočtům, které poukázaly na hraniční stav napájení, bude v tomto úseku do doby realizace TNS Skvrňany z trakčního vedení napájena pouze provozní technologie a provoz bude veden v nezávislé trakti.

Kromě napájení z TNS (ať už nové, či stávající) je potřeba pro provoz technologické budovy zajistit přeložku NN ČEZu zajišťující vlastní spotřebu TB a současně záložní napájení při výpadku napájení z trakčního vedení.

Po dokončení železničního svršku bude současně s pracemi na trakčním vedením provedeno měření a vyhodnocení systému GSMR v délce trvání cca 4 týdny. Nicméně, s ohledem na návaznost na související stavbou „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ bude z důvodu této stavby od 16.1. 2026 – 16.8.2026 zkoušen a zaváděn systém GSM-R a ETCS při nepřetržité výlucce v úseku Odbočka Nová Hospoda – Vejprnice – Nýřany.

Nepřetržitě vyloučení provozu:

Je navržen zastavený provoz v úseku od km 107,600 - ŽST Vejprnice od 16.1.2026 – 16.8.2026.

I) Orientační náklady stavby

Celkové investiční náklady jsou aktuálně kalkulovány na 1,844 mld. Kč.

B.2.2 Zásady urbanistického, architektonického začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení

Převážná většina stavebních objektů nevyžaduje zpracování urbanistického, architektonického a výtvarného řešení. V rámci stavby budou použity výrobky běžně používané na dopravních stavbách.

Architektonický návrh byl motivován snahou, aby pokud možno nově navrhované objekty, zařízení a konstrukce tvořili harmonický a vyvážený celek se stávajícími drážními objekty a konstrukcemi, ale i s okolní krajinou. Snahou bylo respektovat dnešní tvarové a barevné řešení a hledat symbiózu s novým architektonickým návrhem a logicky navázat na již dokončované úseky modernizace.

Protihlukové stěny

Konstrukce PHS je navržena z prefabrikovaného systému, založena na vrtaných pilotách a na železobetonových základových patkách dle místních podmínek. Svislým nosným prvkem jsou železobetonové sloupky. Výplňový systém bude tvořen soklovými a absorpčními prefabrikovanými panely. Barevné řešení PHS vychází z architektonického řešení stavby (součástí DUR). Probarvení ploch je navrženo v odstínech zelené a okrové barvy.

Technologické objekty

Architektonické řešení vychází z obdobných již navrhovaných a realizovaných objektů jako např. u stavby Uzel Plzeň. Jedná se o technologické objekty s rovnou střechou, jednoduchého až funkcionalistického výrazu, které svým řešením naznačují svoji technologickou náplň. Fasády budou do určité míry barevně členěny, aby celkový výraz byl oživen a nepůsobil příliš tvrdě a monotónně. Snahou bude sledovat kontinuitu a návaznost na předcházející části trasy.

B.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení

a) Popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení

Celková koncepce technické řešení stavby je složena z technických řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů řešící vždy samostatně fungující část stavby v dané profesi.

Hlavní náplní této stavby je zřízení zárodku novostavby dvoukolejné železniční trati Plzeň – Stod v katastrálním území Skvrňan a zajištění nového napojení stávající trati do Nýřan na tento zárodek dvoukolejné trati.

Stavba navazuje v lokalitě Nová Hospoda na realizovaný stav v rámci akce „Uzel Plzeň, 3. stavba“ v km 107,500. Následně v km 108,121 se odpojuje nové napojení stávající trati, které následně řeší samostatná související stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba“, která řeší modernizaci a elektrizaci stávající trati vedené ve stávající stopě přes obce Vejprnice a Nýřany a znovu se na novou trať napojuje v zastávce Zbůch v obvodu žst. Chotěšov. Mezi Plzní a Stodem je trasa vedena v nové stopě navržené pro rychlost až 200 km/hod. Konec stavby v rámci 1. etapy je v km 1,500 v lese za Novou Hospodou, kde se naváže 2. etapa této stavby.

Železniční svršek traťových a hlavních staničních kolejí se navrhuje v souladu se Směrnicí č. 28/2005 tvaru 60E2 na bezpodkladnicovém upevnění W14 (ve výhybkách KS) na betonových pražcích B91S. Štěrkové lože z nového drceného kameniva frakce 32-64. Všechna zařízení budou splňovat podmínky TSI INF, TSI-PRM a TSI ENE. Železniční spodek bude z převážné části vybudovaný nový a bude tvořen pomocí násypů, zářezů a konstrukčních vrstev, které budou zajišťovat dostatečnou únosnost pláň tělesa železničního spodku. Odvodnění nového tělesa bude zajištěno soustavou zpevněných příkopů, příkopových žlabů a trativodů.

Součástí stavby jsou technologická zařízení, nezbytná pro provoz dráhy – traťové zabezpečovací zařízení 3. a staniční zabezpečovací zařízení 3 kategorie, typu elektronické stavědlo, použití systému ETCS LEVEL 2 s jednou radioblokovou centrálou pro celý úsek Plzeň – Domažlice, sdělovací zařízení, výstavba trakční napájecí stanice, výstavba nových trafostanic 22/0,4 kV, napájení z nových trafostanic

22/0,4 kV umístěných v technologických budovách, výstavba nových spínacích a napájecích stanic, výstavba trakčního vedení, elektrický ohřev výhybek a další objekty podrobně uvedené v částech D.1 a D.2.

Zhodnocení staveniště

Na hlavním staveništi a podél staveniště jsou podzemní a nadzemní rozvody a zařízení. Na základě podkladů jednotlivých správců sítí byla příslušná vedení zakreslena do koordinačních situací C.3 Koordinační situační výkres. Inženýrské sítě jsou v těchto situacích vyznačeny odpovídajícím typem čáry s uvedením jejich správce. Vyjádření jednotlivých správců sítí jsou v dokladové části dokumentace E.1.4. Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury, dále pak jednotlivě v příslušných stavebních objektech řešících vyvolané podmiňující přeložky jednotlivých inženýrských sítí. Přesnost předaných údajů o polohách sítí, zejména podzemních, jsou v jednotlivých odvětvích různorodé. Zatímco někteří správci předali polohy svých zařízení v souřadnicích, u jiných jsou údaje orientační, formou zákresu v situaci. V rámci stavebního řízení, nejpozději však před zahájením stavebních prací v blízkosti sítí, zejména tam, kde souřadnice chybějí, je třeba požádat jejich správce o vytyčení, příp. o provedení kontrolních sond a doplnit tak jejich polohu a úplnost. Práce budou probíhat podle podmínek příslušného správce, pokud možno za jeho účasti a jeho pokynů v již předaných vyjádřeních. Případné nesrovnalosti zjištěné při určování polohy sítí musí být vždy řešeny za účasti správce daného zařízení před zahájením stavebních prací.

Před stavební činností a v některých lokalitách v průběhu prací bude nutno přeložit stávající vedení. V místech, kde jsou trasy sítí v blízkosti stavebních úprav, např. u výstavby nového nástupiště, je počítáno s jejich přeložením. S výměnou kabelů se počítá pouze v nejnútnejším rozsahu. Na potřebnou dobu budou sítě odpojeny.

Staveniště v současné době má většinou podobu zarostlých pozemků, kde bude nutno nejprve nutno realizovat kácení, následně sejmutí biologické vrstvy a lesní hrabanky. Přístup na staveniště je možný ze sítě stávajících místních komunikací.

b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Viz. kapitola B.2.1.i) Základní bilance stavby této zprávy.

c) Celková spotřeba vody

V rámci 1. etapy nejsou zřizovány SO, které vyžadují zásobování vodou.

d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

S ohledem na rozsah liniové stavby je problematika dokladována v samostatné příloze této souhrnné technické zprávy s označením E.1.2.2 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.

Využití dosavadního hmotného majetku

Materiál železničního svršku bude na základě rozvahy a dle předkategorizace, která zjistí jeho stav, určen k dalšímu případnému využití. Bude přitom respektována Směrnice SPRÁVA ŽELEZNIC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem.

Materiál šterkového lože bude dle zjištěné využitelnosti recyklován a použit do šterkového lože.

e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Stavba nemá požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě. Stavba si buduje v rámci stavby dráhy vlastní neveřejnou komunikační síť v rámci provozních souborů v části dokumentace D.1.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

V rámci 1. etapy 1. stavby nejsou zřizovány veřejně přístupné části dráhy – nástupiště v železničních stanicích a zastávkách.

Požadavky na technické parametry staveb a zařízení

Komunikace

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb.

Přechody pro chodce budou doplněny bezbariérovými úpravami (varovný – 40 cm a signální – 80 cm pás) a budou nasvíceny speciálním přechodovým svítidlem. Všude kde je navržen snížený obrubník mezi chodníkem a vozovkou (například ve vjezdech) bude zřízený varovný pás z hmatné dlažby z odlišné barvy.

Materiály z nichž budou vytvořené bezbariérové úpravy musí splňovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a Technické návody TZÚS 12.03.04.

Požadavky na realizaci stavby

Všechny komunikace pro pěší, které budou dotčeny stavbou nebo budou v nezbytném rozsahu procházet stavenišťem musí být vhodně vyznačeny a odděleny od stavby dle podmínek stanovených v příloze č.1 k NV č. 591/2006Sb a musí splňovat požadavky bodu 4 Výkopy a staveniště přílohy č.2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.. Ostatní přístupy musí být zabezpečeny výstražnými tabulkami se zákazem vstupu cizích osob na staveniště.

Lávky přes výkopy musí být min. 900 mm široké s výškovým rozdílem nejvíce do 20 mm po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku, jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm. Prostor u lávek přes výkopy a omezení provozu těmito pracemi musí umožnit otočení vozíku a zajistit manipulační prostor 1500 x 1500 mm.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

a) Popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení

Řešení ochrany před úrazem elektrickým proudem je dále řešeno podle zásad ČSN 33 2000-4-41 ed.2 a ve smyslu ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 nově zřizovaných trakčních podpěr. Ochrana před úrazem elektrickým proudem je řešena ukolejněním u všech trakčních podpěr a vodivých konstrukcí v prostoru ohroženém trakčním vedením. Ukolejnění bude provedeno v místech s kolejovými obvody zabezpečovacího zařízení nepřímým ukolejněním, to je prostřednictvím zařízení omezující napětí. V ostatních případech budou trakční podpěry připojeny přímo na kolej.

Požadavky na uzemňovací soustavu objektu spínací stanice a trakční napájecí stanice vyplývají z požadavků na uzemňovací síť jednotlivých technologií a uspořádání napájecího systému jako celku. Pro uzemnění se uvažuje společná uzemňovací soustava vn a nn. Vzhledem k nebezpečí, která mohou vzniknout při přechodových jevech, tj. vznik nebezpečného potenciálu a případné šíření bludných proudů ze stejnosměrné trakce je nutné na vedení zaústěných do technologických objektů z objektů a zařízení mimo společnou uzemňovací síť, provést opatření proti zavlečení nebezpečného potenciálu a šíření bludných proudů podle příslušných norem. Podle ČSN 34 1500 smí být zemní odpor ochranného uzemnění spínací stanice nejvýše 2 Ω . Velikost odporu (max. 10 Ω) a situování zemniče (min. 15 m od ostatních uzemnění) sondy napěťové zemní ochrany vůči ochrannému a pracovnímu uzemnění musí odpovídat ČSN 33 3505 ed.2. Areály spínací stanice a trakční napájecí stanice budou oploceny proti vniknutí nepovolaných osob.

b) Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů

Podrobně řešeno v samostatné části dokumentace E.3.1.6 Korozní měření.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

D.1 Technologická část

D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 1-01-01 ŽST Plzeň hl.n., úpravy SZZ

V dopravně se vybuduje nové staniční zabezpečovací zařízení s řídicí částí umístěnou v místě, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie a bude umožňovat stavění vlakových ze všech/na všechny dopravní koleje. Stavění vlakových bude v základním stavu prováděno z dispečerského pracoviště v CDP Praha ze vzájemně zálohovaných pracovišť JOP ve stávajícím dispečerském sále řízené oblasti Beroun-Cheb. Do doby dokončení navazující stavby však bude trať řízena z provizorního PPV Nýřany realizované v 2. stavbě.

Značení kolejí a výhybek však vychází z projednání se SŽ v rámci dopravní technologie stavby a v rámci profese železniční zabezpečovací zařízení dochází pouze k převzetí tohoto značení, které není v plném souladu se zvyklostmi v rámci zabezpečovacího zařízení.

DNO nebude zřizována, pokud budou splněny podmínky pro její nezřizování v rámci dodávaného zařízení.

Nová stavědlová ústředna bude umístěna v nové technologické budově v místě dopravní, kde bude umístěna i ostatní technologická část jako je sdělovací místnost a místnost rozvodny NN. Napájení bude zajištěno zálohovanou sítí z nově budované trakční napájení stanice Plzeň-Skvrňany.

V rámci nového SZZ bude upraveno jak stávající vnější zařízení (v minimálním rozsahu), které bude z větší části nahrazeno novým.

V rámci tohoto PS se předpokládá zřídit novou kabelizace v celém rozsahu dopravní a navazujících částech.

V rámci tohoto PS dojde i k úpravě ŽST Plzeň hl.n. a jeho obvodu stejně tak jako k vybudování TZZ v úseku Plzeň hl.n.-Nová Hospoda.

D.1.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)

PS 10-01-01.1 Plzeň hl.n. – Stod, DOZ a ETCS

DOZ

V rámci tohoto PS dojde k rozšíření software pro systém DOZ o rozsah 1.stavby. Bude se tak jednat o lokalitu Nová Hospoda a zbylé části jako je zřízení hardware a základních částí software bude provedeno v rámci 2.stavby. V rámci tohoto PS tedy dojde k doplnění software zajišťující řízení nových dopraven z PPV Nýřany a CDP Praha.

Balízy

V rámci tohoto provozního souboru dojde k instalaci balíz ETCS v kolejišti, kde nejsou zřízeny a k jejich doplnění, demontáži a úpravám kde jsou již zřízeny. Balízy jsou v současnosti různých velikostí, ale jejich rozměry nepřekračují cca (600 x 600) mm. Jejich rozměry a počet závisí na dodavateli zařízení.

Balízy budou umístovány do všech dopravních kolejí a také do všech navazujících traťových úseků. Zde se předpokládá postup závislý na řešení volby vstupu do oblasti systému ETCS, tedy zda se bude jednat o manuální, automatický, či HOV.

Balízy se vždy umísťují do středu koleje mezi kolejnicové pásy tak, aby nedošlo k zásahu do průjezdného průřezu platného u Správy železnic, státní organizace. Balízy se budou umísťovat buď jednotlivě, nebo ve skupině pro daný směr jízdy. Toto je však závislé opět na dodavateli zařízení. Balízy se umísťují ve vztahu k rozhodným bodům jízdy, jako jsou zejména návěstní body, krajní výhybky atd..

V rámci tohoto PS budou zřízeny a umístěny jednotlivé balízy pro systém ETCS. Balízy budou umístěny tak, aby byla zaručena funkce nově budovaného systému. Bude použito jednobalízových i dvoubalízových skupin – dle funkce balízové skupiny. Budou osazeny pouze nepřepínatelné balízy, tzn. bez přivedení jakéhokoliv napájení, nebo informací metalickou, nebo optickou cestou.

V rámci PS dojde i ke zřízení nepřenositelných neproměnných návěstí. Ty budou umístovány jednak okolo trati a jednak na vybraná stávající návěstidla. Jedná se o tabulkové návěsti z reflexních materiálů odpovídající požadavkům EN.

V rámci tohoto PS dojde:

- K úpravám a demontáži balízových skupin v lokalitě Plzeň hl.n. obvod Jižní Předměstí
- K úpravám a demontáži balízových skupin v lokalitě Plzeň hl.n. obvod Nová Hospoda.

RBC

V rámci tohoto PS dojde k úpravám software, respektive k jeho rozšíření pro RBC, které bude dodáno v rámci stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“. Stavba 2. stavby dodá RBC a základní software a v rámci tohoto PS dojde k jeho rozšíření o nový rozsah a teprve následně dojde ke spuštění tohoto RBC. Neuvažují se tedy provizorní stavy a ani postupné spouštění RBC. Nové RBC, které bude dodáno ve 2. stavbě má být základní RBC pro úsek Plzeň hl.n. (mimo) – st.hr. SRN a také pro úsek do ŽST Heřmanova Huť.

Radio Block Centre (RBC) je centrální stacionární subsystém UNISIGem standardizovaného European Train Control System (ETCS) level 2. ETCS L2 je evropský standard pro radiem podporovaný interoperabilní vlakový zabezpečovač.

Dalšími úpravami bude úprava stávajícího RBC číslo 64 s názvem Plzeň ETCS_ID (DEC) = 8405056, ETCS_ID (HEX)= 804040, NID_RADIO= 79006499, NID_MN= 23098. Toto RBC je umístěno v CDP Praha v technologické místnosti ve 2.NP a bylo zřízeno v rámci předešlé stavby ETCS. V rámci tohoto PS dojde k jeho úpravě, a to z pohledu jeho zkrácení na vazbu ve směru Domažlice.

D.1.2. Železniční sdělovací zařízení

Tato skupina provozních souborů podporuje provoz na železnici zejména v dálkovém a automatickém ovládání jednotlivých zařízení, která jsou pro bezpečný a plynulý železniční provoz naprosto nezbytná. Umožňuje komunikaci s dispečerským pracovištěm na dálku, zpětnou vazbu těchto zařízení do dispečerského pracoviště, provádí kontrolu a ochranu jednotlivých železničních zařízení. V rámci této skupiny je řešena i komunikaci jednotlivých pracovníků zabezpečující železniční provoz a je řešena kabelizace pro přenos dat.

Obecně ke sdělovacímu zařízení:

- Veškeré nově dodané zařízení musí být kompatibilní s CDP Praha a stávajícími zařízeními Správy železnic (GSM-R, DDTS...).
- Nově vybudované zařízení (kamery, záznamové zařízení a vybrané indikace DDTS ŽDC), ale i stávající terminály budou v rámci této stavby začleněny do KAC a v budoucnu musí umožnit připojení do Jednotného záznamového prostředí (JZP).
- Demontáž sdělovacího zařízení bude provedena v souladu se směrnicí SŽDC č.42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“.
- Požárně bezpečnostní požadavky na minimalizaci možnosti vzniku a šíření požáru, popř. navržení podmínek pro zásah jsou stanoveny v Požárně bezpečnostním řešení (dále jen PBR).

Základním předpokladem je, že stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice - st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo)“ (dále jen 2. stavba) bude stavěna v souběhu s aktuálně řešenou stavbou (1. etapou). 2. stavba řeší i vybavení PPV a CDP.

D.1.2.1 Místní kabelizace

PS 1-02-11 Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, úprava místní kabelizace

Stávající místní kabelizace je tvořena metalickými a optickými místními vystavěnými v rámci 3. stavby Uzlu Plzeň. Kabely propojují jednotlivé objekty v Obvodu Nová Hospoda. Poněvadž dle stavebních postupů je předpokládáno, že bude v Obvodu Nová Hospoda vyloučen po dobu stavby provoz, není potřeba provizorně stávající místní kabely překládat. Tyto tedy budou demontovány a následně bude vystavěna nová místní kabelizace v Obvodu Nová Hospoda.

Nově budou položeny trubky HDPE 40/33 mezi jednotlivými určenými objekty. Do těchto HDPE trubek 40/33 následně budou zafouknuty nové místní optické kabely. HDPE trubky budou ukončeny po vstupu do určených objektů a nové místní optické kabely budou ukončeny v nových optických rozvaděčích.

Budou též položeny nové HDPE trubky z TB Nová Hospoda směrem k postům kamerového systému v kolejišti a do rozvaděčů u budoucích světelných návěstí.

D.1.2.3 Integrované telekomunikační zařízení

PS 9-02-31 Ústřední stavědlo Plzeň, úprava telefonního zapojovače

V rámci tohoto PS dojde v souvislosti s vybudováním nového VTO u vlečky Bohemia k SW doplnění a konfiguraci stávajícího telefonního zapojovače v ÚS Plzeň a dále ovládacích dotykových terminálů a IP telefonu.

D.1.2.4 Elektronická požární a zabezpečovací signalizace

PS 1-02-41 Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, EZS

V rámci tohoto PS dojde k vybudování poplachového zabezpečovacího a tísňového systému PZTS v novém technologickém objektu.

Zajištění objektů bude provedeno jako dvojstupňové (plášťová ochrana, prostorová ochrana). Pro plášťovou ochranu se navrhuje zajistit vstupní dveře do hlídaného prostoru objektu dveřními magnetickými kontakty v lehkém nebo v těžkém provedení. Prostorové zajištění střežených objektů budou zajišťovat prostorová duální čidla. Duální čidlo je kombinací čidla PIR (infrapasivního) s čidlem MW (mikrovlnným). Zabezpečovací ústředna PZTS bude umístěna ve sdělovací místnosti. Součástí ústředny bude i napájecí zálohovaný zdroj s možností dobíjení. Ústředna bude napájena ze sítě 230V/50Hz. Pro ovládání ústředny budou ústředny doplněny o řídicí moduly pro připojení bezkontaktních čteček s možností identifikace přes služební průkazy Správy železnic. Musí také umožnit napojení na centrální databázi uživatelů.

Čidla budou umístěna tak, aby byla zajištěna především plášťová ochrana objektu (okna, dveře atd.) a doplněna o ochranu vnitřních prostorů. Ústředny se navrhnou připojit pomocí technologické datové sítě a přenosového systému na dohledové pracoviště DDTS ŽDC.

Pro detekci vzniku požáru jsou v jednotlivých vytípaných místnostech na ústřednu PZTS připojeny opticko-kouřové požární hlásiče.

V rámci PS dojde k demontáži stávajícího systému PZTS ve stávajícím RD Nová Hospoda.

Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění).

D.1.2.5 Dálkový kabel, dálkový optický kabel, závěsný optický kabel

PS 1-02-51 Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, úprava stávajících DOK a TK

V současné době jsou v obvodu stavby provozovány:

- Dálkový optický kabel Ústřední stavědlo Plzeň – TB Nová Hospoda – 96 vláken
- Dálkový optický kabel TB Nová Hospoda – ŽST Vejprnice – 48 vláken
- Traťový metalický kabel Ústřední stavědlo Plzeň – ŽST Vejprnice – ZE15XN0,8

Dále bude vystavěny:

- Nový Dálkový optický kabel Ústřední stavědlo Plzeň – TB Nová Hospoda – 144 vláken
- Nové HDPE trubky pro DOK a TOK TB Nová Hospoda – Stod
- Nové traťové kabely TB Nová Hospoda – hranice stavby (Stod)

Jednotlivá vedení jsou navržena následovně:

1) Dálkový optický kabel Ústřední stavědlo Plzeň – ŽST Vejprnice – 96 vláken

Dálkový optický kabel Ústřední stavědlo Plzeň – ŽST Vejprnice 96 vláken je zafouknutý v HDPE trubce 40/33 barvy modré/1x černý pruh. Dále je zde položena HDPE trubka 40/33 barvy černé/1x modrý pruh. Tento Dálkový optický kabel koliduje s předmětnou stavbou. V rámci stavebních postupů bude tento kabel po dobu bez provozní výluky na trati demontován a v obvodu stavby neprovozován. Při výstavbě kolejiště bude položena nová kabelová trasa od hranice stavby směr Plzeň až do nové

Technologické budově Nová Hospoda. Budou položeny 3x HDPE trubky a to HDPE trubka 40/33 barvy modré/1černý pruh, HDPE trubka 40/33 barvy černé/1xmodrý pruh a HDPE trubka 40/33 barvy fialové/1xbílý pruh. Následně bude od stávajícího spojkoviště u Zastávky Plzeň-Skvrňany až do nové TB Nová Hospoda zafouknut nová kabelová délka nyní již TOK 96 vláken. TOK bude ukončen v nové Technologické budově v novém optickém rozvaděči.

Při výstavbě kolejiště směr Nýřany bude položena nová kabelová trasa od nové Technologické budovy Nová Hospoda až na hranici předmětné stavby a 2.stavby. Budou položeny 4x HDPE trubky a to HDPE trubka 40/33 barvy modré/1černý pruh, HDPE trubka 40/33 barvy černé/1xmodrý pruh, HDPE trubka 40/33 barvy fialové/1xbílý pruh a HDPE trubka 40/33 barvy šedé. Tyto HDPE trubky budou naspojovány na HDPE trubky 40/33 položené v rámci 2.stavby. V rámci 2. stavby bude do HDPE trubky 40/33 barvy modré/1černý pruh zafouknut nový TOK 48 vláken a do HDPE trubky 40/33 barvy fialové/1xbílý pruh zafouknut nový DOK 72 vláken. Oba tyto optické kabely budou ukončeny na nových optických rozvaděčích v nové Technologické budově Nová Hospoda.

2) Traťový metalický kabel Ústřední stavědlo Plzeň – ŽST Vejprnice – TCEPKPFLEZE 15XN0,8

Traťový metalický kabel Ústřední stavědlo Plzeň – ŽST Vejprnice je profilu TCEPKPFLEZE 15XN0,8, tento Traťový metalický kabel koliduje s předmětnou stavbou. V rámci stavebních postupů bude tento kabel překládán a ochraňován, tak aby byl po celou dobu stavby v provozu. Při výstavbě kolejiště bude položena nová kabelová trasa od hranice stavby směr Plzeň až do nové Technologické budově Nová Hospoda. Bude položena nová kabelová délka kabelu TCEPKPFLEZE 15XN0,8 Traťový metalický kabel bude ukončen v nové Technologické budově v nové skříni 19“.

Při výstavbě kolejiště směr Nýřany bude položena nová kabelová trasa od nové Technologické budovy Nová Hospoda až na hranici předmětné stavby a 2.stavby. Bude položena nová kabelová délka kabelu TCEPKPFLEZE 10XN0,8 Traťový metalický kabel bude ukončen v nové Technologické budově v nové skříni 19“ a naspojován na nový kabel od ŽST Vejprnice postavený v rámci 2. stavby

3) Dálkový optický kabel Ústřední stavědlo Plzeň – TB Nová Hospoda – 144 vláken

V rámci předmětné stavby bude vystavěn nový Dálkový optický kabel 144 vláken mezi Ústředním stavědlem Plzeň novou TB Nová Hospoda. Tento Dálkový optický kabel bude mezi Ústředním stavědlem a hranicí stavby zafouknut ke stávajícímu optickému kabelu 96 vláken do HDPE trubky modrá/1xčerný pruh. Od hranice stavby do nové TB Nová Hospoda bude DOK zafouknut do nové HDPE trubky 40/33 barvy fialové/1xbílý pruh. DOK bude ukončen v Ústředním stavědle Plzeň v novém optickém rozvaděči a v nové Technologické budově Nová Hospoda taktéž v novém optickém rozvaděči.

4) Nové HDPE trubky pro DOK a TOK TB Nová Hospoda – Stod

V rámci předmětné stavby budou vystavěny nové HDPE trubky 40/33 z nové TB Nová Hospoda až na hranici 1. a 2. etapy stavby. Po pravé straně kolejiště ve směru staničení budou vystavěny 3x HDPE trubky a to HDPE trubka 40/33 barvy modré, HDPE trubka 40/33 barvy černé a HDPE trubka 40/33 barvy fialové. HDPE trubky budou ukončeny v nové TB Nová Hospoda a na hranici stavby koncovkami. Po dostavbě tkzv 2.etapy stavby směrem do ŽST Stod budou do dostavěné HDPE trubky barvy modré zafouknut TOK 48 vláken a do HDPE trubky barvy fialové DOK 72 vláken.

5) Nové traťové kabely TB Nová Hospoda – hranice stavby (Stod)

V rámci předmětné stavby bude vystavěny nové traťové kabely z nové TB Nová Hospoda až na hranici 1. a 2. etapy stavby. Po pravé straně kolejiště bude vystavěn traťový kabel TCEPKPFLEZE 10XN0,8. Traťový kabel bude ukončen v nové TB Nová Hospoda a na hranici stavby koncovkou. Při dostavbě tkzv 2.etapy stavby směrem do ŽST Stod bude tento Traťový kabel doveden až do ŽST Stod.

D.1.2.7 Jiné sdělovací zařízení

PS 1-02-43 Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, kamerový systém

V rámci tohoto PS se navrhuje vybudovat:

Kamerový systém dopravní – sledování prostoru kolejiště

Kamerový systém bezpečnostní (VSS) – na plášti TB, sledování vstupů a okolí TB

Kamerový systém pro SEE – v rozvodně NN

V řešení prostoru kolejiště se navrhuje kamery umístit na samostatné stožáry tak, aby sledovaly prostor kolejiště. Budou použity kamery pro venkovní prostředí, které budou opatřeny povětrnostním krytem. Kamery se navrhuje barevné s možností přechodu v nočních hodinách na černobílý provoz (funkce den/noc) s kompresí H.265 nebo novější.

V rámci souvisejícího PS místní kabelizace budou položeny HDPE trubky pro napojení stožárů v kolejišti do TB. V rámci tohoto PS budou do HDPE zafouknuty optické kabely.

Napájecí kabelizace bude vedena z TB ke stožárům v rámci tohoto PS.

Kamery (dopravní) budou nahrávány na záznamové zařízení v TB budované v rámci tohoto PS. Bude vybudováno samostatné záznamové zařízení pro dopravní kamery a pro VSS.

Z hlediska ukládání záznamu je nutné respektovat obecné nařízení o ochraně osobních údajů (GDPR) a směrnici SŽDC SM97 o ochraně osobních údajů pro provoz kamerových systémů se záznamovým zařízením. Jde především o:

Oprávnění přístupu k datům, nahlížení do záznamů a sledování on-line;

Dobu uchovávání záznamů – max. 168 hodin;

Vymaskování záběrů objektů (vhodnou ergonomickou barvou), které nejsou v majetku Správy železnic a ČD;

Vybavení sledovaných prostor jednotnými informačními tabulkami schváleného vzoru.

Nově vybudovaný kamerový systém, resp. kamery s přímou souvislostí na provoz dopravní cesty budou v rámci této stavby začleněny do Kontrolně analytického centra (KAC) a musí umožnit budoucí připojení do Jednotného záznamového prostředí (JZP).

Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ v platném znění (viz obecně ke sdělovacímu zařízení).

Zřízení kamerových systémů a vytvoření podmínek pro jejich provozování včetně zpracování osobních údajů podle technických specifikací získaných kamerovými systémy musí být v souladu s právními předpisy upravujícími ochranu osobních údajů, včetně Směrnice SŽDC č. 97 o ochraně osobních údajů státní organizace Správa železniční dopravní cesty a musí být realizováno i s přihlédnutím k NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

D.1.2.8 Přenosový systém

PS 6-02-91.1 Plzeň - Stod, přenosový systém

Přenosový systém pro technologii

V rámci 1. etapy se navrhuje výstavba nového přenosového systému IP MPLS. Nová IP MPLS přenosová síť bude tvořena přístupovými datovými switchi. Ve vybraných lokalitách stavby se navrhuje vybudovat datové přístupové switche s 48 porty. Prostřednictvím těchto přenosových bodů budou připojena všechna budovaná IP sdělovací zařízení a další technologie do technologické datové sítě (TDS).

V rámci 1. etapy stavby bude vybudována TDS do nové technologické budovy Nová Hospoda. Budou instalovány dva CE(L3) switche spojené do jednoho stacku. CE(L3) budou připojeny do sítě CE(L3) switchů budovaných v rámci 2. stavby a druhým směrem do uzlu Plzeň.

Pro připojení objektů/rozvaděčů ROV a REOV bude vybudována lokální technologická datová síť (LTDS) s využitím ring switchů (průmyslové provedení, minimálně 4 porty, podpora dohledu SNMPv3 a vzdáleného managementu).

V rámci této etapy stavby bude nakonfigurován přenos na Elektrodispečink Plzeň pro potřeby DŘT a dále na CDP Praha pro potřeby DDTS ŽDC, kamerových a hlasových systémů s vazbou na KAC (a v budoucnu do JZP) a pro komunikaci výtahů s centrální GSM bránou.

Současně s výstavbou přenosového systému bude provedena i realizace napájecích zdrojů (zdroj 48VDC, UPS) v technologických objektech. Budou vybudovány napájecí zdroje 48VDC a dále zálohované napájení 230VAC, včetně panelů pro jističe a zásuvky v nových 19“ rackových skříních.

Přenosový systém pro GSM-R

Pro potřeby rádiového systému GSM-R bude vybudován nový samostatný přenosový systém pro připojení základnových radiostanic BTS GSM-R. Přenosový systém bude realizován pomocí PE GSM-R agregačních routerů a PE GSM-R přístupových routerů v technologii IP MPLS v místě BTS GSM-R.

V místě základnových BTS GSM-R (BTS GSM-R Nová Hospoda) se navrhuje výstavba PE GSM-R přístupového routeru pro připojení samotné BTS GSM-R s optickým rozhraním (SFP) a rozhraním Ethernet.

PE GSM-R přístupové routery budou připojeny po samostatných optických vláknech do PE GSM-R agregačního routeru. Tyto PE GSM-R agregační routery budou vybaveny stejným rozhraním a budou tvořit „páteřní“ síť přenosového systému GSM-R.

Nová IP MPLS síť pro rádiový systém GSM-R je navrhována na nejvyšší úrovni o přenosové rychlosti 10Gbps.

Veškeré aktivní prvky datové sítě musí být schválené pro provoz na Správě železnic a začlenitelné do stávajícího dohledu/dálkové Správy železnic. Součástí PS budou i veškeré potřebné konfigurace datové sítě a související SW úpravy a dodávka potřebných licencí.

Strukturovaná kabeláž a hodinové zařízení

Součástí tohoto PS je výstavba nových hodinových, telefonních a datových rozvodů, které budou řešeny systémem strukturované kabeláže v TO Nová Hospoda.

Jedná se zejména o:

- Vnitřní instalaci v TO Nová Hospoda;
- Hodinová zařízení včetně kabelových rozvodů (samostatné podružné hodiny);

Vnitřní instalace se navrhuje pomocí strukturované kabeláže. Instalace bude ukončena na patchpanelech umístěných v 19“ rackových skříních společně s optickými kabely nebo v samostatných skříních. Součástí instalace bude i kabelový rozvod pro hodinové zařízení. Jednotlivé hodiny musí umožnit řízení DCF/GPS signálem a budou v souladu s TS2/2021-S.

Demontáž stávajících zařízení

V rámci PS dojde k demontáži přenosového zařízení, 19“ rackové skříňe a napájecích zařízení ve stávajícím RD Nová Hospoda.

D.1.2.9 Rádiové systémy

PS 6-02-81.1 Plzeň - Stod, úprava TRS a MRS

V rámci PS bude řešena MRS radiostanice Nová Hospoda. Stávající MRS ve stávajícím opuštěném RD bude demontována včetně stožáru a veškerého příslušenství.

SŽ OŘ Plzeň a SŽ O11 požadují zachování MRS Nová Hospoda. Dojde tedy k vybudování nové radiostanice MRS v nové technologické budově Nová Hospoda s umístěním na anténní stožár BTS GSM-R, kde budou v rámci PS PS 6-02-82.1 připraveny veškeré konstrukce pro přístup a uchycení MRS zařízení.

Ovládání MRS radiostanice bude probíhat přes technologickou datovou síť z určených dotykových terminálů. Záznam bude prováděn na záznamové zařízení pomocí IP licence záznamu. Rádiový server bude využit stávající. Napájení MRS bude řešeno z centrálního zdroje 48V DC.

PS 6-02-82.1 Plzeň - Stod, GSM-R

V rámci PS bude řešena především nová poloha BTS Nová Hospoda. V mezidobí mezi DÚR a DSP byla stavbou „ETCS Beroun – Plzeň“ vybudována BTS Nová Hospoda (jedná se v podstatě pouze o RRH připojené na BTS Vejprnice) v provizorní pozici. Dojde tedy k vybudování definitivní BTS.

Nová BTS bude vybudována v pozici nové technologické budovy Nová Hospoda. Technologie BTS bude umístěna uvnitř sdělovací místnosti. Železobetonový stožár bude vybudován vedle technologické budovy. Na stožáru budou instalovány i ochranné a montážní konstrukce pro případné umístění zařízení MRS.

Původní BTS Nová Hospoda bude demontována včetně stožáru, technologie, pilíře NN a veškerého příslušenství. Přípojka NN bude odpojena. Výpich optické kabelizace bude zrušen.

Napájení BTS bude řešeno z centrálního zdroje 48V DC. Napojení na přenosová síť zajistí samostatný přenosový systém pro GSM-R budovaný v souvisejícím PS.

Součástí PS bude i optimalizace sítě GSM-R a veškerá měření signálu a uvedení GSM-R do provozu.

Na základě požadavku zabezpečovacího zařízení bude do TB Nová Hospoda instalována vazba mezi systémy VNPN a GSM-R.

D.1.2.10 DOZ a další nadstavbové systémy

PS 6-02-92.1 Plzeň - Stod, DDTS ŽDC

Předmětem provozního souboru DDTS ŽDC je zapojení vybraných technologických systémů (TLS) do systému dálkové diagnostiky železniční infrastruktury. Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění). Předpokládá se, že v době realizace této stavby bude již realizována samostatná stavba, které připraví jednotlivé InS v CDP a v oblastech OŘ na přechod dle technické specifikace TS 2/2008-ZSE, třetí vydání. Pokud k tomuto dojde, budou jednotlivá zařízení a technologie připojena dle TS 2/2008-ZSE, třetí vydání. V případě, že k samostatné stavbě nedojde, budou veškerá dodaná zařízení a technologie připojována dle „druhého vydání“ a „gestorského výkladu“, ale veškerá dodaná zařízení a technologie musí umožnit a podporovat zasílání stavových informací dle TS 2/2008-ZSE, třetí vydání.

Systém bude umožňovat jeho následné rozšíření a doplnění v souladu s pokračujícími a navazujícími stavbami.

Integrační koncentrátor DDTS ŽDC (InK) bude využit stávající umístěný v technologickém objektu Zast. Plzeň Jižní předměstí.

Pokud jednotlivé technologické systémy (jejich řídicí PLC) budou komunikovat přímo s InS protokolem podle ČSN EN 60870-5-104, musí podobně jako InK vysílat a přijímat informace minimálně do/ze dvou integračních serverů umístěných ve dvou geograficky oddělených lokalitách (tedy např. Plzeň a Praha nebo Ústí nad Labem a Praha). Pokud řídicí PLC technologických systémů (TLS) tento požadavek nesplňují, musí být připojovány k integračnímu koncentrátoru podle TS 2/2008 – ZSE.

Data z jednotlivých InK budou směřována na InS podle geografického umístění místně příslušného OŘ (InS Plzeň) a sekundárně v tomto případě na InS umístěný na CDP Praha.

Pro připojení TLS umístěných v jednotlivých objektech bude využita technologická datová síť budovaná v rámci provozních souborů sdělovacího zařízení. Převodníky v jednotlivých rozvaděčích jsou součástí SO silnoproudých zařízení a technologie.

Servisní zásah bude možné provést přes vybudovaný servisní kanál v síti DDTS ŽDC, který umožní servisní organizaci přístup na jednotlivá PLC technologií přes InK.

V rámci PS proběhne také SW úprava a doplnění klientských pracovišť DDTS ŽDC.

D.1.3. Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.1.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 1-06-02 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, DŘT

V rámci této stavby se navrhuje vybudovat novou podřízenou stanici dispečerské řídicí techniky v nově budovaném technologickém objektu. V technologickém objektu bude v 19“ skříni v rozvodně NN umístěna hlavní telemetrická jednotka s dotykovým grafickým panelem umístěným ve dveřích skříně. K hlavní telemetrické jednotce budou připojeny rozvodna RH, RZS, RVS a světelné návěsti prostřednictvím binárních vstupů/výstupů. Reclosery budou připojeny prostřednictvím optické kabelizace. Ovládací skříň pro dálkové ovládání úsekových odpojovačů (DOÚO) bude připojena přes rozhraní ethernet. Napájecí zdroj ÚNZ pro napájení zab.zař bude s telemetrickou jednotkou připojen přes binární vstupy/výstupy. Hlavní telemetrická jednotka bude přes izolovaný přenosový kanál Ethernet 10Mbit/s zařízení (budovaného v rámci sdělovacího zařízení stavby) komunikovat protokolem IEC 60870-5-104 s časovou značkou s řídicí jednotkou v Elektrodispečinku Plzeň.

PS 6-06-01 ED Plzeň, doplnění DŘT

V rámci tohoto PS je nutné provést úpravy a doplnění potřebných komponent, programového vybavení (tzv. parametrizace = vytvoření zobrazovaných schémat, protokolů, doplnění databáze řídicího systému, zaškolení obsluhy, řešení provizorních stavů aj.) respektující nový stav řízených technologických zařízení v ED Plzeň.

PS 9-06-01 ŽST Plzeň hl.n., SpS Jižní předměstí, doplnění DŘT

V rámci této stavby se navrhuje doplnit stávající podřízenou stanici dispečerské řídicí techniky ve stávajícím objektu spínací stanice. Doplnění bude spočívat v přečíslení dvou úsekových odpojovačů.

D.1.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)

PS 1-04-04 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, TS 22/0,4 kV, technologie

Součástí tohoto PS je návrh silnoproudé technologie rozvodny 0,4 kV. V rámci rozvodny nn bude realizována technologie hlavního rozvaděče nn (RH) a rozvaděče nn zajištěné sítě (RZS). Ovládací a signalizační napětí bude 110 V DC / 230 V AC z vlastní spotřeby rozvodny 0,4 kV. Signalizace stavu bude zavedena do systému DŘT.

PS 1-04-05 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, TS 22/0,4 kV, vlastní spotřeba

V rozvodně 0,4kV bude umístěna zálohovaná vlastní spotřeba (ATJ/ATN+GB). Z této vlastní spotřeby budou napájeny motorické pohony v rozvaděčích 0,4kV, eventuálně DŘT a požární signalizace – EPS. Rozvaděč ATJ/ATN bude v provedení skříňovém. Jedná se o UPS sestavenou z proudového zdroje 110 V DC a ze střídače 110 V DC na 230 V AC, jako záloha je využito napětí 230 V připojené přes statický spínač (by-pass) z rozvaděče RH. Baterie bude dimenzovaná na 6 hodin provozu. Signalizace stavu bude zavedena do DŘT.

B.2.7 Základní technický popis stavebních objektů

D.2 Stavební část

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 1-10-01 Plzeň - Zbůch - odb. Nová Hospooda, železniční svršek

SO 1-11-01.1 Plzeň - Zbůch - odb. Nová Hospooda, železniční spodek

Tento SO řeší novou geometrickou polohu koleje v km 107,500 – km 1,500 a je řešen jako dvoukolejný s jednokolejným odbočením na stávající nýřanskou trať. Na začátku úseku se koleje v km 107,500 napojují na stávající stav z předcházející stavby Uzel Plzeň 3. stavba. Odbočení na Nýřany je řešeno pomoví výhybky tvaru 1:26,5-2500 a umožňuje rychlost 120 km/h při jízdě do odbočky. Součástí tohoto SO jsou i kolejové spojky kolejí č. 1 a 2, tvořené výhybkami 1:26,5-2500 v případě první spojky umožňující propojení nýřanské koleje 1N a hlavní koleje č.1, druhá spojka je pak tvořena výhybkami 1:14-760. V tomto úseku je uvažováno s maximální rychlostí $V=160$ km/h, $V_{130}=V_{150}=V_k=200$ km/h, která bude ve směru na Plzeň omezena na $V=160$ km/h od km 0,200.

Železniční svršek bude tvořen kolejnicemi 60E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním, s tloušťkou šterkového lože pod pražcem min 350 mm. Nově zřízované výhybky budou na betonových pražcích se žlabovými pražci. Osová vzdálenost souběžných kolejí v dopravně činí 5,0 m, osová vzdálenost kolejí v traťovém úseku je 4,200 m. v rámci 1. etapy bude železniční svršek položen do km 0,975.

Podkladní vrstvy jsou navrženy pro rychlost do 160 km/h: 0,40 m ŠD 0/32 kv + případně zlepšení podloží ZZVC a pro rychlosti 160-200 km/h: 0,10 m ACO 16+; 0,25 m ŠD 0/63 kv; 0,25 m DK 0/125 + případně zlepšení podloží ZZVC.

Pro vytvoření požadovaného odbočení z nové dvoukolejné trati je nutné rozšířit stávající zemní těleso tak, aby na něj bylo možno umístit dvě koleje, kolejové spojky a odbočnou. Pro pokračování nové trati směrem na Domažlice bude vybudováno nové zemní těleso zčásti v zářezu a zčásti v násypu. Pro vybudování zemního tělesa budou využity zeminy z výkopu, je uvažováno se zlepšením těchto zemin pomocí vápna a uložením do násypů. Násypy budou vybudovány na konsolidační vrstvě z kameniva fr. 0/256 mm celkové tloušťky 0,50 m. V rámci uložení přebytečných výkopových zemin je navržena úprava terénu pozemků v rozpletu tratí a v lokalitě zahrádkářské kolonie. Cílem těchto terénních úprav je srovnat nynější svahovitý terén do profilu, který bude možno po stavbě používat k původnímu účelu.

Odvodnění je realizováno kombinací otevřeného a uzavřeného odvodnění. Pro omezení záborů je odvodnění vlevo trati řešeno pomocí příkopových žlabů a případně trativodů.

V rámci úpravy staveniště bude provedena demolice historicky ponechaných betonových konstrukcí v obvodu stavby, na které není možno vydat demoliční výměr v rámci samostatného řízení.

Pro zpomalení odtoku povrchových vod ze zemního tělesa je v km 1,050 navržena retenční nádrž s celkovým objemem 556 m³, s řízeným odtokem 50,4 l/s a dobou vyprázdnění 183 minut. Tato nádrž bude primárně sloužit pro odvodnění železničního zářezu, který bude realizován v další etapě této stavby.

Svah podél trati v km 0,019 – 0,154 bude zajištěn pilotou zárubní stěnou. Pilotová stěna bude tvořena jednou řadou pilot průměru 1180 mm, délky 13,7 m v celkovém počtu 57 ks. Vzájemná osová vzdálenost pilot je navržena na 2,4m. Pilotová stěna má max. výšku nad terén 6,8m. V hlavách pilot bude provedena železobetonová převážka v. 1,32 m, přes níž bude pilotová zeď kotvena pomocí 53 ks trvalých lanových kotev. Zeď v centrální části od km 0,040 – 0,133 bude doplněna o druhou řadu kotev v počtu 39 ks. Za horní převážkou, která je rovněž římsou bude provedeno podélné odvodnění z melioračních žlábků, které je po obou stranách svedeno do odvodnění železničního spodku. Svahy zářezu budou v nutné šíři

očištěny od náletové vegetace a upraveny do sklonu min. 1:10 max 1:1,75. Za odvodňovacím žlabem bude provedeno odláždění lomovým kamenem do betonu v šířce 2,0m.

SO 1-11-01.2 Plzeň - Zbůch - odb. Nová Hospooda, železniční spodek – úprava staveniště

Tento objekt demoluje objekty, které nejsou uvedeny v KN.

V rámci stavebního objektu je navrženo provedení třinácti demolic - odstranění staveb a jejich částí pro uvolnění pozemku pro novou výstavbu.

Demolice budou prováděny na pozemcích katastrálního území Skvrňany (722596)

Objekty budou postupně ručně rozebírány, aby nedošlo k promísení jednotlivých nebezpečných materiálů.

Zděné a betonové konstrukce mohou být bourány těžkou technikou po separaci a odvozu nebezpečných materiálů.

Základové konstrukce budou vybourány po základovou spáru. Zpětný zásyp bude proveden ze zeminy obdobných vlastností, jako má okolní zemina a zásyp bude řádně zhutněn. Hutnění bude prováděno po vrstvách o tloušťce max. 300 mm. Terén se uvede bude upraven s povrchem dle okolních stávajících ploch.

Odpady vzniklé při bouracích pracích musí být řešeny v souladu se zákonem č. 008/2021 Sb., o odpadech, v platném znění. Odpady musí být tříděny dle jednotlivých druhů a kategorií a zařazovány dle vyhlášky č. 93/2016 Sb., katalogu odpadů. Do režimu odpadů spadá i zemina mimo místo vzniku. Přednostně musí být odpady opětovně použity nebo recyklovány.

SO 6-15-01.1 Plzeň - Stod, výstroj a značení trati

Tento SO umísťuje v úseku 1. etapy trati vybavení trati staničníky, rychlostníky, předvěstníky, návěsti vlak se blíží k nástupišti, posun zakázán a sklonovníky.

SO 6-83-01.1 Plzeň - Stod, kácení a náhradní výsadba

V rámci tohoto SO je v úseku 1. etapy řešeno kácení dřevin a keřů v obvodu stavby (dřevin rostoucích mimo les a lesních dřevin) a následná náhradní výsadba, včetně ozelenění PHS.

D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 1-20-01 Železniční most v km 0,215

Jednopolový most kolmé světlosti 14,5 m přes komunikaci a chodník je tvořen přesýpanou polorámovou prefabrikovanou železobetonovou konstrukcí na rozpětí 15,05 m, výšky 8,3 resp. 9,3 m a vloženými klouby ve stěnách. Založení je plošné na samostatné základové desce tl. 600 mm, která je podepřena pilotovým roštem tvořeným vrtanými pilotami □600 mm. Vlastní most je kolmý, šikmo křížící pod úhlem 82° osy kolejí č.1 a č.2 resp. 85° osu koleje č.4. Nosná konstrukce se v podélném směru skládá z 10 oddílatovaných dílů délky 2,6 m. Tloušťka stěn je konstantní 550 mm a mostovka je proměnné tl. 500-730 mm se střeovitým podélným sklonem. Krajiní mostovkové prefabrikáty jsou ukončeny římsovými poprsními zídками. Šikmá křídla jsou z armovaných zemin s lícovými prvky z betonových prefabrikátů.

SO 1-21-01 Propustek v km 107,819

Jedná se o železobetonový monolitický rámový propustek délky 11,3 m, světlé šířky 2,0 m a světlé výšky 3,84 m. Tloušťka stěn a dolní deky je konstantní 450 mm a mostovka je proměnné tl. 450-500 mm se střeovitým podélným sklonem. Propustek zároveň převádí nově navržený chodník (průchod pro pěší) světlé šířky 2,0 m s podchodnou výškou 2,50 m a podélným sklonem 3,36%. Založení je plošné na základové desce tl. 200 mm. Na rámovou konstrukci navazují samostatná oddílatovaná rovnoběžná křídla. Do římsy je kotveno ocelové trojmadlové zábradlí. Obsyp propustku je ze štěrkodrti, do 2 m za rubem hutněný lehkou technikou. Rub železobetonové konstrukce je opatřen izolací proti stékající vodě

s měkkou ochranou. Obsyp za stěnami rámu je odvodněn prostřednictvím příčných drenáží vyvedených na pravou stranu trati. Na oba konce propustku navazuje upravená stezka pro pěší.

SO 1-21-02 Propustek v km 107,819

Jedná se o přesýpaný trubní propustek $\phi 1,2$ m z patkových železobetonových trub. Profil 1,2 m je navržen z důvodu značné délky 14,95 m. Propustek odvodňuje levé příkopy – převádí vodu na pravou stranu směrem ke stávající trati, kde je v současné době stávající propustek ($\phi 1,0$ m); spád nového propustku je 3%. Na levé straně před propustkem je železobetonová šachta, kterou je řešeno zaústění příkopů do propustku, na pravé straně je vodoteč zakončena kaskádou s ohledem na výškový rozdíl nového a stávajícího propustku. Propustek je založen na železobetonovém základu rozšířeném a zesíleném v obou koncích propustku. Obsyp propustku je ze štěrkodrti do 2 m za rubem hutněným lehkou technikou. Obě čela jsou šikmá, navazující násyp je odlážděn lomovým kamenem do betonu.

SO 1-21-03 Propustek v km 0,585

Jedná se o přesýpaný trubní propustek $\phi 1,0$ m z patkových železobetonových trub. Profil 1,0 m je navržen z důvodu značné délky 14,65 m. Propustek odvodňuje levé příkopy – převádí vodu na pravou stranu směrem ke stávající trati, kde je v současné době stávající propustek rovněž $\phi 1,0$ m; spád nového propustku je 2%. Na levé straně před propustkem je železobetonová šachta, kterou je řešeno zaústění příkopů do propustku, na pravé straně je vodoteč zakončena kaskádou s ohledem na výškový rozdíl nového a stávajícího propustku. Propustek je založen na železobetonovém základu rozšířeném a zesíleném v obou koncích propustku. Obsyp propustku je ze štěrkodrti do 2 m za rubem hutněným lehkou technikou. Obě čela jsou šikmá, navazující násyp je odlážděn lomovým kamenem do betonu.

SO 1-23-01 Opěrná zeď (silnice, km 0,423-0,490)

Nově navržená opěrná zeď je budována z důvodu vedení dráhy v nové stopě v blízkosti stávající bezejmenné komunikace spojující ulice Regensburská a Vejprnická. Stávající komunikace je tak zajištěna pomocí nové opěrné zdi vlevo od železniční trati vedené v zářezu pod ní. Opěrná zeď je vedená v konstantní vzdálenosti 3,650 m od osy koleje (k lici římsy). Nosná konstrukce zdi je tvořena vyztuženým zemním tělesem (armovanými zeminami) s geomřížemi s krátkodobou pevností v tahu 80 kN/m. Zásyp mezi geomřížemi je ze štěrkodrtě frakce 0/32. V lici zdi jsou navrženy betonové tvarovky se zásypem za jejich rubem z drceného kameniva frakce 4/8. V patě zdi se v zásypu nachází drenážní trubka DN150, která je zaústěná do dvou přilehlých šachet železničního trativodu. Za hlavou zdi je umístěn odvodňovací žlab, který je sveden do vsakovacích jámek na koncích zdi. Na římse bude osazeno zábradlí městského typu výšky 1,1 m.

SO 2-20-01 Železniční most v km 1,046

Jednopolový klenbový most kolmé světlosti 10,80 m přes komunikaci s cyklopruhem a chodníkem (SO 2-30-03 Přeložka ulice Prostřední). Je tvořen přesýpanou klenbovou prefabrikovanou železobetonovou konstrukcí s teoretickým rozpětím na rozpětí 15,175 m, výšky 8,655 m, rozvinuté délky 49,0 m a vloženými klouby ve stěnách. Založení je plošné na samostatné základové desce proměnné tl. 600-1530 mm. Vlastní most je v půdorysném oblouku $R=79,8$ m a v podélném sklonu 10,95% kopírujícím trasu přeložky komunikace. Most šikmo křížící pod úhlem $50,48^\circ$ osu koleje č.1 resp. $54,26^\circ$ osu koleje č.2. Nosná konstrukce se v podélném směru skládá z 20 oddílových dílů délky 2,0-2,5 m. Tloušťka klenby je konstantní 350 mm s náběhem do základových patek na 500 mm. Krajní vrchlíkové prefabrikáty jsou ukončeny římsovými poprsními zídками. Křídla mostu navazují geometricky na tubus mostu a jsou tvořena bočními díly prefabrikované konstrukce o proměnné výšce, která respektuje tvar přilehlého násypu resp. zářezu.

SO 2-21-01 Propustek v km 1,192

Jedná se o o přesýpaný trubní propustek $\phi 0,8$ m z patkových železobetonových trub o délce 20 m a spád je 1,5%. V km 1,149 je propustek situován z důvodu, aby převedl vodu z levého příkopu do příkopu

na pravou stranu trati. Na levé straně trati je zaústění příkopu řešeno pomocí železobetonové šachty a rovněž na pravé straně trati je vyústění propustku do pravého příkopu řešeno pomocí železobetonové šachty. Propustek je založen na železobetonovém základu rozšířeném a zesíleném v obou koncích propustku. Obsyp propustku je ze štěrkodrti; do 2 m za rubem musí být hutněn lehkou technikou. Obě čela jsou šikmá, navazující násyp je odlážděn lomovým kamenem do betonu.

SO 2-23-01 Zárubní zeď (silnice) km 1,050-1,173

Nově navržená zárubní zeď je budována z důvodu přeložky stávající komunikace ulice Prostřední. Nová komunikace vedená v zářezu je z důvodu eliminace záborů sousedních pozemků doplněna o zárubní zeď v patě svahu. Nová zárubní zeď je navržena v celkové délce 60 m, a je rozdělena do několika konstrukčních částí. Na začátku a konci zdi je nosná konstrukce těchto částí tvořena gabionovými koši uloženými na podkladním betonu. Tyto části jsou maximální výšky 3,5 m a jsou vybavena římsou šířky 800 mm a zábradlím. Prostřední část zdi je pilotová s trémovým nosníkem. Piloty jsou $\square 900$ mm s uvažovanou osovou vzdáleností 1,5 m. Trémový nosník je výšky 0,6 a šířky 1,45 m. Prostor mezi pilotami bude opatřen stříkaným betonem tloušťky 200 mm s kari sítí. Líc zdi po trémovém nosníkem je obložen gabionovými matracemi. Odvodnění rubu zdi žlabovkami a drenáž v patě zdi jsou vyvedeny do příkopu přílehlé komunikace.

D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty

D.2.1.5.3 Úpravy, přeložky VN, NN

SO 1-73-91 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, zajištění kabelu nn SVSMP v km 0,205

V rámci tohoto stavebního objektu bude v místech upravovaného mostu SO 1-20-01 řešena přeložka kabelového vedení venkovního osvětlení města. Kabelové vedení bude před zahájením stavby odkopáno a uloženo v nové trase upravované komunikace. Součástí tohoto SO je i přeložka veřejného osvětlení, která je v kolizi s rozšířením stávající silnice spojující ulice Regensburská a Vejprnická v rámci SO 2-30-01.

Nová napájecí kabelová vedení jsou navržena v provedení AYKY. Kabelová vedení jsou uložena v zemi v kabelových žlebech, pod mechanicky namáhanými plochami v obetonovaných chráničkách.

SO 1-73-93 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, přeložka kabelového vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 0,700

V železničním km 0,700 křížuje navržené kolejiště kabelové vedení distribuční soustavy nn v majetku ČEZ Distribuce a.s.. Kabelové vedení je uloženo v zemi.

Vedení bude zahloubeno v místě křížení náhradní přístupové komunikace SO 2-30-01 a bude zřízen jeho nový podchod pod železniční tratí skrz SO 1-11-01.1. Vedení bude ukončeno v kabelové skříni pdo železničním násypem.

SO 1-73-94 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, kabel NN SVSMP v km 107,821

V rámci tohoto stavebního objektu dojde v místě budoucího podchodu k doplnění kabelového vedení venkovního osvětlení města, včetně instalace svítidla v místě podchodu. Toto vedení bude realizováno až jako součást související stavby „Pěší spojení Skvrňany – Zátíší“.

SO 2-73-90 Úprava rozvodů nn v zahrádkářské kolonii

Jako náhrada za zrušené stávající elektrické vedení v části uzavřené zahrádkářské kolonie je nutno realizovat nové připojení zahradních chatek na elektrickou energii. Rozvod bude v provedení AYKY, u každé chatky bude umístěn elektroměrový rozvaděč a od něj bude natažen nový kabel až k hlavnímu rozvaděči v chatce. Nový kabel se na stávající rozvod naváže v místě bouraného elektroměrového pilíře v km 0,995.

D.2.1.5.5 Úpravy, přeložky a ochrany sdělovacích vedení a zařízení

SO 1-73-01 Přeložka sdělovacích kabelů UPC v žkm 107,820

Předmětem tohoto objektu je přeložení stávajících HDPE trubek s optickým kabelem a koaxiálního kabelu ve vlastnictví společnosti UPC Česká republika s.r.o. z důvodu výstavby nové železniční tratě.

SO 1-73-02 Přeložka sdělovacích kabelů T-Mobile v žkm 108,325

Předmětem tohoto objektu je přeložení stávajících HDPE trubek s mikrotrubičkou a optickým kabelem ve vlastnictví společnosti T-Mobile Czech Republic a.s. z důvodu výstavby nové železniční tratě.

D.2.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)

D.2.1.6.1 Potrubní vedení (voda)

SO 1-71-01 Přeložka vodovodu DN 500 (km 0,437)

Stavební objekt řeší přeložku vodovodu, která je vyvolána modernizací trati v úseku Plzeň - Domažlice. Vodovod prochází pod kolejištěm ve stávající štolě, a jeho stav je dle správce nevyhovující. Součástí tohoto SO bude nové vystrojení štoly – Stávající litinové potrubí bude demontováno. Posléze bude štola osazena zdvojeným litinovým potrubím DN 500. Na konci štoly bude zdvojené potrubí svisle vyvedeno šachtou Š1 odkud bude dále cca v hloubce 2,5m pod terénem toto zdvojené potrubí pokračovat až k armaturní šachtě AŠ2. V šachtě AŠ2 budou obě potrubí osazena šoupaty. Z šachty AŠ2 pak obě potrubí podchází nově upravenou komunikaci až do armaturní šachty AŠ1. Zde bude zdvojení potrubí ukončeno a napojeno na stávající vodovodní řád.

D.2.1.6.2 Potrubní vedení (kanalizace)

SO 1-70-04 Dešťová kanalizace TB Nová Hospoda (km 0,328)

Stavební objekt SO 1-70-04 řeší likvidaci srážkových vod ze střechy technologické budovy SO 1-40-01. Vzhledem k požadavku správce kanalizace (Plzeňské vodárny a kanalizace) nezatěžovat stávající nekapacitní dešťovou kanalizaci DN 300, je pro likvidaci vod navržena vsakovací jímka o objemu 3.82 m³. Přípojky dešťové kanalizace PP DN 150, budou svedeny do vsakovací jímky. Vsakovací jímka je navržena z plastových boxů.

SO 2-70-01 Přeložka dešťové kanalizace DN 250 (pod komunikací v km 1,189)

Pro návrh nového odvodnění ulice Prostřední v Plzni byl proveden průzkum stávající kanalizační sítě nacházející se ve vozovce a na jeho základě bylo navrženo nové řešení odvedení srážkových vod z této lokality. Z důvodu, že všechny větve byly zaústěny do potrubí nacházejícího se ve vozovce a mají jednotnou výpusť do Vejprnického potoka, bylo toto řešení zachováno a i v navrhovaném stavu jsou všechny větve pospojovány za účelem sjednocení výtoku a budoucího správcovství uvedených dešťových kanalizací.

Stavební objekt řeší přeložku dešťové kanalizace v ulici Prostřední, kde jímá srážkové vody pomocí uličních vpustí. Další větev řeší odvodnění náhradní přístupové komunikace k zahrádkářské kolonii (SO 2-30-01), nacházející se jižně od novostavby tratě, a kterou kvůli výkupům celých dotčených pozemků investor přesunul blíže k trati (a tím bylo nutno navýšit původní rozsah odvodnění). Současně v rámci této kanalizace je nutno vyřešit svedení vod z průmyslových objektů nad ulicí Prostřední, které jsou napojeny do stávající kanalizace nacházejících se u ulice Prostřední. Dále tato kanalizace zachytí případné přetoky z retenční nádrže železniční trati v km 1,050 a bezpečně je převede do Vejprnického potoka, kde je navrženo její vyústění.

SO 2-70-03 Přeložka přepadu přečerpávací stanice

Stavební objekt řeší přeložku přepadu v místě křížení s komunikací. Stávající niveleta komunikace v místě křížení s dešťovou kanalizací bude po výstavbě přibližně o 0,5-1,0 m zahloubena. Z tohoto důvodu bude nutné přepad rovněž zahloubit, aby bylo dodrženo minimální krytí z důvodu ochrany

potrubí před nadměrnou zátěží od vozidel a odstup od křížené dešťové kanalizace. Přepad bude vyústěn do silničního příkopu, odkud bude skrz retenční nádrž železničního spodku a dešťovou kanalizací napojen na Vejprnický potok.

SO 2-70-04 Přeložka dešťové kanalizace - areál MEA

SO řeší přeložku dešťové kanalizace DN 600 od areálu MEA. Stávající kanalizace je potřeba výškově upravit, aby nedocházelo ke kolizi s novým tělesem dráhy – zejména odvodňovacích příkopů. Současně bude zrušena stávající kanalizační šachta, která se ocitá v těsné blízkosti zářezu. Místo ní bude na kanalizaci zřízena šachta nová.

SO 2-70-05 Přeložka dešťové kanalizace - areál PDS

SO řeší přeložku dešťové kanalizace DN 400 od areálu PDS. Stávající kanalizace se ocitá v kolizi s novým tělesem dráhy. V rámci projekčních prací byla provedena kamerová zkouška kanalizace, která prokázala, že je stoka v nevyhovujícím stavu. Na několika místech je stoka natolik poničená, že v daných úsecích neprojel kamerový vozík. Vzhledem k tomu, že v místě křížení se stokou bude vybudován železniční násep, který by stoku ještě více přitížil, byla navržena přeložka této stoky.

D.2.1.6.3 Potrubní vedení (plyn)

SO 2-72-01 Přeložka STL plynovodu PE d 225 v km 1,092

Stávající STL plynovod PE dn225 v ulici Prostřední v Plzni Skvrňanech je v kolizi s plánovanou železniční tratí Plzeň-Domažlice v jejím staničení žkm 1,088 a bude nutné provést jeho přeložku. Ulice Prostřední bude v tomto místě rovněž překládána a přeložka STL plynovodu je navržena po jejím okraji, křížení budoucí železniční trati bude provedeno pod budoucím mostkem ulice Prostřední. Ve svém dalším průběhu přeložka plynovodu podejde stávající železniční trať pod stávajícím železničním mostkem. Vzhledem k poměrně rozsáhlým terénním úpravám v souvislosti s přeložkou ulice Prostřední bude přeložka plynovodu realizována po provedených terénních úpravách v této oblasti.

Přeložka plynovodu bude provedena PE potrubím dn225 mm.

Stávající STL plynovod dn225 kříží projektovanou železniční trať ve staničení 1,088 žkm, přeložka je navržena do staničení trati žkm 1,038, její délka bude 240m, délka nahrazovaného úseku je 245m.

Součástí SO 2-72-01 bude i odstranění ze země nahrazovaného potrubí PE d225 v celé délce 256,08 m.

D.2.1.8 Pozemní komunikace

SO 1-30-02 Přístupová komunikace k technologické budově (km 0,300)

Vlivem technického řešení modernizovaného úseku trati Plzeň – Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, dochází ke změnám souvisejícím s požadavky na obsluhu v území vlivem navýšení lokalit s technologií. Tato technologická budova vyžaduje napojení na stávající síť komunikací.

Předmětem toho stavebního objektu je jak komunikační napojení na místní komunikaci, tak dále i umožnění přístupu k objektu SO 1-40-01. Přístupová komunikace bude napojena na stávající komunikaci na pozemku 2043/186 sjezdem š. 5,5m s náběhovými oblouky. Komunikace má tvar kříže, přimknutého k budově objektu SO 1-40-01, s délkou ramen 35,4 m a 19 m s šířkou 5,5 m. Příčný sklon 2,5% umožňuje odtok srážkových vod do přilehlé zeleně. Sjezd ze silnice na pozemku 2043/186 je výškově řešen tak, aby nedocházelo ke stékání dešťových vod z přístupové komunikace do vozovky. Vozovka bude mít asfaltový kryt, v zadní části přístupu do objektu SO 1-40-01 bude dlážděný chodník.

Konstrukce přístupové komunikace

ACO 11 +	ČSN EN 13108-1	40	mm
SPOJOVACÍ POSTŘÍK EMULZNÍ PS -E c60 bp5 0.3 KG/M2	ČSN EN 12271	0	mm
ACP 16+	ČSN EN 13108-1	70	mm
INFILTRAČNÍ POSTŘÍK ŘEDĚNÝ ASF. EMULZÍ pi-e C60 b5 0.4 KG/M2	ČSN EN 12271	0	mm

ŠTĚRKODRŤ ŠDa FRAKCE 0-63	ČSN 73 6126	150 mm	(100 Mpa)
ŠTĚRKODRŤ ŠDb FRAKCE 0-63	ČSN 73 6126	150 mm	(70 Mpa)
CELKOVÁ TL. KONSTRUKCE		410 mm	(Pláň 45 Mpa)

SO 2-30-01 Přístupová komunikace podél trati (km 0.500 - km 0.850)

Předmětem tohoto stavebního objektu je rozšíření stávající místní komunikace o přídatný pruh pro zvýšení bezpečnosti při odbočování vlevo na přístupovou komunikaci do zahrádkářské kolonie a dalších pozemků za tratí. Technické provedení bude spočívat v rozšíření stávající vozovky v plné konstrukci a vybudování odpovídajícího zemního tělesa. Rozšíření bude směrově i výškově napojeno na stávající vozovku, přičemž bude ve vyznačeném rozsahu vybudován nový kryt stávající vozovky. Stávající přilehlý asfaltový chodník bude frézován do hl. 40 mm a opatřen novým asfaltovým krytem. Rýhy po výkopech kabelů ČEZ v chodníku budou zakryty novou plnou konstrukcí. Součástí rozšíření je i ostrůvek v místě pro přecházení. Místo pro přecházení bude osazeno dle vyhl. 398 varovnými a signálními pásy.

Samotná přístupová komunikace je navržena v kategorii MO2k 8,0/6,5/30. Po 215 metrech se mění kategorie komunikace na jednopruhovou P4,0/20, bez chodníku. Přístupová komunikace má konstrukci s asfaltovým povrchem, přilehlý chodník má rovněž asfaltový povrch s konstrukcí shodnou s konstrukcí stávajícího opravovaného chodníku v 1. úseku.

Součástí objektu bude i oprava komunikace a přeložka chodníku pod mostem SO 1-20-01. Dojde zde k obnově konstrukce vozovky pod mostním objektem kvůli výkopům pro základy. Stávající chodník bude výškově a směrově přeložen ve vyznačeném rozsahu. Konstrukce chodníku i vozovky je shodná s konstrukcemi v 1 úseku tohoto objektu.

Šířkové uspořádání:

Úsek 1 – rozšíření stávající MK:

jízdní pruh:	2	x	3,25 m	=	6,50 m
vodící proužek:	2	x	0,25	=	0,50 m
přídatný pruh:	1	x	3,25 m	=	3,25 m
chodník (vlevo):	1	x	3,00 m	=	3,00 m
bezpečnostní odstup od vozovky:	1	x	0,50 m	=	0,50 m
chodník (vpravo):	1	x	1,50 m	=	1,50 m
bezpečnostní odstup (od vozovky)	1	x	0,50 m	=	0,50 m
bezpečnostní odstup (od zábradlí):	1	x	0,25 m	=	0,25 m

Rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích je navrženo v souladu s ČSN 73 6110 a ČSN 73 6102.

Základní příčný sklon zpevnění je střechovitý 2,5 %. Klopení vozovky ve směrovém oblouku je navrženo v souladu s ČSN 73 6110.

Úsek 2 – přístupová komunikace - dvoupruhová:

jízdní pruh:	2	x	2,75 m	=	5,50 m
nezpevněná krajnice (vlevo):	1	x	0,75 m	=	0,75 m
chodník vpravo:	1	x	1,50 m	=	1,50 m
bezpečnostní odstup od vozovky:	1	x	0,50 m	=	0,50 m
bezpečnostní odstup od zábradlí:	1	x	0,25 m	=	0,25 m
celkem:					

8,50 m

Úsek 3 – přístupová komunikace jednopruhá

Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN,
1. stavba 1. etapa, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)

					PDPS
jízdní pruh:	1	x	3,00 m	=	3,00 m
chodník:	1	x	1,50 m	=	1,50 m
nezpevněná krajnice:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
celkem:					5,50 m

Rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích je navrženo v souladu s ČSN 73 6110 a ČSN 73 6109.

Základní příčný sklon zpevnění je jednostranný 2,5 %. Změna příčného sklonu je navržena s ohledem na okolitý terén a odvodnění povrch vozovky. Samostatné výhybny na komunikaci nejsou navrženy. Na konci úseku 3 je zřízeno úvrat'ové obratiště pro osobní automobily.

V km 0,333-0,363 je vybudována zárubní gabionová zeď výšky 1 m po levé straně.

SO 2-30-02 Přístupová komunikace k technologické budově SPS (km 0,900)

Tento SO zabezpečuje přístup pro údržbu tělesa dráhy a přístup na rozdělené pozemky, které v oblasti vzniknou. Tato přístupová komunikace bude v ZÚ napojena na SO 2-30-03, kde v rámci uvedeného SO budou provedeny bezbariérové úpravy chodníku v místě napojení.

Celková délka úpravy je 338 m. Trasa je tvořena protisměrnými oblouky poloměru R = 150, 300, 700; 12,5; 15 a 75 m, mezi které jsou podle vloženy přímé. Na komunikaci 2-30-03 se napojuje v úhlu 86,2°.

Niveleta přístupové komunikace je vedena převážně po terénu nebo v mírném násypu.

SO 2-30-02 je navržen v kategorii P 4,0/20:

jízdní pruh:	1	x	3,00 m	=	3,00 m
nezpevněná krajnice:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
celkem:					4,00 m

Rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích je navrženo v souladu s ČSN 73 6109 podle příslušného poloměru směrového oblouku. Základní příčný sklon vozovky a zemní pláň je jednostranný 3,0 %. Změna příčného sklonu je navržena s ohledem na okolitý terén a odvodnění povrch vozovky.

Vozovka je navržena ve skladbě:

60 mm ACO 11

60 mm R-mat

250 mm ŠD 0/32

Budoucím správcem tohoto SO bude: Správa veřejného statku města Plzně.

SO 2-30-03 Přeložka ulice Prostřední (Plzeň) (Železniční most v km 1,046)

Vybudováním modernizovaného úseku trati Plzeň – Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba v předmětném úseku v nové trase, vznikne potřeba řešit nevyhovující křížení se stávající místní komunikací ul. Prostřední. Dojde k úpravě směrového i výškového řešení v úseku od křižovatky s ul. Dopravní až po profil ve směru na sil. Vejprnická II/203 s KÚ za stávajícím drážním klenbovým mostem, jehož přetavba je řešena v rámci související akce Plzeň – Domažlice 2. Stavba, s níž je v koordinaci. Nově vzniklý mezilehlý prostor mezi ul. Prostřední a novým tělesem „Modernizace trati Plzeň – Domažlice - st. hranice SRN, 1. Stavba“ bude vložena nástupní plocha pro vedení zásahu integrovaného záchranného systému o složených rozměrech 29x5,8m + 9.8x4m. Umístění je lokalizováno v nulových bodech přechodu násypů vs. zářezů jak komunikace, tak trati a v místě vstupu za protihlukovou stěnu. Předkládá se, že pro vedení zásahu IZS bude organizován režim nájezdu nezbytné techniky s využitím až do celého profilu přilehlé ul. Prostřední.

Přeložka místní komunikace je navržena v kategorii MO2ch 11,0/9/50 (konstrukce č. 1) s přílehlou společnou stezkou pro cyklisty a chodce š. 2,50 m dle TP 179 (konstrukce č. 2). Stezka je od vozovky oddělena zvýšenou silniční obrubou 150/250/1000 s nášlapem 100 mm.

Šírkové uspořádání:

nezpevněná krajnice:	1	x	0,50 m	=	0,50 m
zpevněná krajnice:	1	x	1,25 m	=	1,25 m
vodící proužek:	1	x	0,25 m	=	0,25 m
jízdní pruh:	2	x	3,00 m	=	6,00 m
vodící proužek:	1	x	0,25 m	=	0,25 m
zpevněná krajnice:	1	x	0,25 m	=	0,25 m
bezpečnostní odstup:	1	x	0,50 m	=	0,50 m
pás pro pěší:	2	x	0,75 m	=	1,50 m
bezpečnostní odstup:	1	x	0,25 m	=	0,25 m
celkem:	11,00 / 9,00 m				

Konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 pro TDZ IV (440 TNV/24 hod.) dle vzoru D1-N-6.

Konstrukce Č.1 – VOZOVKA, NÁSTUPNÍ PLOCHA IZS

ACO 11	ČSN EN 13108-1	40	mm	
SPOJOVACÍ POSTŘIK EMULZNÍ PS -E c60 bp5 0.3 KG/M2	ČSN EN 12271	0	mm	
ACP 16+	ČSN EN 13108-1	70	mm	
INFILTRAČNÍ POSTŘIK ŘEDĚNÝ ASF. EMULZÍ pi-e C60 b5 0.4 KG/M2	ČSN EN 12271	0	mm	
SC C 8/10	ČSN 73 6126	130	mm	
ŠTĚRKODRŤ ŠDa FRAKCE 0-63	ČSN 73 6126	200	mm	(80 Mpa)
CELKOVÁ TL. KONSTRUKCE		440	mm	(Pláň 45 Mpa)

Konstrukce Č.2 - STEZKA PRO CYKLISTY A CHODCE

ACO 8CH	ČSN EN 13108-1	40	mm	
SPOJOVACÍ POSTŘIK EMULZNÍ PS -E c60 bp5 0.3 KG/M2	ČSN EN 12271	0	mm	
R-MAT	ČSN EN 13108-1	60	mm	
INFILTRAČNÍ POSTŘIK ŘEDĚNÝ ASF. EMULZÍ pi-e C60 b5 0.4 KG/M2	ČSN EN 12271	0	mm	
ŠTĚRKODRŤ ŠDa FRAKCE 0-63	ČSN 73 6126	200	mm	(60 Mpa)
CELKOVÁ TL. KONSTRUKCE		300	mm	(Pláň 30 Mpa)

SO 2-30-03.1 Přeložka ulice Prostřední (Plzeň) (Železniční most v km 1,046) - doplnění VO

V rámci tohoto stavebního objektu bude podél ulice Prostřední vybudována soustava osvětlovacích stožárů výšky 8 m s vyložení 2 m. Nově vybudované osvětlení bude napájeno ze stávajícího stožáru VO 20968 a ovládáno tudíž společně s osvětlovací soustavou města Plzeň. Kabelové vedení podél komunikace je uloženo v zemi v kabelové chráničce v nové trase v krajnici silniční komunikace a v podjezdu.

SO 2-30-24.1 Úpravy stávajících komunikací (před a po stavbě)

Úpravy budou technicky spočívat zejména v opravách poškozeného krytu, kdy bude provedeno frézování do hl. 40 mm a poté položení nového obrusného krytu ACO 11 ve stejné tloušťce. V případě většího poškození (utržené krajnice apod.) dojde k výměně konstrukčních vrstev dle typu komunikace.

SO 2-30-25 Náhradní přístup v zahrádkářské kolonii

Pro vybudování modernizovaného úseku trati Plzeň – Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, dojde k nutnosti zajištění náhradního přístupu v uzavřeném areálu zahrádkářské kolonie. Přístup bude řešen pomocí nezpevněného chodníku šířky 2,0 m, který bude navazovat na stávající neveřejnou přístupovou komunikaci v uzavřeném areálu a bude končit u veřejně přístupného SO 2-30-01. Podél nezpevněného chodníku budou po obou stranách vybudovány zemní krajnice š. 0,5, se sklonem 8,0% směrem od chodníku, příčný sklon chodníku bude 3%.

Konstrukce nezpevněného chodníku

ŠTĚRKODRŤ ŠDa FRAKCE 0/32	ČSN 73 6126	150	mm	(70 Mpa)
ŠTĚRKODRŤ ŠDa FRAKCE 32/63	ČSN 73 6126	150	mm	(50 Mpa)
CELKOVÁ TL. KONSTRUKCE		300	mm	(Plán 30 Mpa)

D.2.1.10 Protihlukové objekty

SO 1-50-01 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, protihlukové stěny

Protihluková stěna je navržena jako ochrana obytné zástavby v Kreuzmannově ulici. Je situovaná po levé straně trati ve směru staničení. Stěna začíná napojením na nové oplocení (SO 1-42-01) ve staničení km 107,891 od tohoto místa je vedena po hraně násypu až do staničení km 0.018, kde je ukončena. Celková rozvinutá délka PHS je 248 m.

PHS je navržena jako jednostranně pohltivá v kategorii vzduchové pohltivosti A3 a vzduchové neprůzvučnosti v kategorii B3. Výška PHS je v celé její délce min. 3,5 m.

Osová vzdálenost sloupků je navržena 4,0 m.

V rámci protihlukové stěny je navržen jeden únikový otvor v km 108,105. Je řešen pomocí únikových dveří (vyplývalo z umístění PHS, která odděluje obytnou oblast na jedné straně trati a sportoviště na druhé straně – zamezení volného pohybu obyvatel přes drážní těleso).

Dveře budou otvíratelné ve směru úniku od kolejiště. Ze strany odvrácené od kolejiště budou opatřeny speciálním zámkem tak, aby mohly být otevřeny jen klíčem nebo speciálním nástrojem.

Stavební objekt zahrnuje dále úpravy na stávající stěně (v km cca 105,855 až 105,977), kde je nutné upravit stávající výklenky pro umístění trakčních stožárů.

SO 2-50-01 Plzeň - Chotěšov, protihlukové stěny vlevo, část 1

Protihluková stěna je navržena jako ochrana obytné zástavby v okolí ulice U Svahu. Je situovaná na levé straně ve směru staničení v rovinném terénu a částečně na náspu minimálně 3,5 m od TK. Začíná v km 0,853 a končí v km 1,184. Celková rozvinutá délka PHS je 343 m.

PHS je navržena jako jednostranně pohltivá v kategorii vzduchové pohltivosti A3 a vzduchové neprůzvučnosti v kategorii B3.

Základní osová vzdálenost sloupků je navržena 4,0 m, atypická pole jsou navržena o délce 3,0 m.

V rámci PHS je navržen 1 únikový otvor, který je řešen půdorysným překryvem.

D.2.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

D.2.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)

SO 1-40-01 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, technologická budova

Navržený technologický objekt je jednopodlažní s technickými rozvody pod podlahou 1.NP. Objekt má plochou střechu s mírným spádem. V 1.NP je umístěna technologie objektu.

Je zde samostatně přístupná stavební ústředna, na kterou navazuje místnost baterií. Dalšími samostatnými vstupy jsou přístupné prostory rozvodny NN a sdělovací místnosti.

Vstupy do objektu jsou z východní – vstup do stavební ústředny a západní fasády objektu - vstupy do rozvodny NN a sdělovací místnosti. Severní, východní a západní fasáda navazuje na zpevněnou plochu, ze které je zajištěn přístup do jednotlivých prostor objektu.

D.2.2.5 Demolice

SO 2-45-01 Plzeň - Chotěšov, demolice

K demolicím jsou navrženy objekty, které jsou v kolizi s navrhovaným kolejovým řešením a s ní související infrastrukturou (tzn. objekty, které je třeba odstranit za účelem uvolnění plochy pro výstavbu nových objektů). Řešeny jsou jen ty budovy, které jsou uvedeny v KN.

Materiál z demolice bude roztríděn dle druhu a ekologické závadnosti a následně odvezen na skládky pro ostatní a nebezpečný odpad (velký důraz kladen na azbest apd.). Kovové části budou odvezeny do sběrný druhotných surovin. Při objevení materiálů obsahující azbest musí být s těmito materiály nakládáno pouze subjekty k tomu oprávněnými a v souladu s předpisy upravujícími nakládání s těmito materiály. Ve stavebním objektu „SO 3-45-02 - ŽST Chotěšov, demolice v areálu Starý Důl“ se bude zřizovat deponie. Tudíž suť z demolice tohoto objektu zůstane na místě.

Veškeré základové konstrukce budou vybourány po základovou spáru v případě hloubky založení méně než 1,0 m nebo 1,0 m pod úroveň stávajícího terénu v případě hloubky založení více jak 1,0 m. Zpětný zásyp bude proveden ze zeminy obdobných vlastností, jako má okolní zemina a zásyp bude řádně zhutněn. Hutnění bude prováděno po vrstvách o tloušťce max. 300 mm. Terén se uvede z hlediska povrchu do stavu, který odpovídá okolnímu povrchu.

Demolice bude provedena ručním rozebráním tak, aby nedošlo k promísení jednotlivých nebezpečných materiálů. Jednotlivé nebezpečné materiály budou separovány samostatně v okolí demolovaného objektu a postupně odváženy na jednotlivá úložiště, určená k uskladnění či druhotnému zpracování daných materiálů. Těžká technika bude použita pouze k odbourání inertních materiálů (suti), po odvozu všech nebezpečných látek.

Umístění demolovaných objektů:

k.ú.	Parcelní číslo	Druh objektu
Skvrňany	2014/50	Rekreační chatka
Skvrňany	2014/36	Rekreační chatka
Skvrňany	2014/109	Rekreační chatka
Skvrňany	2014/41	Rekreační chatka
Skvrňany	2014/40	Rekreační chatka
Skvrňany	2014/42	Rekreační chatka

D.2.2.6 Vnější vybavení budov

SO 1-42-01 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, oplocení - soukromí vlastníci

V tomto stavebním objektu je řešeno odstranění stávajícího oplocení soukromých pozemků. V některých úsecích bude oplocení nahrazeno protihlukovou stěnou, v ostatních bude nahrazeno oplocení poškozené stavbou oplocením novým.

Nové oplocení je navrženo z drátěného pletiva na ocelových sloupcích s podhrabovými deskami. Bude použit systémových kovových sloupků poplastovaných výšky 2,6 – 2,8 metru. Sloupky oplocení budou osazeny do kruhových základů průměr 200 mm se zalitím betonem C20/25 XC1. Na sloupky bude přikotveno drátěné – ocelové poplastované pletivo výšky 1800 mm. V místě rohů a max. po vzdálenosti 25 metrů budou sloupky ztuženy plotovými vzpěrami. Sloupky budou osazeny držáky podhrabových desek a držáky plotových vzpěr. Podhrabové desky budou betonové rozměru 2950 x200x50 nebo 2450 x200x50 mm.

Nová oplocení budou realizována výhradně na základě vzájemného odsouhlasení polohy umístění plotu mezi vlastníky sousedních pozemků dle nové dispozice tělesa dráhy a majetkového řešení stavby. Bez tohoto souhlasu není možné zahájit realizaci žádné části tohoto SO.

Nově zřízené části oplocení musí být současně předány všem vlastníkům nově oplocených částí pozemků.

Oplocení je rozděleno do tří částí:

Oplocení 1

Oplocení pozemků p.č.975, 2618/19, 976/1, 976/4, 977/2, 977/3, 977/4, 977/5, 977/6, 977/7, 997/8, 977/9, 977/10, 977/11 a 2077/1. Jedná se o odstranění zbytků nefunkčního oplocení v celkové délce 274 metrů.

Oplocení ztratilo svůj význam a v jeho trase je navržena protihluková stěna, která je řešena v rámci samostatné objektu SO 1-50-01. Toto oplocení bude odstraněno bez náhrady novým oplocením.

Oplocení pozemků p.č. 974/1, 974/5, 972/3, 972/25, 973/2, 973/4, 973/8, 974/6, 974/7 bude odstraněno a nahrazeno novým v odlišné trase (část pozemků bude součástí zemního tělesa trati).

Oplocení 2

Oplocení pozemků p.č. 882/1, 882/2, 2107/1, 2104/2, 2104/1, 2100, 2098/1, 2096 a 2618/19 při jeho poškození stavbou koridoru bude odstraněno a nahrazeno novým v upravené trase.

Oplocení 3

Oplocení pozemků p.č. 2089/1 a 2089/15, při jeho poškození stavbou koridoru bude odstraněno a nahrazeno novým v upravené trase.

SO 2-42-02.1 Plzeň - Chotěšov, oplocení - soukromí vlastníci

V tomto stavebním objektu je řešeno odstranění stávajícího oplocení soukromých pozemků. V některých úsecích bude oplocení nahrazeno protihlukovou stěnou, v ostatních bude nahrazeno oplocení poškozené stavbou oplocením novým.

Nové oplocení je navrženo z drátěného pletiva na ocelových sloupcích s podhrabovými deskami. Bude použito systémových kovových sloupků poplastovaných výšky 2,4 metry. Sloupky oplocení budou osazeny do kruhových základů průměr 200 mm se zalitím betonem C20/25 XC1. Na sloupky bude přikotveno drátěné – ocelové poplastované pletivo výšky 1800 mm. V místě rohů a max. po vzdálenosti 25 metrů budou sloupky ztuženy plotovými vzpěrami. Sloupky budou osazeny držáky podhrabových desek a držáky plotových vzpěr. Podhrabové desky budou betonové rozměru 2950 x200x50 nebo 2450 x200x50 mm.

D.2.3 Trakční a energetická zařízení

D.2.3.1 Trakční vedení

SO 9-60-01 ŽST Plzeň hl.n., Jižní předměstí - Nová Hospoda, TV

Ve stavebním objektu je navrženo nové trakční vedení v návaznosti na stavbu „Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati“ v úseku mezi elektrickým dělením obvodu Plzeň Jižní předměstí (žst. Plzeň hl.n.) v km 105,500 stávajícího staničení do km 1,2 nového staničení dvoukolejné trati směr Domažlice. Rovněž je řešeno odbočení stávající jednokolejné trati směr Nýřany do km 108,700 stávajícího staničení.

V objektu jsou navržena neutrální pole pro připojení napáječů trakční napájecí stanice Plzeň Skvrňany včetně části vzdušných linek. Součástí je rovněž připojení napájení EOV a UNZ z trakčního vedení.

Trakční vedení je v projektové dokumentaci navrženo tak, aby splňovalo předepsané parametry podle ČSN 34 1530 ed. 2, ČSN EN 50119 ed. 3, ČSN EN 50122-1 ed. 2 a požadavky TSI pro provozní rychlost do 200 km/hod. Trakční napájecí soustava střídavá AC 25kV 50Hz.

Podpěry TV jsou převážně navrženy nové, s výjimkou stožárů a základů navržených a realizovaných v rámci 3. stavby uzlu Plzeň již s výhledem zdvoukolejnění a elektrizace trati Plzeň - Domažlice.

Vzdálenosti líců základů od rekonstruovaných kolejí jsou na trati navrženy podle příčných řezů v místech podpěr TV s respektováním stezky železničního tělesa o minimální šířce 0,5m. Vzdálenost líce stožárů od osy koleje je v souladu s ČSN 34 1530 ed. 2.

Nad hlavními kolejemi v rozsahu stavby je navržen nový trolejový drát 100 Cu a nové nosné lano 50 Bz. Nad vedlejšími kolejemi a spojkami bude použita trolej 80 Cu a nosné lano 50 Bz. Konzoly a závěsy trolejového vedení budou na všech podpěrách nové.

Projektovaná výška troleje je navržena 5,30 m nad TK nové koleje podle ČSN 34 1530 ed. 2 včetně míst stávajících nadjezdů, kde je navržena snížená výška sestavy trolejového vedení.

Největší navrhované rozpětí trolejového vedení v přímé trati je 62m.

D.2.3.4 Ohřev výměn (elektrický – EOVS)

SO 1-64-01 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, elektrický ohřev výměn

Stávající stav:

V řešeném úseku trati je instalován elektrický ohřev výhybek (EOVS) na 2ks výhybek. Napájení EOVS je provedeno z trakčního vedení 25kV AC 50Hz, napájecím zdrojem je kiosková trafostanice 25/0,4-0,46 kV. Trafostanice je v kombinovaném provedení a zajišťuje napájení EOVS a zabezpečovacího zařízení.

Navrhovaný stav:

Stávající EOVS bude zrušen v rozsahu 1ks výhybky (demonovaná výhybka č. 802) a zdroje napájení se související kabelizací.

Bude zřízen nový EOVS na celkem 5 ks nových výhybek, zachován bude EOVS na 1ks stávající výhybky (č.801, v novém stavu č.Z1), nový systém EOVS tak zahrnuje celkem 6ks výhybek. Napájení bude provedeno z trakčního vedení 25 kV 50 Hz přes dvojici nových napájecích kioskových trafostanic 25/0,46kV TS1 resp. 25/0,46-0,4kV TS2.

EOVS bude na jednotlivých nových výhybkách řešen schválenými sestavami pro ohřev opornic, táhel a PHS. Na stávající výhybce č. Z1 bude zachována stávající sestava EOVS. Nové sestavy budou řešeny v provedení s ohřevem opornic po úroveň poslední kluzné stoličky a s předsazením před hrot výhybky do vzdálenosti max. 0,8m. Napájení a ovládání je řešeno prostřednictvím venkovních rozvaděčů, jejichž součástí jsou PLC jednotky řízení s vazbami na dvě sady čidel automatického provozu (vyhodnocení teplotních a povětrnostních podmínek). Řízení a diagnostika EOVS jsou začleněny do systému DDTS ŽDC.

SO 1-64-02 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, TS25/0,46kV pro EOVS včetně napájecí přípojky VN

Stávající stav:

V řešeném úseku trati je provozován 1ks kioskové trafostanice 25/0,4-0,46 kV v kombinovaném provedení, které je určeno pro napájení elektrického ohřevu výhybek (EOVS) a zabezpečovacího zařízení. Trafostanice je napájena z trakčního vedení 25kV AC 50Hz kabelovým svodem VN, který je na TV připojen přes dálkově ovládaný ÚO na stávajícím trakčním stožáru č.177.

Navrhovaný stav:

Stávající trafostanice včetně kabelového svodu a uzemnění bude demontována a zrušena. Vzhledem k novému polohovému a výkonovému řešení nových odběrů v odbočce Plzeň-Nová Hospoda budou náhradou za stávající TS instalovány dvě nové trafostanice napájené z trakčního vedení 25kV AC 50Hz. Nové TS budou situovány v polohách optimalizovaných dle situování jednotlivých napájených zařízení. Trafostanice jsou určeny pro napájení nového EOVS a nové technologie zabezpečovacího zařízení. Trafostanice TS1 bude řešena v provedení 25/0,46kV (120kVA) a je určena pro napájení EOVS, trafostanice TS2 bude řešena v provedení 25/0,46-0,4kV (75kVA-25kVA) a je určena pro kombinované napájení EOVS a technologie zabezpečovacího zařízení. Obě trafostanice jsou navrženy jako venkovní aluzinkové kiosky vybavené ve VN části transformátorem a v NN části rozvaděči fakturačního měření SŽ. Přístup k technologii je pouze z venkovního prostoru. Napojení je provedeno z trakčního vedení dvojicí samostatných kabelových svodů VN připojených přes dálkově ovládané ÚO. Součástí trafostanic jsou rozvaděče fakturačního měření SŽ a ekvipotenciální prahy včetně uzemnění.

D.2.3.6 Rozvodny vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 1-62-01 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, přípojka nn

Stávající stav:

V řešeném úseku je provozována přípojka nn pro technologický objekt SŽ vybavený technologií zabezpečovacího, sdělovacího a silnoprůdného zařízení. Jedná se o přípojku nn s dimenzí hl. jističe 3x50A napájenou z distribučního rozvodu nn ČEZu.

Navrhovaný stav:

Stávající přípojka nn bude zrušena vzhledem k demontáži a zrušení stávajícího napájeného zařízení. Nová odbočka Plzeň-Nová Hospoda bude vybudována v upravené poloze a bude vybavena novou přípojkou nn z distribuční sítě ČEZu s hlavním jističem 3x125A. Přípojka bude řešena kabelem nn v majetku odběratele uloženým v zemi, který bude připojen na distribuční rozvod nn ČEZu Distribuce a.s. v určeném připojovacím bodě – v pojistkové skříni na pozemku parc.č.2043/176 k.ú. Plzeň-Skvřňany (přípravu pojistkové skříně zajišťuje distribuční společnost). Přípojka nn bude ukončena v novém technologickém objektu SŽ v hlavním rozvaděči RH, součástí rozvaděče RH je fakturační měření provedené dle platných připojovacích podmínek ČEZu distribuce a.s.FA

SO 1-62-02 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, venkovní rozvody nn a osvětlení

Stávající stav:

V řešeném úseku je zřízeno venkovní osvětlení kolejiště v prostoru stávajících výhybek č. 801 a 802. Osvětlení je napájeno ze stávajícího technologického objektu SŽ a je řešeno typovými stožáry JŽ se stahovacími výbojkovými svítidly. Celkem je instalováno 6 ks osvětlovacích stožárů.

Navrhovaný stav:

Stávající venkovní osvětlení bude kompletně demontováno. Bude vybudován nový venkovní kabelový rozvod nn a nové venkovní osvětlení. Nový venkovní kabelový rozvod bude řešen v rozsahu nové kabelové přípojky nn pro technologii zabezpečovacího zařízení vedené z kioskové trafostanice 25/0,46-0,4kV do stavědlové ústředny v novém technologickém objektu. Nové venkovní osvětlení bude zřízeno v kolejišti v rozsahu a parametrech které jsou určeny Protokolem o venkovním osvětlení dráhy ze dne 23.11.2023, zároveň budou respektovány podmínky normy ČSN EN 12 464-2 a předpisu SŽ E11. Nové osvětlení bude řešeno sklopnými typovými stožáry výšky 8 m s LED svítidly. Celkem je nevrženo instalovat 16ks osvětlovacích stožárů. Řízení a diagnostika osvětlení jsou začleněny do systému DDTS ŽDC.

SO 1-62-05 ŽST Plzeň hl.n., SpS Nová Hospoda, dálkové ovládání úsekových odpojovačů

Stávající stav:

V řešeném úseku je do dálkového ovládání začleněn jeden ÚO Z228.

Navrhovaný stav:

V rámci nového trakčního vedení bude stávající ÚO zrušen, v řešeném úseku bude instalováno celkem 24 ks nových ÚO určených pro začlenění do systému dálkového ovládání. Jedná se o odpojovače umístěné v rámci nové odbočky Plzeň-Nová Hospoda a v rámci neutrálních polí TV určených pro připojení napáječů 25kV z trakční napájecí stanice (TNS) Plzeň Skvřňany. Ovládání nových ÚO bude provedeno z nového ovládacího pultu v rozvodně nn v novém technologickém objektu v odbočce Plzeň-Nová Hospoda. Napájení bude provedeno zálohovanou bezvýpadkovou napájecí sítí 230V AC 50Hz. Součástí je napájecí rozvaděč s HIS, ovládací pult a ovládací kabelizace vedená v zemi k jednotlivým motorovým pohonům na trakčních stožárech. Systém DOÚO je prostřednictvím ovládacího pultu začleněn do DŘT pro účely zajištění dálkového ovládání z ED OŘ SEE (zapojení do DŘT není součástí tohoto SO).

V nových neutrálních polích TV bude v rámci trakčního vedení instalováno celkem 6ks recloserů. Součástí tohoto SO je zajištění napájení recloserů, napájení bude provedeno z rozvodny nn v novém technologickém objektu v odbočce Plzeň-Nová Hospoda zálohovanou bezvýpadkovou napájecí sítí 230V AC 50Hz. Součástí řešení jsou napájecí rozvaděč s HIS a ovládací kabelizace vedená v zemi k jednotlivým ovládacím skříním na trakčních stožárech.

Na základě požadavku O24 je součástí tohoto SO zajištění přípravy na budoucí instalaci výhledově zaváděného proměnného návěstidla pro elektrický provoz, která budou situována v pozicích nyní navržených návěstidel a dále v pozicích jejich předvěstí. Na základě tohoto požadavku je součástí tohoto SO napájecí kabelizace uložená v zemi a ukončená v místě plánovaných návěstidel (návěsti v neutrálních polích a předvěsti ve vzdálenosti 400 m před návěstmi). Ukončení je provedeno v dočasném kabelovém pilíři. Celkem je zajištěn napájecí přívod do 5x pozice předvěsti a 6x pozice návěsti v neutrálním poli. Napájecí kabelizace je vedena z rozvodny nn v novém technologickém objektu v odbočce Plzeň-Nová Hospoda, kde bude výhledově umístěn ovládací systém budoucí proměnné návěsti (náhradou za nyní navržené zařízení).

D.2.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 1-61-01 Plzeň - odb. Nová Hospoda, ukolejnění vodivých konstrukcí

SO 9-61-01 ŽST Plzeň hl.n., Jižní předměstí - Nová Hospoda, ukolejnění vodivých konstrukcí

Ve stávajícím stavu je řešeno ukolejnění konstrukcí ukolejněním na stávající kolej. Při demontáži vodivých konstrukcí bude jejich ukolejnění demontováno.

Navrhovaný stav řeší ochranu před úrazem elektrickým proudem ukolejněním vodivých konstrukcí v prostoru ohroženém trakčním vedením. Ukolejnění bude zřízeno podle ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.3 a bude provedeno nepřímým ukolejněním zařízením omezujícím napětí. Rozsah řešení zahrnuje také úpravy ukolejnění stávajícího stavu v místech napojení na nové trakční vedení, provizorní ukolejnění a koordinaci vedení trakčních proudů během postupů výstavby.

B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení stavby

Posouzení technických podmínek požární ochrany je řešeno v samostatné příloze této zprávy D.3 Požárně bezpečnostního řešení.

Prostory s technologickým zařízením Správy železnic (sdělovací, zabezpečovací, popř. elektro) budou řešeny z pohledu dostatečného zajištění podmínek požární bezpečnosti v objektech a rovněž ochrany zařízení před požárem, jako samostatné požární úseky. Tyto prostory budou vybaveny zařízením detekce požáru (teplotní a optický hlásič kouře, popř. hlásič multisenzorový) ve smyslu souboru norem ČSN EN 54, např. v rámci zařízení PZTS. Lokální detekce požáru bude součástí PZTS (poplachový zabezpečovací a tísňový systém) s výstupem do systému DDTS SŽ (dálková diagnostika technologických systémů) a s přenosem mj. i na ohlašovnu požáru Správy železnic – HZS SŽ–JPO Plzeň.

Pro kabelové trasy není požadována funkční integrita podle ČSN 73 0848. Pokud při vedení kabelových tras na povrchu terénu může dojít k jejich ohrožení vnějším požárem budou kabely chráněny např. uloženy v chráničkách a žlebech z nehořlavého materiálu třídy reakce na oheň A1, A2, popř. B.

Hlásiče požáru musí splnit požadavky podle souboru norem řady ČSN EN 54 Elektrická požární signalizace.

"Zhotovitel, který bude provádět stavební práce zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím, zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání ocelových konstrukcí a jejich svařování musí být dodrženy podmínky předpisu Správy železnic, státní organizace „SŽ R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic".

V případě dodavatelsky prováděných činností se zvýšeným požárním nebezpečím (zde např. svařování, řezání, broušení kolejnic) 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.

Zahájení a ukončení stavby je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS podniku SŽ písemně, např. e-mailem v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce na dráze

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Kritéria tepelně technického hodnocení se netýká předmětné stavby.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Zásady řešení parametrů stavby jsou součástí návrhu jednotlivých SO a PS. Toto se týká především pracovního prostředí provozních zaměstnanců provozovatele dopravní infrastruktury. Ve stavbě nejsou navrhovány provozy či zařízení se stálou obsluhou, všechna zařízení budou ve výhledovém stavu ovládána dálkově. Proto je pracovní prostředí v nových provozních objektech navrhováno na občasnou přítomnost servisních pracovníků.

Z hlediska vnějšího prostředí je rozhodující stav železničního svršku. Nový železniční svršek a nové moderní soupravy s diskovými brzdami zlepší stav hlukového zatížení stávající obytné zástavby a zajistí dodržení hygienického limitu. Obdobně příznivý vliv bude mít nový železniční svršek i na vibrace. V kritických místech s blízkou obytnou zástavbou jsou ve stavbě navrhována protihluková opatření (protihlukové stěny a individuální protihluková opatření).

Po dobu realizace stavby lze očekávat zvýšenou prašnost v lokalitě stavby. Toto bude eliminováno požadavky na technické a organizační opatření zhotovitele stavby. V cílovém stavu nebude stavba zdrojem zvýšení emisí v okolí železniční tratě.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Stavební konstrukce a materiály jsou navrženy tak, aby odolávaly vnějším vlivům (dáno samotnou konstrukcí a životností, na kterou jsou navrženy). Obecně lze říci, že charakterem stavby (liniová dopravní stavba) je dáno, že se jí standardně uvažovaná ochrana netýká, a že tyto objekty a zařízení podléhají drážním normám, OTP, TKP a dalším předpisům, ze kterých plynou jak podmínky pro zřízení, tak i podmínky pro následující údržbu zabezpečující jejich ochranu před negativními účinky vnějšího prostředí.

a) Ochrana před pronikáním radonu

Z hlediska radonového indexu se zájmové území nachází v zóně nízkého až středního radonového rizika. Jedná se o kvartér, hlubší podloží, na navážkách, haldách, výsypkách a odvalech.

Radonové riziko z geologického podloží určuje míru pravděpodobnosti, s jakou je možno očekávat úroveň objemové aktivity radonu v určité geologické jednotce. Hlavním zdrojem radonu, pronikajícího do objektů, jsou horniny v podloží stavby. Vyšší kategorie radonového rizika z podloží v určité geologické jednotce proto určuje i vyšší pravděpodobnost výskytu hodnot radonu nad 200 Bq.m-3 v existujících objektech (ekvivalentní objemová aktivita radonu). Zároveň indikuje i míru pozornosti, jakou je nutno věnovat opatřením proti pronikání radonu z podloží u nově stavěných objektů.

Stavební materiály jsou však v současnosti systematicky sledovány z hlediska radioaktivity, případy jejich použití z minulosti jsou známy, a proto je pravděpodobnost přítomnosti radonu z nich podstatně menší než z geologického podloží. Radon z podloží proto nejvíce ovlivňuje výslednou koncentraci radonu v objektech.

b) Ochrana před bludnými proudy

Podrobně řešeno v samostatné části dokumentace E.3.1.6. Korozní měření.

c) Ochrana před technickou seizmicitou

Daná oblast nepředstavuje pro daný charakter stavby zvýšené seizmické ohrožení. Stavba se nenachází v oblasti se zvýšenou seizmicitou.

d) Ochrana před hlukem

Hluková studie se zabývá ekvivalentními hladinami akustického tlaku ze železniční dopravy na řešeném úseku trati po jeho realizaci. Je dokladována v části dokumentace E.1.2.2.1.i.

Součástí studie je i měření hluku ze stávající železniční dopravy u nejbližší obytné zástavby.

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona **č.258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů** Pro dopravní hluk je významný především § 30 a § 31 tohoto zákona, který hovoří

o povinnosti správců pozemních komunikací či železnic technickými opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity stanovené prováděcím předpisem (viz dále).

Podrobně ochranu před hlukem upravuje **Nařízení vlády ze dne 7. prosince 2022, kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů**. Toto nařízení vlády zapracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje hygienické limity hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Dále upravuje hygienické limity vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb.

Na základě provedených výpočtů byla navržena protihluková opatření zajišťující splnění příslušných hygienických limitů hluku.

e) Protipovodňová opatření

Stavba se nenachází v záplavovém území a nevyžaduje žádná protipovodňová opatření.

Pro zamezení vzniku lokální povodně na Vejprnickém potoce v důsledku vyústění odvodnění dráhy je v ž km 1,039- 1,075 navržena retenční nádrž o objemu 556m³ s dobou vyprázdnění 183 minut.

V době výstavby bude využit stávající a následně nový systém odvodnění trati. V případě zemních prací na úpravě železničního spodku a svršku bude v místech, kde má půda sklon k erozi použito podélného odvodnění pláně, např. příkop na okraji pláně spodku s odvodem vody odolným proti erozi.

f) Ochrana před ostatními účinky

Údaje o sesuvech, tektonice a poddolovaném území jsou popsány v kapitole B.1.e) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika této zprávy.

B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu

Napojení novostavby dráhy na technickou infrastrukturu:

Novostavba železniční tratě se na stávající infrastrukturu napojuje v k.ú. Skvrňany na stávající dvoukolejný stav v km 107,500 (s výjimkou trakčního vedení, které začíná již v km 105,795) a to tak, že veškeré stavby dráhy se nacházejí na stávajícím pozemku dráhy a v km 108,600 přeložka jednokolejné odbočující tratě na stávající jednokolejnou trať do Nýřan, včetně veškerých kabelových vedení opět na pozemku dráhy.

Technická infrastruktura:

Km 0,330 napojení SO 1-30-02: objekt řeší zpřístupnění technologické budovy Správy železnic (SO 1-40-01) pro servisní vozidla. Zpevněná plocha mimo prostor pro pozemní komunikaci umožňuje odstavení vozidel a jejich otočení pro výjezd. V rámci dopravního značení bude umožněn vjezd pouze vozidlům Správy železnic.

Km 0,436 - pro potřeby stavby je vlevo trati realizováno nové trvalé připojení na nn síť ve správě ČEZ Distribuce

Km 1,020 napojení SO 2-30-02: objekt řeší zpřístupnění pozemků v rozpletu tratí a přístup pro údržbu tělesa dráhy. V celé délce se jedná o veřejně přístupnou komunikaci.

Km 0,500 napojení SO 2-30-01: objekt řeší přestavbu části stávající spojnice ulic Regensburská a Vejprnická a novou křižovatku a napojení náhradní přístupové komunikace až do ž. km 0,865. Náhradní přístup v km 0,500 – 0,700 je řešen jako dvoupruhový se zpevněnou vozovkou a s jednostranným chodníkem. Vzniklá křižovatka řeší i problém chodců, je vytvořen bezpečnostní ostrůvek ve vozovce, což umožňuje lepší rozhledové poměry a z opačného směru i odbočení doleva na náhradní přístupovou komunikaci. Chodník v křižovatce bude vybaven varovnými a signálními pásy v kontrastní barvě, pro bezpečné převedení nevidomých a slabozrakých. Výška obrubníku v křižovatce max. 2 cm nad úroveň vozovky, pro zajištění bezbariérového přístupu. Navazující úsek náhradní přístupové komunikace v km 0,700 – 0,865 je řešen jako jednopruhový se zpevněným povrchem, využívá stávající prostor komunikace v oblasti pro zajištění přístupu, doplněný na konci úseku o obratiště. V celé délce se jedná o veřejně přístupnou komunikaci.

Km 0,865 – 1,000 SO 2-30-25: objekt řeší neveřejně přístupných chodníků v zahrádkářské kolonii napojený na SO 2-30-01. Ten bude zajišťovat přístup k jednotlivým chatkám v uzavřené kolonii. Chodník je navržen v šířce min 3 m, není bezbariérový a je s nezpevněným povrchem.

B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

Tato kapitola je samostatně zpracována v rámci přílohy B.4 souhrnných částí dokumentace.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Kácení dřevin rostoucích mimo les

Problematika kácení tzv. mimolesní zeleně je podrobně řešena včetně tabelárních a grafických příloh, v samostatné příloze E.1.2.2.1.b) Dendrologický průzkum.

Cílem předkládané dokumentace bylo určit dřeviny, které bude třeba v rámci řešené stavby, a to ze stavebních důvodů (dřeviny v rozsahu záboru).

Kácení mimolesní zeleně je nutné provést především z důvodů uvolnění staveniště pro stavbu nové dráhy a staveb vyvolaných přeložek, včetně bezpečnostních, a to především pro zachování rozhledových poměrů a zajištění stability drážního tělesa zajištění bezpečnosti drážní dopravy a zajištění odstupové vzdálenosti od živých a neživých částí trakčního vedení ve smyslu TKP a odpovídajících normativů.

V rámci projektu bude požádáno o povolení ke kácení mimolesní zeleně na příslušný obecní úřad, případně bude toto povolení prodlouženo. Náležitosti žádosti o povolení ke kácení jsou stanoveny §4 vyhlášky č. 189/2013 Sb. Ministerstva životního prostředí České republiky, kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb. Kácení bude provedeno mimo vegetační období (listopad - březen).

Podle §8 odstavce 3 zákona č. 114/1992 Sb., není třeba povolení ke kácení dřevin se stanovenou velikostí, popřípadě jinou charakteristikou. Výše zmiňovaná prováděcí vyhláška k tomuto zákonu v §3 uvádí: Povolení ke kácení dřevin, za předpokladu, že tyto nejsou součástí významného krajinného prvku nebo stromořadí, se nevyžaduje:

- a) pro dřeviny o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí,
- b) pro zapojené porosty dřevin, pokud celková plocha kácených zapojených porostů dřevin nepřesahuje 40 m²,
- c) pro porosty energetických dřevin nebo vánočních stromků zpravidla jednoho druhu, pěstovaných pro dosažení rychlé a vysoké produkce stromků nebo dřevní hmoty a s produkčním cyklem mezi sklizněmi do 10 let,
- d) pro ovocné dřeviny rostoucí na pozemcích v zastavěném území evidovaných v katastru nemovitostí jako druh pozemku zahrada nebo zastavěná plocha a nádvoří.

Před zahájením stavby bude nutné odstranit: **1 626 kusů stromů**, přičemž za strom je považována každá dřevina o průměru přesahující 10 cm měřená u kořene stromu (po skácení na pařezu). Dále bude smýceno **6 265 m² keřů**, kde za keře jsou považovány dřeviny s průměrem nižším než 10 cm měřeny u kořene stromu (po skácení na pařezu).

Mimolesní zeleň na plochách zařízení staveniště (dále jen „ZS“) bude **selektivně kácena pouze v nezbytně nutné míře**, konkrétní způsob využití ploch ZS je v kompetenci dodavatele stavby. Převážná většina ZS je navržena v prostoru s minimem výskytu mimolesní zeleně.

Množství dřevin navržené ke kácení pro potřeby stavby do výkazu výměr

odstranění keřů (za keře jsou brány dřeviny o průměru menším než 10 cm=obvod cca 30 cm)	m ²	6 300
kácení stromů s odstraněním pařezů do průměru kmene 0,5 [m] (průměr 10 cm - průměr 50cm)	ks	1 720
kácení stromů s odstraněním pařezů do průměru kmene 0,9 [m] (průměr 50 cm – průměr 90 cm)	ks	28
kácení stromů s odstraněním pařezů přes průměr kmene 0,9 [m] (průměr větší než 90 cm)	ks	0

Pro povolení ke kácení dle vyhlášky 189/2013 Sb.:

Dle vyhlášky 189/2013 Sb. bude nutné požádat o povolení ke kácení pro **219 kusů stromů**, které mají obvod větší nebo roven 80 cm a dále bude nezbytné požádat o povolení ke kácení pro zapojené

porosty: **5 915 m²** keřů (dřeviny o průměru menším než 10 cm, tj. obvodu do cca 30 cm) a **1 230 kusů** náletových dřevin v zápoji, které mají obvod větší než cca 30 cm a zároveň menší než 80 cm.

Ostatní zeleň na plochách zařízení staveniště bude zachována a v případě možného poškození ošetřena dle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Po vytýčení obvodu stavby v terénu budou přesně specifikovány stromy, které bude nutné ochránit před vlivem stavební činnosti v souladu s ČSN 83 9061. Nutné bude chránit stromy před mechanickým poškozením vozidly a stavebními stroji. Ochráněna bude kořenová zóna stromů, kterou tvoří hranice linie koruny zvětšená o 1,5 m. Pokud nebude možné zajistit ochranu celé kořenové zóny, bude obedněn kmen do výšky alespoň 2 m. Koruna stromů v případě jejího ohrožení bude ochráněna vyvázáním větví nahoru. Místa úvazků budou vypodložena vhodným materiálem.

Kácení lesních dřevin (PUPFL)

Stavba prochází ve své západní části rozsáhlejšími lesními celky a v rámci její realizace bude nutné kácet dřeviny nacházející se na pozemcích k plnění funkcí lesa (dále „PUPFL“). Jejich množství bylo stanoveno odborným odhadem na základě terénní rekognoscace. Vzhledem k charakteru dotčených lesních porostů (vzrostlý zapojený smíšený hospodářský les) byla stanovena pokryvnost 12 ks dřevin/100 m², tj. 1200 ks/ha a 1000 m² keřů/ha. Jedná se jak o okrajové části lesních porostů (tzv. ekotony) s větším podílem keřů, tak o zapojený les s menší mírou podrostu.

Přesný rozsah kácení PUPFL bude upřesněn po definitivním uzavření záborového elaborátu.

Terénní úpravy

Lokality pro případnou náhradní výsadbu budou stanoveny dodatečně dle požadavků orgánů ochrany přírody.

V rámci stavby jsou realizovány terénní úpravy v km 0,275 – 1,275 s cílem změnit reliéf okolního území stavby tak, aby umožnil pojmout přebytkové výkopové zeminy a současně bylo umožněno opětovné využití pozemků v obvodu stavby mimo budoucí obvod dráhy k původnímu účelu. Všechny nové zemní svahy, vzniklé v důsledku stavební činnosti, budou opatřeny vegetační ochranou rozprostřením biologické vrstvy, budou tedy ozeleněny formou hydroosevu.

V rámci stavby dojde v rámci terénních úprav k rekultivaci pozemků a částí pozemků, které budou použity pro stavbu jako dočasné zábory pro staveništní komunikace, zařízení stavenišť apod. Tyto plochy budou rekultivovány do podoby a využití území před stavbou. Dále pak dojde k rekultivaci lokalit po překládaných komunikacích. Tyto úpravy jsou řešeny v rámci SO 1-11-01.1 a SO 2-30-02.

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

- a) vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda**
- b) vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů) zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině**
- c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000**
- d) návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA**
- e) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů**

S ohledem na rozsah liniové stavby je problematika dokladována v samostatné příloze této dokumentace E.1.2.2. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana. Stručný popis problematiky je uveden v kapitole této zprávy B.1.i) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území.

V projektové dokumentaci jsou zohledněny podmínky z vydané výjimky podle ust. § 56 ZOPK ze zákazů stanovených v ust. § 50 odst. 1 a 2 ZOPK k ochraně zvláště chráněných druhů živočichů:

1. Pro fázi výstavby bude stanovena odborně způsobilá osoba (biologický dozor). Tato osoba bude po celou dobu výstavby zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, požadavků na úseku ochrany přírody. Operativně bude přijímat opatření pro odvrácení nebezpečí zranění nebo usmrcení zvláště chráněných druhů obratlovců i bezobratlých (realizace dočasných zábran proti vnikání obojživelníků na stavbu, záchranné transfery).

2. Kácení dřevin provádět mimo vegetační období. Kácení lze provést od poloviny září do poloviny března.

3. Při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků. Technický stav stavební techniky musí být v perfektním stavu, nepoužívaná technika bude podložena záchytnými vanami. Doplnování provozních kapalin nebude prováděno v blízkosti vodních toků.

4. V příp. nutnosti přejezdu vodotečí, musí být zřízeny (dočasné) mosty tak, aby nedocházelo k narušení koryta toku.

5. Na biotopově a technicky vhodných stanovištích (zejm. z hlediska bezpečnosti provozu stavby) bude v případě kácení starých stromů část kmenů ponechána dle určení biologického dozoru k zetlení na podporu výskytu saproxylických organismů a vzniku úkrytů pro obratlovce. Počet uložených kmenů a jejich lokalizaci oznámí držitel výjimky orgánu ochrany přírody.

6. Během stavebních prací je třeba předcházet dalšímu šíření a zavlékání invazních druhů. V případě vzniku nových ložisek výskytu je nutné tyto druhy okamžitě likvidovat, zejména křídlatky.

B.7 Ochrana obyvatelstva

V rámci stavby se nezřizuje ani neruší žádné zařízení CO. Opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva se nedotýkají stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně) 1. etapa“. Obecně je nutno pro eliminaci vzniku možných havarijních situací dodržet bezpečnostní opatření vyplývající z příslušných právních předpisů a norem.

B.8 Zásady organizace výstavby

Stručný popis problematiky viz. kapitola B.2.1.j) Základní předpoklady výstavby. S ohledem na rozsah liniové stavby je problematika dokladována v samostatné příloze této zprávy B.8. Zásady organizace výstavby.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

V rámci zpracování návrhu projektu „Modernizace trati Plzeň-Domažlice-st.hr. SRN, 1. stavba – 1. etapa“, byly provedeny potřebné hydrotechnické výpočty.

Cílem těchto výpočtů bylo stanovit kapacity stávajících či navrhovaných mostních otvorů přes vodoteče na trati, případně navrhnout vhodná technická opatření tak, aby zabezpečila trať proti rizikům povodní.

Dalším krokem bylo zabezpečit trať a přilehlé okolí proti problémům se srážkovými vodami. To bylo řešeno především návrhem vhodných opatření, jako jsou drážní příkopy, drenáže, svodné kanalizace retenční nádrže a vsakovací objekty.

Cílem odvodnění trati bylo v maximální možné míře minimalizovat vliv trati na své okolí, tj. co nejméně narušit stávající odtokové poměry. Cílem těchto opatření je likvidovat srážkové vody vsakem v místě dopadu, případně pomocí drážních příkopů je svést mimo oblasti intravilánu, aby nedocházelo k ohrožení majetku.

Pokud už bylo přistoupeno k napojení vod do kanalizace, bylo toto řešení řádně projednáno s jejím správcem a byl doložen výpočet, zda nebude kanalizace přetěžována. Pokud takový výpočet prokázal,

že by mohly vzniknout kapacitní problémy, bylo navrženo takové řešení, aby se kapacitním problémům předešlo – například retenční nádrž.

Pro návrh nového odvodnění ulice Prostřední v Plzni byl proveden průzkum stávající kanalizační sítě nacházející se ve vozovce a na jeho základě bylo navrženo nové řešení odvedení srážkových vod z této lokality. Z důvodu, že všechny větve byly zaústěny do potrubí nacházejícího se ve vozovce a mají jednotnou výpust' do Vejprnického potoka, bylo toto řešení zachováno a i v navrhovaném stavu jsou všechny větve pospojovány za účelem sjednocení výtoku a budoucího správcovství uvedených dešťových kanalizací.

B.10 Dopravní opatření

V rámci zpracování návrhu projektu „Modernizace trati Plzeň-Domažlice-st.hr. SRN, 1. stavba – 1. etapa“, byl zpracován návrh dopravních opatření, který je doložen v části dokumentace D.2.1.08 SO 2-30-24.1.

Dopravní opatření řeší způsob omezení provozu a stanovení objízdných tras na pozemních komunikacích, které jsou vyvolány potřebou stavby na dočasné uzavírky spojnice ulic Regensburská – Vejprnická (pod estakádou Regensburská) a ulice Prostřední.