

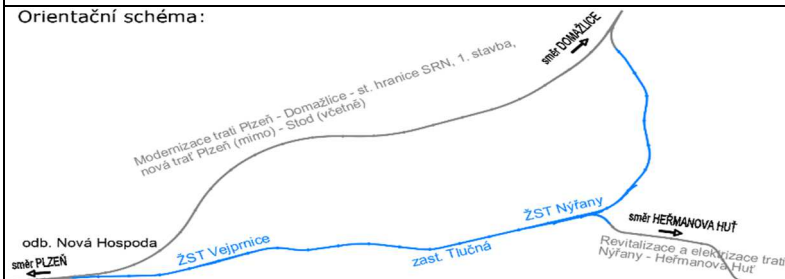


Spolufinancováno
Evropskou unií

Jiná pověření:

Paré:

Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	30.06.2024	Definitivní předání PDPS se zpracovanými připomínkami	Ing. Miroslav Halama
001	24.01.2025	Posun hmg – požadavek SŽ, SSZ	Ing. Miroslav Halama

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	
Kontakt:	E-mail: SSZsek@spravazeleznic.cz	

Zhotovitel díla:	METROPROJEKT Praha a. s.		 METROPROJEKT	
Adresa:	Argentinská 1621/36, 170 00 Praha7			
Kontakt:	tel.: +420 296 154 105 e-mail: info@metroprojekt.cz; www.metroprojekt.cz			
Zhotovitel části / objektu:	METROPROJEKT Praha a. s.		 METROPROJEKT	
Adresa:	Argentinská 1621/36, 170 00 Praha7			
Kontakt:	Středisko S-60 tel: +420 296 154 105; e-mail: info@metroprojekt.cz			
Vedoucí týmu:	Ing. Jiří Úlehla	Výkonný HIP: Ing. Václav Křivánek	Specialista:	Ing. Miroslav Halama

Název stavby / akce:	MODERNIZACE TRATI PLZEŇ - DOMAŽLICE - ST.HRANICE SRN, 2.STAVBA ÚSEK PLZEŇ (MIMO)-NÝŘANY-CHOTĚŠOV (MIMO)										Označení investora: S631500862																			
											Označení zhotovitele: 08101																			
Název části:	Souhrnná technická zpráva										Označení části: B																			
Název objektu / dílčí části:	Zásady organizace výstavby										Označení objektu / komplexu: B.8																			
Název přílohy:	Technická zpráva										Číslo přílohy (typ/pořadí): 1. 001																			
Název dílčí části přílohy:																														
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:					Měřítko:					Stupeň dokumentace:																			
Ing. Miroslav Halama	Ing. Miroslav Halama					Formáty: 46 x A4																								
Kraj:	Katastrální území:					TUDU: 0311/02 + 0301/04					Smluvní datum zpracování: 30.06.2024																			
Plzeňský kraj	viz. textová část					C1, 06, D1, 08, E1																								
Označení investora:					Stupeň			Část:			Objekt:					Podobí		Příloha:			Revize:									
S 6 3 1 5 0 0 8 6 2					P D P S			B 8 X X X			X X X X X X X X					X X X		1 1 0 0 1			0 0 1									
IČD:	08101	02	00	B	08	01	00	00	01	001															SKARTOVACÍ ZNAK: V20/2045					

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	2
1.1 Identifikace stavby.....	2
1.2 Identifikace objednavatele a projektanta.....	2
1.3 Charakteristika stavby Modernizace trati.....	3
1.3.1 Veřejná prospěšnost stavby a ÚP	3
1.3.2 Hlavní specifika stavby.....	3
1.3.3 Hlavní náplň stavby	4
1.3.4 Termínové osazení stavby	4
2. DOPRAVNÍ TRASY	5
2.1 Úvodem	5
2.2 Železnice	5
2.2.1 Plochy a koleje.....	5
2.2.2 Náhradní doprava během výlukové činnosti.....	6
2.3 Komunikace	7
2.3.1 Komunikace souhrnně	7
2.3.2 Veřejné zpevněné komunikace	8
2.3.3 Cesty, účelové a staveništní komunikace.....	8
2.3.4 Obecné zásady pro komunikace	10
2.3.5 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy	10
2.3.6 Provizorní přechody a provizorní nástupiště.....	12
2.3.7 Další upřesnění příjezdových komunikací a stavebních úprav	14
3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	16
3.1 Obecné zásady řešení ZS.....	16
3.2 Základní zařízení staveniště a mezideponie.....	18
3.2.1 Hlavní zařízení staveniště (HZS).....	18
3.2.2 Montážní základny (MZ).....	18
3.2.3 Recyklační stanice (RS).....	18
3.2.4 Metodika a řešení recyklace ŠL	18
3.2.5 Mezideponie ornice - obecně	20
3.2.6 Mezideponie materiálu	21
3.2.7 Trvalá deponie	21
3.3 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejiště	22
3.3.1 Tabulka ZS	22
3.3.2 Tabulka přístupů k trati a do kolejiště	24
3.4 Dílčí zařízení staveniště.....	25
3.4.1 Stavební úsek 22 – N.Hospoda-Vejprnice.....	25
3.4.2 Stavební úsek 23 – žst.Vejprnice	26
3.4.3 Stavební úsek 24 – Vejprnice-Nýřany	27
3.4.4 Stavební úsek 25 – žst.Nýřany.....	31
3.4.5 Stavební úsek 26 – Nýřany-KÚ	34
3.4.6 ZS - oblast výh.Chotěšov	36
3.4.7 ZS - oblast žst. Stod.....	38
3.5 Bezpečnost při výstavbě a ochrana ŽP	40
3.6 Ochranná pásma.....	42

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikace stavby

Název akce: Modernizace trati Plzeň-Domažlice-st.hranice SRN,
2.stavba, úsek Plzeň (mimo)-Nýřany-Chotěšov (mimo)

Číslo ISPROFOND: 532 352 0022

Stupeň dokumentace: **Projektová dokumentace pro provádění stavby** (ve smyslu Vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, příloha č. 4, pro stavby drah a staveb na dráze pro provádění stavby.

Datum zpracování: 06/2024 (dílčí termín 6)

Charakter stavby: Rekonstrukce – liniová stavba

Druh stavby: Stavba dráhy

Umístění stavby: Kraj: Plzeňský
Okres: Plzeň-město, Plzeň-sever, Plzeň-jih
Obce s rozšířenou působností: Plzeň, Nýřany
Obce: Plzeň-Skvrňany, Vejprnice, Tlučná, Nýřany, Úherce u Nýřan, Zbůch

Katastrální území: Skvrňany (722596), Vejprnice (777552), Tlučná (767557), Nýřany (708496), Úherce u Nýřan (791946), Zbůch (791954), Týnec u Chotěšova (653217)

Hlavní řešená trať: celostátní ostatní:
- součást sítě TEN-T, Rýnsko-dunajský koridor RFC 9, kombinovaná 78/402
- dle ÚP č.200 Plzeň- Jižní předměstí-Domažlice-Furth im Wald
- dle TTP č.712A Plzeň-Jižní předměstí-Č.Kubice st.hr.-(Furth im Wald)
- dle JŘ č.180 Plzeň-Domažlice-Furth im Wald
- dle TÚ č.0301 Plzeň-Jižní předměstí-Č.Kubice st.hr.
- jednokolejná, neelektrifikovaná, traťová třída zatížení C3 (20t, 7,2t)

Přípojná trať: regionální:
- dle ÚP č.203 Nýřany-Heřmanova Huť
- dle TTP č.712B Nýřany-Heřmanova Huť
- dle JŘ č.181 Nýřany-Heřmanova Huť
- dle TÚ č.0311 Nýřany (mimo)-Heřmanova Huť (včetně)
- jednokolejná, neelektrifikovaná, traťová třída zatížení A1 (16t, 5t)

Traťový úsek: Plzeň-Skvrňany (mimo) – Nýřany – Zbůch (mimo)

Dopravní a zastávky: stanice: Vejprnice, Nýřany
zastávka: Tlučná
odbočka: Nová Hospoda

Číslo tratí dle Prohlášení o dráze: ÚP-Úřední povolení (M-01); TTP-Tabulky Traťových poměrů (M-04); JŘ-Jízdní řád (M-05)

1.2 Identifikace objednavatele a projektanta

Objednavatel: Správa železnic, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město

Korespondenční adresa Stavební správa západ se sídlem v Praze,
Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9

Projektový manažer (HIS) Ing. Ivana Ranšová
SSZ pracoviště Plzeň
Sušická 1105/25, 326 00 Plzeň

Generální projektant: METROPROJEKT Praha a.s.
Argentinská 1620/26, 170 00 Praha 7

Smluvní Vedoucí týmu: Ing. Jiří Úlehla
Výkonný HIP Ing. Václav Křivánek

Část dokumentace: B.8. Zásady organizace výstavby (ZOV),
příl.1.001 Technická zpráva

Odpovědný projektant: Ing. Miroslav Halama (AI pro dopravní stavby č. 0007969)
tel. 296 154 225, e-mail miroslav.halama@metroprojekt.cz

Vypracoval: Ing. Miroslav Halama (texty)
Spolupráce: Jiří Palas (tabulky, grafické přílohy)

1.3 Charakteristika stavby Modernizace trati

1.3.1 Veřejná prospěšnost stavby a ÚP

- Stavba Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo) je dle zákona č. 266/1994 Sb. (Zákon o drahách) veřejně prospěšnou stavbou. Výše uvedená stavba splňuje kritéria § 5 odst. 1, jedná se o stavbu celostátní dráhy. Tím stavba splňuje i kritéria § 1, odst. 2b zákona č. 416/2009 Sb. (Zákon o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací - liniový zákon).
- Soulad této stavby s ÚP je uveden dále.
 - Obec Vejprnice má zpracován územní plán, jeho aktuální verze vč. zm. č. 2 platí od 12/2015. Dokumentace řešené DUR je s tímto plánem v souladu.
 - Obec Tlučná má zpracován územní plán, jeho aktuální verze vč. zm. č. 4 platí od 08/2015. Dokumentace řešené DUR je s tímto plánem v souladu.
 - Město Nýřany má zpracován územní plán, jeho aktuální verze vč. zm. č. 1 platí od 25. 9. 2018. Dokumentace řešené DUR je s tímto plánem v souladu, využívá i do zm. č. 1 plánovanou plochu dopravy N24 (rozšíření železniční stanice).
 - Obec Úherce má zpracován územní plán, jeho aktuální verze vč. zm. č. 2 platí od 12. 9. 2012. Dokumentace řešené DUR je s tímto plánem v souladu.
- Nutné je však uvést, že dokumentace na úrovni DUR a získané ÚR se v některých částech stavby liší od dokumentace DSP (a DUSPL) včetně požadovaného SP. Důvody změn, rozdílnost dokumentací, rozsahu stavby a legislativní řešení jsou následující:
 - Důvodem změn a rozsahu stavby bylo již vlastní Zadání DSP, kde došlo zejména k rozšíření kolejíště stanice Nýřany pro nákladní dopravu o další (třetí) kolej.
 - Podání žádosti 12/2023 o 1.změnu ÚR, dtto žádost o SP.

1.3.2 Hlavní specifiky stavby

- modernizace (*resp. rekonstrukce*) jednokolejné trati v délce cca 12,45 km vč. dvou stávajících stanic (*viz odrážky níže*),
- rekonstrukce (přestavba) průjezdné žst. Vejprnice a odbočné žst.Nýřany (*v obou mimoúrovňový přístup k nástupišťům*),

- plná elektrizace řešeného úseku střídavou soustavou 25kV 50Hz vč. ukolejnění s napojením na výhledově elektrizovanou přípojnou trať směr Heřmanova Huť (*aktivace elektrizace i bez provozu v závislé trakci, TV slouží pro napájení ZZ a Sděl.zařízení*),
- výstavba ve dvou etapách (za plné výluky) s dělením a zachováním provozu v žst.Nýřany,
- zajištění provozu vlečky Kontejnerového terminálu s maximální výlukou 1 týdne,
- rekonstrukce dvoukolejného úrovněového přejezdu P604 ev.km 123,613 na domažlickém zhlaví žst.Nýřany na jednokolejný (*silnice II/203*),
- zrušení přejezdu P603 ev. km 122,722 na plzeňském zhlaví žst. Nýřany (vč. vlečky KT) a nahrazení podchodem s možným průjezdem úklidových vozů.
- nahrazení úrovněového přechodu P602 ev.km122,022 mezi obcemi Tlučnou a Nýřany podchodem (*bývalé propojení ve stopě silnice II/203*).

1.3.3 Hlavní náplň stavby

- Hlavní náplň stavby představují následující technologické a stavební části:
 - nové zabezpečovací zařízení 3.kategorie v žst. typu Elektronické stavědlo (ES), trať bude zabezpečena integrovaným traťovým ZZ 3.kategorie,
 - nové kabelové rozvody drážního sdělovacího zařízení (zejména DOK a TK); přeložky nebo ochrany nedrážních sdělovacích sítí (9 ks); přeložky, ochrany nebo nové VO (6ks) a ochrany, úpravy nebo přeložky silnoproudých kabelů (10 ks),
 - technologie DŘT dvou stanic, DDTS trati a ED Plzeň; silnoproudé technologie TS pro napájení EOv a zab.zařízení, rozvody vn, nn, osvětlení a DOÚO,
 - četné přeložky příp. ochrany potrubních vedení dosahujících u vodovodních 11 ks (DN až 400), u kanalizačních 5 ks vedení (DN až 1200), u plynovodů 8 ks velikosti až DN 300,
 - kompletní rekonstrukce a novostavba železničního spodku a svršku vč. dvou stanic (průjezdna délky cca 850 m o 3 staničních kolejích, odbočná délky cca 1.600 m o pěti staničních kolejích),
 - novostavby nástupišť, každé v délce 170 m (ve stanicích 1 ks ostrovního a 3 ks vnějšího; na zastávce 1 ks vnějšího),
 - železniční přejezdy 8 ks (5 rekonstruované, 2 zrušené z toho 1 přechod, 1 nový vlečkový),
 - železniční mosty 13 ks (3 nové podchody, 10 rekonstruovaných),
 - železniční propustky 14 ks (13 rekonstruované, 1 bez zásahu),
 - opěrné zdi jako armované zeminy ve dvou lokalitách s rozsáhlým odtěžením stávajících náspů v celkové délce cca 295 m,
 - zárubní zdi jako zdi z betonových tvarovek na celkem 5-ti místech v celkové délce cca 485 m,
 - rozsáhlá výměna degradovaných zemín za lomový kámen frakce 63/125 v objemu téměř 1.000 m³,
 - pro zvýšení únosnosti železničního spodku je ve dvou úsecích navrženo tzv. dvojité zlepšení zeminy, kde pro druhou vrstvu je navezena zemina v objemu přes 1.850 m³.

1.3.4 Termínové osazení stavby

Na základě požadavku zadavatele SŽ SSZ pracoviště Plzeň byla celá stavba termínově (oproti do soutěže vloženému harmonogramu z PDPS) posunuta o cca půl roku později s požadavkem zprovoznění úseku N.Hospoda(mimo)-Nýřany(1.část) vč. aktivace ETCS L2 od 15.1.2027.

2. DOPRAVNÍ TRASY

2.1 Úvodem

Základními druhy dopravy pro modernizaci (rekonstrukci) jednokolejné trati Plzeň (mimo) – Chotěšov (mimo) je doprava železniční a silniční. Ostatní druhy dopravy jako např. vodní nebo letecká jsou pro tuto stavbu nepoužitelné. Železniční doprava bude mít hlavní roli v návozu stavebního materiálu z velkých vzdáleností k prostoru stavby. Silniční pak bude klíčová v rámci vlastního staveniště modernizovaného (rekonstruovaného) úseku, neboť bude realizována za plné výluky dílčích částí trati.

Silniční dopravě je věnována samostatná kapitola, přičemž v rámci stavby je pro lepší orientaci v návrhu jejích tras doplněna situacemi - zejména přehlednou situací 1 :10 000 pro celou stavbu a pak i koordinačními v měřítku 1 : 1 000.

Základní síť silnic a ostatních komunikací byla předmětem dokumentace k Územnímu rozhodnutí (DÚR). V úrovni dokumentace pro Stavební povolení (DSP) je relativně drobně doplněna a upřesněna zejména v oblasti staveništních komunikací a přístupů k trati či do kolejíště.

2.2 Železnice

2.2.1 Plochy a koleje

Využitelnost ploch a kolejí souhrnně. Klíčové možnosti v dosahu modernizací řešeného úseku se týkají obou nácestných stanic včetně dvou dopraven směr Domažlice (výh.Chotěšov a žst.Stod). Stavba je rozdělena na 2 úseky (2 stavební etapy), které jsou v rámci výstavby navrženy časově za sebou. Tento postup dává dodavatelům určité možnosti využití drážních ploch a některých částí kolejíšť po dobu výstavby, vždy však s ohledem na aktuální využití pravidelnou dopravou.

Pro stavební část to znamená, že během výstavby „1.úseku, odb.N.Hospoda (mimo) - žst.Nýřany, 1.část (vč.)“, lze pro stavbu využít stavbou nedotčenou 2.část žst.Nýřany a obě dopravní výh.Chotěšov a žst.Stod.

Podobně pak během výstavby „2.úseku, žst.Nýřany, 2.část (vč.)-zast.Zbůch (mimo)“, lze využít nejen dokončenou žst.Vejprnice a 2.část žst.Nýřany, ale opět i obě dopravní výh.Chotěšov a žst.Stod.

Ve výh.Chotěšov (dopravní mimo stavební část modernizace, kolejově ve vzdálenosti od žst.Nýřany necelých 7 km) jsou pro možnost deponie, zejména stavebního materiálu, celkem tři nezpevněné plochy – první podél kol.č.3 velikosti cca 4 x 500 m (2.000 m²), na stejné straně kolejíště, oddělené od koleje nezpevněnou účelovou komunikací, je ve směru staničení plocha cca 10 x 400 m (4.000 m²) a za VB plocha cca 13 x 60 m (780 m²); obě plochy jsou zatravněné a pro plné využití s nutností drobného výřezu křovin.

Během optimalizace je možné v rámci kolejíště stanice pro stavbu (zejména odstavení kolejové mechanizace) možno využít následující koleje:

- průjezdná kolej č.3 (délky cca 650 m),
- průjezdná kolej č.2 (délky cca 740 m),

a to v době, kdy koleje nebudou v 1.etapě využity pro manipulaci s vlaky Metrans (dělení vlaku na polovinu pro odvoz do žst.Nýřany). Manipulace Metransu se odehrávají většinou v noci,

- průjezdná kolej č.1 bude sloužit pro osobní dopravu.

V žst.Stod (stanice mimo stavební část modernizace, kolejově ve vzdálenosti od žst.Nýřany cca 12 km) je ve stávajícím stavu množství využitelných ploch. Vlevo podél kusé manipulační kol.č.5a nezpevněná plocha 18 x 50 m (900 m²), dále podél kol.č.5 tři zpevněné, většinou asfaltové, plochy – první o velikosti cca 15 x 60 m (900 m²), druhá cca 20 x 40 m (800 m²) a třetí cca 18 x 35 m (630 m²). Vlevo, na konci stanice, podél domažlického zhlaví, je na zatravněném pozemku možné využít plochu o velikosti cca 8 x 30 m (240 m²). Na opačné straně kolejíště od VB je podél krajní manipulační koleje č.10 a kusé č.10a k dispozici drážní pozemek o velikosti cca 7 x 290 m (2 030 m²),.

Během modernizace je možné v rámci kolejiště stanice pro stavbu (zejména odstavení kolejové mechanizace) možno využít následující koleje:

- průjezdná manipulační kol.č.5 (délky cca 190 m) a kusá č.5a (dl. cca 20 m)
- průjezdné manipulační koleje č.6, 8 10 (délky 260, 260 a 320 m) a kusá č.10a (dl. cca 80 m).

Žst.Vejprnice bude svými plochami a částečně kolejištěm k dispozici pro modernizaci zejména až pro 2.úsek (2.etapu) výstavby. Stanice je od žst.Nýřany v kolejové vzdálenosti necelých 6 km. Pokud dodavatel uzná za vhodné, z 1.stavební etapy optimalizace bude mít v rámci stanice (vpravo podél kolejiště) plochu Montážní základny (770 m²), Mezideponii o stejné velikosti a pak čtyři plochy klasického ZS (680, 340, 420 a 270 m²), všechny nezpevněné. Po optimalizačních úpravách nezůstane z kolejového uspořádání k dispozici žádná kolej pro dlouhodobé odstavení mechanizace.

Za obcí Vejprnice jsou pro rozsáhlé zemní práce v trati (výměna a zvýšení náspového tělesa trati, výměna degradované zeminy vlevo trati a uložení a provedení (zlepšení) zeminy do železničního spodku) vymezeny čtyři rozsáhlé Mezideponie (velikosti 1.400, 850, 1.350 a 1.330 m²). Jejich využití pro 2 část modernizace (2.stavební postup) nepovažuje zpracovatel ZOV za smysluplné.

Mezi obcí Tlučná a městem Nýřany jsou v rámci modernizace trati navrženy tři významné plochy ZS. Jedná se o Mezideponii mezi tratí a silnicí II/203 o velikosti 2.520 m² (v předchozím stupni DUR uvažovanou jako druhou alternativu pro zřízení HZS) a u křížení silnice II/180 s napojením na II/203 dvě plochy o velikosti 3.300 a 2.660m². První z nich (vpravo trati) je prověřena jako nejvhodnější varianta pro umístění Recyklační základny pro obě části modernizace trati, druhá plocha vlevo trati je další možnou Mezideponií. Všechny plochy lze využít pro oba stavební postupy modernizace trati.

Žst.Nýřany je pro 1. i 2.etapu modernizace využitelná především plochami v Nákladovém obvodu určenými pro HZS (1.070 m²) a pro Montážní základnu (2.420 m²). Během 1.etapy jsou kolejově využitelné stávající „půlené“ kusé koleje č.3, 6 a 8. Koleje č.2, 4 a 10 jsou určeny pro osobní dopravu. SK4 je zálohou pro výjimečný případ, že osobní doprava vratnými soupravami nebude moci být provozována nebo jen na SK2. Kolej č.1 pak pro manipulaci s vlaky Metrans na KT. Během 2.etapy se možnosti kolejiště pro stavbu omezují na „kusé“ kol.č.2 a 4, které tvoří zálohu pro osobní dopravu jako SK4 během 1.SP. „Kusé“ koleje č.14 a 16 se uvažují ponechat pro potřeby vlečky Kontejnerového terminálu.

Plochy ZS (včetně ploch Základních, ploch Mezideponií vč. ornice a jedné deponie Trvalé) jsou přehledně zpracovány v Koordinačních situacích 1:1 000 (přílohy 2.201 až 2.207), orientačně jsou pak předloženy v Přehledné situaci 1:10 000 (příl.2.100). Základní ZS (HZS, RZ, MZ) a Mezideponie jsou popsány v kapitole 3.2 Základní zařízení staveniště; všechna ZS jsou pak přehledně sumarizována v kapitole 3.3 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejiště a podrobný popis všech ZS je předložen v kapitole 3.6 Dílčí zařízení staveniště.

2.2.2 Náhradní doprava během výlukové činnosti

Během optimalizace dojde k trvalým uzavírkám vždy částí hlavní a v 2.stavební etapě i přípojně trati směr Heřmanova Huť. Níže jsou shrnuty dlouhodobé výluky obou tratí a předložen způsob obsluhy Náhradní autobusovou dopravou (NAD) z pohledu náhrad jednotlivých výlukových ramen, využití silničních tras a umístění nácestných zastávek. Ne vždy je pro náhradu spojů vhodné zajíždět až přímo do stanic a k zastávkám. Jednak by docházelo ke zpoždování náhradní dopravy oproti jízdě vlakem, dále je využití zastávek NAD (ať již veřejných nebo dočasně zřízených) blíže centrům osídlení (blíže zdroji cestujících) a v mnoha případech není u žel.stanic a zastávek místo, kde by se autobusová doprava mohla bezpečně otáčet nebo couvat. Dále uvedené obsluhy lokalit vychází z výlukových jízdních řádů předešlých opatření.

Opatření týkající se množství cestujících a z toho plynoucí potřebné kapacitní náhrady (počtu autobusů) jsou upřesněna v části B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní a technologie. Rovněž jsou v B.4 navrženy náležitosti, které se týkají obsluhy nákladní dopravou. Ta bude, zejména pro vlaky Metransu na vlečku Kontejnerového terminálu Nýřany, vedena v úseku Plzeň-Klatovy (trať č.205 dle M01 dokumentu Prohlášení o dráze), Klatovy-Janovice n.Ú (204), Janovice n.Ú-Domažlice (222) a Domažlice-Chotěšov-Nýřany (200).

V části dokumentace B.10 DIO jsou dále navrhované a uvedené trasy NAD (včetně silničních omezení, uzavírek a objížděk) rovněž zmíněny a prověřeny.

Výluky na hlavní trati:

1.úsek (1.stavební etapa) – 25 týdnů (6,25 základních měsíců, 1 měsíc=4 týdny), NAD v úseku Plzeň hl.n.-Nýřany uvažuje pro všechny regionální vlaky (Os a Sp) s následujícím umístěním zastávek:

- Plzeň hl.n. před staniční budovou,
- Plzeň Jižní Předměstí ve směru Vejprnice na zastávce MHD v Koperníkově ulici, ve směru Plzeň hl.n. na zastávce MHD v Borské ulici
- Plzeň Skvrňany na zastávce MHD Malesická ve Vejprnické ulici cca 650 m od žel.zastávky,
- Vejprnice na autobusové zastávce Pod farou v Plzeňské ulici cca 700 m od žel.stanice
- Tlučná na autobusové zastávce ZŠ cca 650 m od žel.zastávky,
- Nýřany před staniční budovou.

Expresní vlaky jsou nahrazeny autobusy NAD v úseku Plzeň hl.n.-Domažlice se zastavením pouze ve stanici Holýšov na autobusové zastávce u Obuvi v ulici Jiráskova třída.

2.úsek (2.stavební etapa) – 22 týdnů (5,5 základních měsíců, 1 měsíc=4 týdny), NAD v úseku žst.Nýřany-žst.Stod uvažuje s následným umístěním zastávek:

- Nýřany před staniční budovou,
- Zbůch na křižovatce ulic Nádražní a U Trati cca 100 m od žel.zastávky,
- Chotěšov u Stoda na autobusové zastávce Žel.stanice v ulici Plzeňská cca 170 m od žel.zastávky,
- Stod před staniční budovou.

Expresní vlaky jsou stejně jako v 1.úseku nahrazeny autobusy NAD v úseku Plzeň hl.n.-Domažlice se zastavením pouze ve stanici Holýšov na autobusové zastávce u Obuvi v ulici Jiráskova třída.

Výluky na přípojně trati:

NAD probíhá během 2a.stavební etapy – 11 týdnů (2,75 základních měsíců, 1 měsíc=4 týdny), Všechny vlaky regionální dopravy jsou ve své organizaci navrženy k řešení nestandardním (oproti vlaku poněkud změněném pořadí zastávek) následujícím způsobem:

- Nýřany před staniční budovou,
- Kamenný Újezd u Nýřan u žel.zastávky,
- Blatnice u Nýřan na autobusové zastávce Rozcestí cca 1100 m od žel.zastávky,
- Heřmanova Huť před staniční budovou,
- Přehýšov na autobusové zastávce Kbelany, rozce.0,3 cca 500 m od žel.zastávky,
- Rochlov na autobusové zastávce Rozcestí cca 800 m od žel.zastávky.

2.3 Komunikace

2.3.1 Komunikace souhrnně

Pro dopravu materiálu a zařízení bude klíčovou doprava silniční. Komunikace pro stavbu jsou v zásadě rozděleny do čtyř kategorií.

V první kategorii se jedná o dálnice a silnice I. až III.třídy, které jsou ve vlastnictví a správě státu a kraje. Tyto komunikace by měly vyhovět i zvýšenému zatížení od dopravy materiálu a zařízení stavbou.

Druhou kategorií jsou místní a účelové komunikace ve vlastnictví a správě obcí a organizací, výjimečně jednotlivců, které jsou většinou zpevněné, ale konstrukce již na zvýšené zatížení dimenzována není a bude povinností stavby tyto cesty udržívat v bezpečném a provozuschopném stavu a po skončení stavby je uvést do původního stavu.

Třetí kategorií jsou stávající polní příp. lesní cesty, které jsou v drtivé většině nezpevněné a využívají je z větší části zemědělské příp. lesní organizace. Tyto cesty si většinou vyžádají dodatečné povrchové úpravy-zpevnění a po ukončení stavby zůstanou i nadále k používání.

Čtvrtou kategorií jsou komunikace staveništní jako cesty zcela nové, pouze pro potřeby stavby, které budou po ukončení stavby ve většině případů sneseny a plochy uvedeny do původního stavu. Některé z těchto cest, zpevňované pro potřeby stavby, budou po dohodě investora v zájmu majitelů, správců nebo uživatelů ponechány takto upravené (nebudou se uvádět do původního stavu).

2.3.2 Veřejné zpevněné komunikace

Dálnice a silnice I.třídy. Pro řešený úsek jsou důležité dvě komunikace. První je dálnice **D5** a druhou silnice **I/26**, které se nejen protínají, ale jsou navzájem propojené v oblasti obce Sulkov (exit 89). I/26 se s řešenou tratí kříží v oblasti Plzeň-Skvrňany, od trati se odklání jižně, silniční dopravu převádí na dálnici D5 a k trati se jako D5 přiklání a kříží mezi obcí Úherce a městem Nýřany.

Páteří silnice II.třídy. Nejdůležitější komunikací pro obsluhu stavby je v úseku Plzeň-Skvrňany až Nýřany silnice **II/203**, která je v některých úsecích silnicí téměř souběžnou s řešenou tratí. Silnice protíná obec Vejprnice, Tlučná a město Nýřany. Mezi obcí Tlučná a městem Nýřany jde kolmo na trať a převádí silnici II/203 silnice **II/180**. Tato silnice jižním směrem kříží a je napojena na exitu 93 na dálnici D5, v obci Zbůch se přibližuje ke konci řešené optimalizace trati a ústí do silnice I/26.

Silnice III.třídy. Pro lokalitu stavby jsou využitelné v podstatě jen silnice III/2032, III/2033 a III/18048. **III/2032** propojuje od jihu silnici I/26 s centrem obce Vejprnice, kde kříží řešenou trať. III/2033 je silnicí spíše doplňkovou, která propojuje obec Tlučnou s obcí Líně a její užitečnost během stavby spočívá pouze v propojení průmyslových areálů se silnicí II/180 směr západ. **III/18048** tvoří na severu Nýřan krátké propojení silnice II/180 s ul.Havířskou křižující plzeňské zhlaví stanice Nýřany.

Místní komunikace. V úseku Plzeň-Skvrňany až Nýřany včetně jsou to zejména místní komunikace, které jako zpevněné veřejné cesty zajišťují propojení k řešené trati. V Plzni jsou to ulice Domažlická (I/26), Regensburská a Dopravní; ve Vejprnicích ulice Mírová, Podmostní, Úzká (jako jediná nezpevněná), Línská, Tylova, Nad Dráhou, Polní, Tyršova a Nádražní; v Tlučné ulice Línská, K Háječku, Purkyňova, Tyršova a U Trati (jako jediná nezpevněná). Ve městě Nýřany jsou to před křížením trati silnicí II/203 ulice Z.Kadeřábkové, Sulkovská (vedení staveništní dopravy v nezpevněné polovině ulice jako staveništní), Havířská, Stará čtvrť, Nádražní, Nerudova, Školní, J.Žižky, Železniční a Mexiko; za křížením trati silnicí II/203 ulice U Ohrady, Dr.P.Klementa, Šulova, Osvobozených politických vězňů a K Humboldtce. V lokalitě U Humoldtky je to komunikace směřující na přejezd P606. Předposlední lokalitou místních komunikací pro potřeby stavby je lokalita jižně pod dálnicí D5 (Úherce), kde se jedná o komunikace K Mexiku a Polní. Poslední komunikací je ul. U Vlečky (polovina směrem k trati je nezpevněná) v obci Zbůch.

2.3.3 Cesty, účelové a staveništní komunikace

Cesty. Jsou to většinou nezpevněné komunikace typu polní příp. lesní cesty směřující k trati nebo podél ní, téměř vždy za účelem dostupnosti hospodářských pozemků a na pozemcích obecních popř. státních (SPÚ). V této stavbě se (od Plzně) jedná o následující cesty:

- ze silnice I/26 od mostu v ev.km 115,213 vpravo proti směru staničení trati,
- ze silnice I/26 od mostu v ev.km 115,213 vlevo proti směru staničení trati,
- ze silnice I/26 od mostu v ev.km 115,213 vlevo ve směru staničení trati,
- ze silnice II/203 (Vejprnice, ul.Plzeňská) přes brod na Vejprnickém potoce (úsek vypanelovaný) k mostu v ev.km 116,521,
- na kraji Vejprnic ze silnice II/203 (ul.Plzeňská) ke kolejišti plzeňského zhlaví proti směru staničení (cesta zpevněná, vyasfaltovaná),
- na kraji Vejprnic v pokračování předchozí zpevněné komunikace ke kolejišti plzeňského zhlaví podél celé stanice se zaústěním do ul.Nádražní,
- na konci Vejprnic odbočením ze silnice II/203 podél hřiště na kopanou do úrovně ul.Břevnovské,
- na začátku Tlučné ze silnice II/203 (ul.Hlavní) přes brod na Vejprnickém potoce k trati, dále rozvětvení na obě strany (v protisměru a ve směru staničení) v ose (nebo podél) zpevněné cyklostezky na pozemcích obce,

- z Tlučné ze silnice II/203 (ul.Hlavní) přes Vejprnický potok podél zahradnické osady k mostu v ev.km 121,449 (Vejprnický p.) s upozorněním, že cesta je pouze pro malá vozidla do 3tun (tzv.Multicar) s tím, že mostek přes Vejprnický potok bude muset být provizorně upravený,
- z Nýřan v pokračování ul.Benešova třída podél trati na úroveň ul.Havlíčková (na opačné straně trati) směr k mostu v ev.km 121,449 (Vejprnický p.),
- vpravo podél trati od mostu v ev.km 124,210 (ul.Šůlova) k mostu v ev.km 124,422,
- od přejezdu P606 v ev.km 124,882 pod dálnicí D5 směrem k mostu v ev.km 125,378 (Luční p.)
- od přejezdu P606 podél dálnice D5 k nadjezdu nad ní (propojení Nýřany-Úherce),
- mezi obcí Úherce a Zbůch, ze které vedou staveništní komunikace k trati a mostním objektům v ev.km 126,288 (most) a 126,975 (propustek),
- z kraje obce Úherce k mostu v ev.km 126,288.

Účelové komunikace. Tuto kategorii představují komunikace jiné (zpevněné či nezpevněné) než ve vlastnictví obcí a měst, ale ve vlastnictví organizací případně soukromníků.

Zde se jedná se o:

- nezpevněnou cestu na konci Tlučné odbočující ze silnice II/203 (ul.Hlavní) vpravo podél trati (proti směru staničení) k mostu v ev.km 121,449 (Vejprnický p.), cesta je zarostlá, částečně ve vlastnictví státu (SPÚ) a soukromém,
- spojnicí silnic II/180 s III/2033 mezi průmyslovými areály jižně od dálnice D5; komunikace je zpevněná,
- nezpevněnou komunikaci v pokračování ul. Osvobozených politických vězňů za vlečkou DIOSS (v oddáleném souběhu s ní) směrem k mostu v ev.km 124,422.

Staveništní komunikace. Jak už bylo uvedeno, jsou to zcela nové komunikace vybudované pro přístup na stavbu, které jsou ve většině případů po stavbě zrušené, resp. plocha po nich je uvedena do původního stavu. Jedná se o tyto komunikace:

- od mostu v ev.km 114,388 vpravo ve směru staničení trati do její úrovně k začátku modernizace (cca 350 m),
- ze silnice I/26 od mostu v ev.km 115,213 vpravo ve směru staničení trati s úpravou vjezdu nákladních vozů a zemní rampou do úrovně trati (cca 80 m),
- z cesty od silnice II/203 (ul.Plzeňská) od mostu v ev.km 116,521 vpravo proti směru staničení trati s úpravou vjezdu nákladních vozů přes cyklostezku a zemní rampou do úrovně trati (cca 80 m),
- z cesty od silnice II/203 (ul.Plzeňská) u Pekelného rybníku na začátku Vejprnic vpravo proti směru staničení trati s úpravou části cyklostezky pro vjezd nákladních vozů včetně zemní rampy do úrovně trati (cca 150 m),
- od cesty na konci Vejprnic vedené mezi hřištěm na kopanou a silnicí II/203 (ul.Tlučenská) kolmo k trati (na úrovni ul.Břevnovské) s křížením Vejprnického potoka (nutný provizorní mostek s únosností nákl.auta), v části oblasti pod tratí se staveništní komunikace dělí na tři větve vedoucí až ke trati a zčásti podél ní (cca 150+40+80+140+80=490 m),
- na začátku Tlučné z cesty přes brod na Vejprnickém potoce (od silnice II/203 (ul.Hlavní)) proti směru staničení (cesta podél cyklostezky) až k propustku v ev.km 119,195 (330 m),
- od Nýřan v pokračování polní cesty od Benešovy třídy podél trati proti směru staničení k mostu v ev.km 121,449 (Vejprnický p.) (cca 260 m),
- vpravo trati od polní cesty pod dálnicí D5 odbočením k mostu v ev.km 125,378 (Luční potok) včetně dvou zemních ramp k trati (cca 290 m),
- vpravo trati od propustku v ev.km 125,817 až po most v ev.km 126,288 (část komunikace je provizorním objezdem při rekonstrukci mostu při uzávěře cesty pod ním) (cca 450 m)
- od mostu v ev.km 126,288 vlevo k polní cestě mezi obcemi Úherce a Zbůch vč. zemní rampy do úrovně trati (cca 800 m),
- od obce Zbůch z polní cesty směr Úherce k propustku v ev.km 126,975 (cca 600 m).

2.3.4 Obecné zásady pro komunikace

Zřízení a úpravy komunikací. Založení staveništních komunikací a úpravy (zpevnění) polních a lesních cest jsou navrženy provádět obecně v tzv. nultých etapách (přípravných pracích) před započatím konkrétních modernizačních prací v koleji na trati nebo v kolejišti ve stanici.

Přístupy ke kolejišti, na trať a k objektům. Orientace umístění přístupu vlevo nebo vpravo je ve směru staničení. Informace k umístění vlevo i vpravo znamená, že přístup je možný z obou stran. Zpravidla se jedná o komunikaci, která trať kříží a její využití pro stavbu dovoluje příjezd z obou stran trati, což je výhodné zejména u dvoukolejných tratí, kde si přístup nevyžádá rušení dopravy v provozované koleji (což bohužel není právě případ této modernizace trati). Výjimečně je přístup uprostřed kolejiště (týká se větších a kolejově rozsáhlejších železničních stanic, což opět není případ této modernizace).

Způsoby dopravy mechanizace a materiálu do prostorů staveniště jsou navrženy orientačně na základě zkušeností ze staveb podobného charakteru s obdobným rozsahem prací. Dodavatelské zajištění provedení vlastní stavby bude předmětem veřejné obchodní soutěže a stanovení optimálního způsobu dopravy bude věcí jednotlivých dodavatelů dle vlastních potřeb a zvyklostí.

Pokud je nutné překonat příkop nebo vodoteč (byť občasnou) je pod staveništní komunikací (příp. nájezdovou/zemní rampou) zřízen provizorní propustek z dostatečně únosného potrubí nebo zásyp proveden z hrubozrnného materiálu, který bude dostatečně propustný a po dobu stavby nedojde k jeho zanesení. V projektu jsou navrženy a zakresleny i úpravy položením provizorního mostku (provizorní ocelové konstrukce).

Návrhy na místa přístupů do kolejiště a na trať jsou uvedeny v tabulce rekapitulace orientační kilometrů (uvedena stávající i nová) s poznámkou přístupu zleva, zprava nebo oboustranně. V přehledné situaci jsou místa označena šipkou, v koordinačních situacích pak navíc uvedením obou kilometrů.

Provizorní přejezdy. Pro zachování veřejného silničního provozu nebo pro potřeby stavby jsou v místech stávajících přejezdů (po snesení kolejí) provedeny provizorní úpravy přesypáním štěrku a zhutněním jemnozrnné frakce s vyznačením úpravy přejezdu snížením rychlosti na komunikaci na 10 km/h. Pokud je přejezd zřízen jako provizorní (v případě této modernizace trati zejména na vlečkové koleji) je pro kolej zřízena ZKPP a nová konstrukce přejezdu uzpůsobena na požadované zatížení komunikace.

Staveništní komunikace na pozemcích (dle KN v určení orné půdy nebo zahrady) budou zřízeny (upraveny) buď:

- odtěžením ornice (příp. podorniční), jejím uložením na nejbližší Mezideponii a po stavbě zpětným návozem a uvedením do původního stavu,
- nebo odtěžením ornice (příp. podorniční), položením vrstvy písku s pokládkou použitých silničních panelů a po stavbě demontáž panelů, zpětný návoz ornice a uvedením do původního stavu,
- nebo položením separační geotextilie na ornici a navezením pojezdové vrstvy vhodného štěrkového nebo štěrkopískového materiálu.

2.3.5 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy

Dopravní opatření na veřejných komunikacích budou v rámci Souhrnných částí dokumentace v části B.10 Dopravně-inženýrská opatření (DIO) textově zpodrobněny o upozornění na veřejnou autobusovou dopravu a doplněny o situace. Jedná se zejména o uzavírky (vč. objízdných tras) a omezení na komunikacích s rekonstruovanými železničními mosty, zejména však na železničních přejezdech. V místech napojení staveništní komunikace na veřejnou komunikaci se pak bude jednat o upozornění ve smyslu značení výjezdu ze stavby a snížené rychlosti na těchto komunikacích.

Uzávěry a omezení se týkají:

- **most ev.km 115,213** (silniční propojení ul.Vejprnické-II/203 s lokalitou Nové Hospody směrem do ul.Dopravní, směr ze severu na jih) uzavření provozu po celou dobu výstavby; objízdna trasa z ul. Vejprnické pod mostem v ev.km 114,388 do lokality Nové Hospody po ul.Regensburská, Domažlická a Dopravní,
 - **most ev.km 116,521** (polní cesta z ul.Plzeňské-II/203, směr ze severu na jih, jako přístup k pozemkům za tratí; nutné překonat brod přes Vejprnický potok nebo přístup cca o 400m západně a pak zpět mezi tratí a Pekelným rybníkem), při sanaci nutné zachovat průchod pro cyklo-pěší frekvenci, doporučení na vyloučení silničního provozu; objízdna trasa přes Vejprnice v místě stáv.přejezdu P599 v ev.km 117,860, který bude pro železniční provoz vyloučen, objezd od Plzně ze severu ul.Plzeňská-II/203, Mírová, Tylova, přejezd P599, Tyršova a Studentská (nebo z Tyršovy po Sokolské a Lesní),
 - **podchod ev.km 117,230** (pod žst.Vejprnice) uzavření cyklo-pěšího provozu po celou dobu výstavby; obchozí trasa pod mostem v ev.km 116,521 nebo v místě P599 v ev.km 117,860,
 - **přejezd P599 v ev.km 117,860** (propojení obou částí obce Vejprnice silnicí III/2032, ze severu ul.Tylova do ul.Tyršova) bude po celou dobu výstavby provizorně průjezdný s výjimkami - na začátku a na konci 1.SP bude dočasně uzavřen - nejprve po dobu 2-3 dnů na snesení kolejového roštu vč. úpravy pro provizorní přejezd silničních vozidel a pěší přechod a pak na 1 týden na zřízení ZKPP a pokládku žel.svršku vč. konstrukce nového přejezdu spolu s technologií zabezpečovacího zařízení; objízdna trasa od Plzně do prostoru Vejprnice-jih po silnici I/26 a III/2032 (ul.Tyršova); dtto od Nýřan po silnici II/180, D5, I/26 a III/2032 (ul.Tyršova),
 - **most ev.km 118,094** (propojení ul.Podmostní s ul.Línská, směr ze severu na jih) uzavření provozu po celou dobu výstavby; objízdna trasa ul. Tylovou, přes přejezd P599 v ev.km 117,860 a ul.Tyršovu; pro propojení objížďky od přejezdu P599 ulicí Nad Dráhou do ul.Línské není možné - objezd nutný ul.Polní,
 - **přejezd P600 v ev.km 120,593** (propojení obou částí obce Tlučná; ze severu ul.Línská do ul.K Háječku) krátkodobá omezení (max.do 1 týdne) bude po celou dobu výstavby provizorně průjezdný s výjimkami - na začátku a na konci 1.SP bude dočasně uzavřen - nejprve po dobu 2-3 dnů na snesení kolejového roštu vč. úpravy pro provizorní přejezd silničních vozidel a pěší přechod a pak na 1 týden na zřízení ZKPP a pokládku žel.svršku vč. konstrukce nového přejezdu spolu s technologií zabezpečovacího zařízení; zde nutné střídání uzávěr se sousedním přejezdem P601 v ev.km 120,627; objízdna trasa z ul.Línská (III/2033) přes přejezd P601 do ul.Tyršova, Purkyňova a K Háječku,
 - **přejezd P601 v ev.km 120,627** (propojení obou částí obce Tlučná silnicí III/2033 ul.Línská) krátkodobá omezení (max.do 1 týdne) bude po celou dobu výstavby provizorně průjezdný s výjimkami - na začátku a na konci 1.SP bude dočasně uzavřen - nejprve po dobu 2-3 dnů na snesení kolejového roštu vč. úpravy pro provizorní přejezd silničních vozidel a pěší přechod a pak na 1 týden na zřízení ZKPP a pokládku žel.svršku vč. konstrukce nového přejezdu spolu s technologií zabezpečovacího zařízení; zde nutné střídání uzávěr se sousedním přejezdem P600 v ev.km 120,593; objízdna trasa z ul.Línská (III/2033) přes přejezd P600 do ul.K Háječku, Purkyňova, Tyršova a Línská,
 - **přechod P602 v ev.km 122,022** (propojení ul.Hlavní v Tlučné s ul.Benešova třída v Nýřanech – přechod koleje pod nadjezdem silnice II/180) bude po dobu stavby zrušen než bude v jeho blízkosti cyklo-pěší provoz převeden do nového podchodu v n.km 115,983; po dobu stavby bude přechod nahrazen přechodem provizorním jehož značení, údržbu a zajištění průchodnosti (vč. osob se sníženou schopností pohybu a schůdnosti pro matky/osoby s kočárkem) bude mít na starost dodavatel stavby (obecné zásady viz následující kap.2.3.6),
 - **přejezd P603 v ev.km 122,722** (propojení Nýřan ul.Havířskou) pro veřejnou silniční dopravu bude provoz, z důvodu rušení přejezdu, definitivně ukončen; přejezd pro cyklo-pěší bude po stavbě nahrazen podchodem, jehož konstrukční uspořádání bude umožňovat i průjezd údržbové mechanizace (typ Multicar); výstavba podchodu bude probíhat po dobu obou hlavních SP (1. i 2.);
- propojení (resp. objízdne a obchozí trasy) budou následující:
- veřejná silniční doprava ze severu (z ul.Havířská a oblasti Pankráč) bude do jižní části Nýřan už trvale vedena po silnici III/18048 na II/180 a odbočením na II/203 do ul.Benešova třída;
 - cyklo-pěší provoz bude po dobu stavby nahrazen provizorními přechody jejichž značení,

údržbu a zajištění průchodnosti bude mít na starost dodavatel stavby; během 1.SP bude provizorní přechod udržován v linii/oblasti ul.Havířská; během 2.SP navrhuje zpracovatel ZOV přechod umístit a udržovat v linii stávajícího přechodu před VB tak, že po překonání rekonstruovaného kolejiště od VB (od ul.Nádražní) povede cesta v ose demontované SK12 až po ul.Havířská; pro jihovýchodní oblast Nýřan by to pro cyklo-pěší frekvenci znamenalo „zacházku“ (prodloužení propojení od Havířské k VB) o cca 2x400 m; tímto provizorním přechodem přes probíhající stavbu bude však výrazně zajištěna bezpečnost frekvence než přes provozované kolejiště od Plzně v linii ul.Havířské;

- provoz vlečky na KT by byl po dobu 1.SP zachován s výjimkou 2 x 1 týden výluky, kdy poprvé dojde k přepojení kolejového napojení do provizorní přeložky a podruhé do definitivní polohy; po dobu propojení vlečky KT po provizorní přeložce budou stavebně k dispozici pro překonání koleje dvě provizorní místa – první jako silniční přejezd k objektu a pozemkům v rozštěpu vlečky a trati a druhý jako cyklo-pěší přechod (v linii Havířské s návazností na přechod udržovaný stavbou),

- **přejezd P604 v ev.km 123,613** (propojení obou částí obce Nýřany silnicí II/203 ul.Revoluční) bude po většinu doby modernizace trati provizorně průjezdný s výjimkami - na začátku a na konci 2.SP bude dočasně uzavřen - nejprve po dobu 1 týdne na snesení kolejového roštu vč. úpravy pro provizorní přejezd silničních vozidel a pěší přechod a pak na 4 týdny na zřízení ZKPP, pokládku žel.svršku vč. konstrukce nového přejezdu spolu s technologií zabezpečovacího zařízení, přeložky kanalizace, vodovodu VO a obnovu (napojení) horních vrstev dotčených silnic a chodníků; zde nutné střídání uzávěr s přejezdem P606 v ev.km 124,882; objízdna trasa bude pro veškerou dopravu od Plzně za obcí Tlučná na nadjezd silnice II/180, na dálnici D5 (exit 94), sjezd na exitu 100 a zpět po silnici II/203 do Nýřan; po tuto dobu je nutné udělat výjimku z placení dálničního poplatku,

- **most ev.km 124,210** (propojení ul.Železniční s ul. Šůlova) uzavření provozu po celou dobu výstavby; při rekonstrukci mostu je požadavek zachovat průchod pro cyklo-pěší frekvenci (pokud nebude z důvodů aktuální stavební činnosti průchod stavbou umožněn, využije se jako obchodí trasa objízdna – přejezd P604 ev.km 123,613 (viz výše); objízdna trasa pro silniční provoz je z jihovýchodní části Nýřan do severozápadní přes přejezd P604 v ev.km 123,613 na severu (po ul.Železniční na ul.Revoluční-II/203) nebo přes přejezd P606 ev.km 124,882 na jihu (po ul.Železniční, Mexiko, přes přejezd P606, lokalitu Humboldky a ul.K Humboldce na ul.Revoluční (silnice II/203),

- **most ev.km 124,422** (propojení ul.Železniční s pěší cestou směr ul.Osvobozených politických vězňů) uzavření cyklo-pěšího provozu po celou dobu výstavby; obchodí trasa z jihovýchodní části Nýřan do severozápadní je v místě rekonstruovaného sousedního mostu v ev.km 124,210, kde je požadavek na zachování průchodu - z ul.Železniční do ul.Šůlova (pokud nebude z důvodů aktuální stavební činnosti průchod stavbou umožněn, využije se jako obchodí trasa objízdna – viz most ev.km 124,210 výše),

- **přejezd P606 v ev.km 124,882** (polní cesta s propojením z lokality Mexiko do lokality Humboldka) bude po celou dobu výstavby provizorně průjezdný s výjimkami - na začátku a na konci 2.SP bude dočasně uzavřen - nejprve po dobu 2-3 dnů na snesení kolejového roštu vč. úpravy pro provizorní přejezd silničních vozidel a pak na 1 týden na zřízení ZKPP a pokládku žel.svršku vč. konstrukce nového přejezdu spolu s technologií zabezpečovacího zařízení; zde nutné střídání uzávěr se sousedním přejezdem P604 v ev.km 123,613; objízdna trasa z jihu (od obce Úherce) do severozápadní části Nýřan po ul.Mexiko, Železniční, Revoluční (silnice II/203) přes přejezd P604,

- **most ev.km 126,288** (polní cesta od obce Úherce jako přístup k pozemkům za tratí) uzavření provozu po celou dobu výstavby; objízdnu trasu je (při vyloučeném provozu po tratí) možné řešit od obce Úherce provizorním přejezdem trati cca ve st.km 126,150 a za tratí zřízením provizorní polní cesty podél trati ve směru staničení v délce cca 150 m k prostoru rekonstruovaného mostu.

2.3.6 Provizorní přechody a provizorní nástupiště

Provizorní přechody

Vzhledem k tomu, že po dobu výstavby je provoz na železniční trati přerušen, spočívá problém ochrany křížení cyklo-pěší frekvence pouze činností stavby, a to v místech k tomu určených (obvykle v místech stávajících přejezdů a přechodů). Konkrétně se jedná o místa úrovnových přejezdů a přechodů v ev.km 117,860 (P599, Vejprnice), ev.km 120,594 (P600, Tlučná), ev.km 120,649 (P601,

Tlučná), ev.km 120,594 (P602, mezi Tlučnou a Nýřany), ev.km 122,722 (P603, Nýřany), ev.km 123,613 (P604, silnice II/203, Nýřany) a ev.124,882 (P606, mezi Mexikem a Humboldkou).

Úprava povrchu přechodů musí splňovat podmínky překonání úseku osobami se sníženou schopností pohybu vč. osob s kočárkem. Přechody budou šířky 2 až 3m, pruh bude vyznačen reflexní páskou nebo ohraničen mobilním (dočasným) hrazením, barierou, zábradlím, zábranou či plotem buď ze sortimentu již na trhu existujících prvků (některé viz níže) nebo zhotovených přímo na stavbě např. z dřevěných prken, trámů a fošen.



Povrch přístupů bude rovný, bez překážek, v případě nutnosti zachování schůdnosti upraven buď posypem drobným štěrkem (frakce do 16 mm) nebo výdřevou z prken, fošen nebo pochozích desek. Navedení cestujících ke správnému místu přechodu bude prostřednictvím provizorních informačních tabulí a směrových šipek.

Provizorní nástupiště

V řešené stavbě jsou dvě lokality (místa), kde jsou navržena provizorní nástupiště. Konstrukce obou nástupišť jsou uvažována s úpravou dle vzorových listů s nástupištní hranou typu Tischer. Materiál bude čerpán z výzisku ze stávajících nástupišť ve Vejprnicích v průběhu 0a.SP. Výška nástupišť je uvažována max. 350 mm nad TK. Projekčně a výkazem výměr jsou Provizorní nástupiště součástí stavebních objektů nástupišť.

Žst. Vejprnice. Nástupiště je navrženo u stávající dopravní průjezdné SK3 pro využití osobní dopravou v průběhu 0.SP. Jeho délka je 170 m a jeho zřízení je navrženo během 0a.SP v dopravních sedlech, kdy nebudou SK1 a SK3 provozovány (celková doba SP je 1 týden (7 dní)). Přístup na nástupiště bude zajištěn provizorním prodloužením stávajícího přechodu přes SK1.

Žst. Nýřany. Nástupiště je navrženo u stávající dopravní SK10 pro využití osobní dopravou v průběhu 0.SP a jeho umístění bude jen zrcadlově podle osy stávajícího přechodu směrem na H.Huť. Jeho délka je 35 m a jeho zřízení navrženo během 0b.SP v dopravních sedlech, kdy nebudou SK8 a SK10 provozovány (celková doba SP je 1 týden (7 dní)). Přístup na nástupiště bude zajištěn po stávajícím přechodu od stávající VB.

2.3.7 Další upřesnění příjezdových komunikací a stavebních úprav

Následující texty upozorňují na oblasti a místa, kde je příjezd/přístup do trati pro těžká nákladní vozidla oproti standardním stavebním zvyklostem znevýhodněn a proto upřesněn - např.:

- provizorní úpravy nájezdů
- přístup přes brod
- přístup pomocí provizorního mostku
- vzdáleností přístupových míst (většinou více jak 0,5km)
- způsobem příjezdu
- neprojednaný v rámci DUR (dodatečné změny konfigurace kolejí mimo ZTP)
- překážky vjezdu apod.

Některá místa jsou v koordinačních situacích vyznačena popisem, jiná zvýrazněna kromě popisu i kroužkem. Ve stavbě je upozorněno na následující lokality:

- **oblast Vejprnice Brůdek**, kde jsou přístupy do trati poměrně vzdálené (přes 1 km - cca st.km 115,350 až 116,450); nájezd od Plzně vpravo od st.km 115,280 si vyžaduje v místě napojení na silnici a zemní rampu do úrovně kolejí provizorní úpravu cyklostezky (po stavbě uvedení do původního stavu); zálohou tohoto napojení je zleva příjezd po stávající cestě od st.km 115,350; další napojení do úrovně kolejí je zprava ve st.km 116,440 zemní rampou od cesty překračující Vejprnický potok brodem,

- **Pekelný rybník**, přístup ve st.km cca 116,700 na začátku žst.Vejprnice, kde příjezd od zpevněné komunikace je veden ve stopě cyklostezky (cca 100m - ovlivňování provozu) a po stavbě bude muset být uveden do původního stavu; stavebně je zde oblast oboustranného rozšiřování náspu na zhlaví stanice; příjezdová zpevněná komunikace napojená od II/203 (Plzeňská) je po přejezdu Vejprnického potoka opatřena ocelovou závorou (nutné projednání zpřístupnění/průjezdu s majitelem/správcem),

- **TÚ Vejprnice-Tlučná**, jako oblast nejvýznamnějších/klíčových zemních prací, kde se odehrává: (I.) pro nový most (v ev.km 118,094) navýšování tělesa o cca 1,6 m jako výstavba opěrné zdi z armovaných zemin (výměna náspu); po tuto dobu bude odvoz a návoz zemin realizován jak z ulice Podmostní tak z Línské (přes ul.Nad Dráhou); po dokončení bude možné zřídit v těchto ulicích ZS pro výstavbu nového mostu (v n.km 112,044),

(II.) výměna degradovaných zemin (zvodnělé zářezy) v úsecích n.km 112,160-112,290 a 112,375-112,440; pro nemožnost přístupu do lokality ulicí Luční byl po dohodě s obcí zvolen příjezd za obcí Vejprnice (ze silnice II/203-ul.Tlučenská) a využití obecních ploch pro Mezideponie; na staveništní komunikaci je nutné přes Vejprnický potok zřídit provizorní mostek (žel.st.km cca 118,450); návoz materiálu v ose trati bude řešen (po odstranění kolejového roštu) pojezdem po stávající vrstvě šterkového lože,

(III.) dvojité zlepšované zeminy (dvojité stabilizace) železničního spodku v úsecích n.km 112,840-113,125 a 113,275-113,610; k prvnímu úseku bude využit přístup staveništní komunikací viz výše (II.); k druhému úseku bude využit přístup staveništní komunikací od stávající cesty z Tlučné (ze silnice II/203-Hlavní), zde je překonání Vejprnického potoka řešeno přes stávající brod (žel.st.km cca 119,900); v místech, kde staveništní komunikace kříží cyklostezku budou provedeny provizorní úpravy, které budou po stavbě uvedeny do původního stavu,

(IV.) výměna náspu pro zřízení konsolidační vrstvy s geomříží (n.km 113,150-113,260); přístup pro tyto práce je uvažován po staveništní komunikaci viz výše (III.) k druhému úseku; návoz materiálu v ose trati bude řešen (po odstranění kolejového roštu) pojezdem po stávající vrstvě šterkového lože,

- **most ev.km 121,449**, jedná se konkrétně o přístup k rekonstrukci tohoto mostu od krajní opěry (ve směru staničení) ze silnice II/203-Hlavní v obci Tlučná (žel.st.km cca 121,260) přes stávající mostek nad Vejprnickým potokem, kde bude povolen vjezd pouze pro vozidla s nosností do 3 tun (typ Multicar); pro přístup na odvrácenou (levou, od obce Tlučná) stranu mostu je pro přístup a návoz materiálu navržen provizorní mostek s únosností pro nákladní vozidla větší než 3 tuny (stávající lávka umožňuje přechod pouze pro pěší),

- **přístup k objektu č.p.586**, resp. přístup na pozemek p.č.587/1 provozovaný ve výchozím stavu přes přejezd P603 v ev.km 122,722 jako propojení Nýřan ul.Havířskou; po dobu rekonstrukce vlečky na KT (v trvání 1 týden na každý SP 0b. a 1a.) bude přístup pro silniční vozidla přerušen (znemožněn); dodavatel stavby musí na tuto dobu s majitelem nemovitosti a zástupci jednotek IZS dohodnout a

zrealizovat opatření pro případ nutného zásahu (přístup lékařské Záchrané služby zřejmě postačí pěší docházkou, přístup Hasičů bude v případě nutnosti překonání položených kolejnic vhodné řešit provizorní výdřevou bez zřizování ZKPP),

- **most ev.km 122,889**, pro rekonstrukci mostu navrhuje zpracovatel ZOV dodavateli zpřístupnit stavební část mostu i z ulice Stará čtvrť, a to instalací provizorního mostku přes vodoteč; mostek s nosností pro vozidla do 3 tun (typ Multicar) by zajistil přístup a návoz materiálu do úrovně čela mostu,

- **žst.Nýřany kolejiště směr H.Hut'**, jedná se o přístupy k výstavbě tří kolejí (v dokumentaci DUR nebyly, ale pro stupeň DSP zadavatelem požadovány) s těmito možnostmi (v *DUR neprojednaného*) přístupu:

(I.) ke zhlaví přes firmu Paragon a.s. z ulice Dr.P.Klementa,

(II.) k vnitřnímu kolejišti (ze západu) z ulice Dr.P.Klementa v prodloužení po polní cestě přes pozemky SPÚ (státního pozemkového ústavu) č.1963/2 ... 1966/4, 1967/8 ... a pozemek 283/1,

(III.) k vnitřnímu kolejišti (z východu) z ulice Havířská po pozemcích města Nýřany (1781/5, 1780/7), podél areálu firmy Logistic Nýřany (ostatní plocha) a dále po pozemcích SPÚ

(alternativou přístupu z východu je severnější polní cesta z ul.Havířské po opačném okraji areálu firmy Logistic Nýřany a po pozemcích SPÚ až k polní cestě v prodloužení ul. Dr.P.Klementa - viz dtto II.),

- **most ev.km 124,422**, nejedná se konkrétně o přístup k rekonstrukci tohoto mostu, ale o přístup do úrovně koleje zemní rampou za mostem s návrhem osazení provizorního mostku pro překonání Vejprnického potoka staveništní komunikací; alternativně lze využít jiný způsob překonání vodoteče – viz kap.2.3.4 Obecné zásady pro komunikace,

- **most ev.km 125,378**, nejedná se konkrétně o přístup k rekonstrukci tohoto mostu, ale o přístup do úrovně koleje zemní rampou za mostem s návrhem osazení provizorního mostku pro překonání Lučnického potoka staveništní komunikací; alternativně lze využít jiný způsob překonání vodoteče – viz kap.2.3.4 Obecné zásady pro komunikace,

- **most ev.km 126,288**, jedná se konkrétně o přístup k rekonstrukci tohoto mostu z opačné strany vč.osazení provizorního mostku přes vodoteč – viz kap.2.3.4 Obecné zásady pro komunikace,

3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

3.1 Obecné zásady řešení ZS

Výběr ploch ZS. Plochy ZS do prostorů stavenišť (příp. mimo) jsou navrženy orientačně na základě zkušeností ze staveb podobného charakteru s obdobným rozsahem prací. Prioritou návrhu ploch je využít nejprve pozemky drážní, i když legislativa ohledně drážních pozemků mnohé změnila a na plochy ve vlastnictví ČD, a.s. se již pohlíží jako na plochy cizího subjektu včetně finančního zatížení na jejich pronájem. V druhé řadě jde o využití pozemků veřejných (státní, městské, obecní), teprve pak přichází na řadu návrh na zábor pozemků firem, organizací a soukromých majitelů.

Dodavatelské zajištění provedení vlastní stavby bude předmětem veřejné obchodní soutěže a zřízení ZS bude věcí jednotlivých dodavatelů dle vlastních potřeb, resp. vlastní technologie. Ne vždy se tedy stane, že pozemky navržené projektantem a zahrnuté dokumentací do dočasných záborů pro stavbu již v rámci Územního rozhodnutí, pak dodavatel skutečně využije. V některých případech si naopak zajistí plochy jiné.

Zákres ZS. Umístění ploch ZS (vč.tvaru záboru pozemku) je zakresleno v grafických přílohách této části dokumentace (Koordinační situace 1:1 000 – příl. č.2.201 až 2.207, souhrnně orientačně v Přehledné situaci 1:10 000, příl. č.2.100). Podobné informace jsou pak i v části dokumentace C.3 Koordinační situační výkresy v měřítku 1:1 000. Specifikace ploch záborů dle druhu pozemků a majitele jsou pak v části dokumentace I. Geodetická dokumentace, I.2 Majetkoprávní část.

Druhy ZS. ZS jsou členěna do tří základních kategorií. První je tzv. Klasické ZS pro uskladnění stavebního i montážního materiálu a odstavení stavebních strojů a zařízení pro konkrétní stavební nebo technologické objekty. Druhou kategorií tvoří tzv. Základní ZS – Hlavní zařízení staveniště (HZS), Montážní základny (MZ) a Recyklační stanice (RS). Třetí kategorií ploch jsou plochy pro Deponie nebo Mezideponie vytěženého zemního materiálu, odpadů příp. sejmuté ornice.

V neposlední řadě patří do kategorie zařízení staveniště i staniční koleje pro stavební a montážní vlak výjimečně pro vlak ubytovací (výčet kolejí viz podkapitola 2.2.1 Plochy a koleje).

Podle délky trvání záboru ploch ZS se rozlišují deponie-mezideponie krátkodobé (do 1 roku záboru), dlouhodobé (nad 1 rok) a u některých staveb i deponie trvalé. To je případ, kdy se materiál (většinou zemní) neodveze na skládku, ale využije se vhodný prostor (terénní prohlubeň, zářez po opuštěné trati nebo uložení do umělého valu většinou s funkcí protihlukové bariery). Nad 1 rok trvání jsou obvykle i Základní ZS.

Popis jednotlivých ZS.

- staničení jako základní popisný údaj
(v případě této stavby jsou udávána *velmi rozdílná – více než 6 km*) staničení dvě – stávající a nové (*stavební*) vztažené k modernizované trati a vyjadřuje kilometrickou hodnotu přibližného středu (*těžiště*) ZS)
(*průběžné číslování ZS bylo odmítnuto, neboť v průběhu připomínkových řízení, dalších pozemkových šetření a jednání s majiteli pozemků dochází většinou k dalšímu upřesňování, a tedy i vypouštění, doplňování nebo dělení ploch ZS*),
- určení ZS podle kategorie
(klasické ZS, základní nebo deponie-mezideponie materiálu),
- plocha v m², doporučení na oplocení,
- umístění vlevo nebo vpravo trati (platí ve směru staničení) a druh pozemku – drážní, nedrážní, částečně drážní s uvedením majitele (jména soukromých majitelů nejsou uváděna),
- charakter pozemku
(zpevnění, zatravnění, pole, zahrada, křoviny, stromy, zemní úpravy, výřezy a kácení porostů, přístup/příjezd k plochám ZS),
- uvedení hlavních stavebních objektů, pro které je ZS určeno
(žel.spodek a svršek, mostní objekty, nástupiště vč. zastřešení, pozemní stavby, komunikace, TV)
(*ZS pro ostatní objekty bude umístěno kilometricky nejbližšímu zařízení*).

Napojení ZS na síť.

- elektrika - v prostoru železniční stanice bude pro napojení využito stávajících sítí uvnitř budov nebo z venkovních zásuvkových stojanů umístěných v kolejišti, v traťovém úseku bude u malých objektů elektrická energie získávána pomocí převozných dieselagregátů,
- voda - v prostoru železniční stanice bude využito stávajících zdrojů pitné i užitkové vody, v traťovém úseku bude technologická voda dopravována v cisternách dovezených dodavatelem stavby, vodu bude nutné využít i pro snížení prašnosti stavebního provozu zejména Recyklační stanice, pro kropení nezpevněných staveništních komunikací a případné čištění staveništních mechanismů a dopravních prostředků,
- kanalizace - pro potřeby stavby bude v rámci sociálního zařízení pro pracovníky stavby převážná část realizována chemickými suchými záchody, odpadní vody z technologických procesů se nepředpokládají. Případné čištění staveništních mechanismů a dopravních prostředků bude ošetřeno jímáním do mobilních sedimentačních nádrží (toto zabezpečení bude záležitostí dodavatele),
- plyn - využití tohoto média se v rámci stavby vůbec neuvažuje,
- telefon - v převážné většině se pro komunikaci použijí mobilní telefony, výjimečně vysílačky. V obou železničních stanicích lze uvažovat s částečným využitím staničních státních a drážních telefonů, případně s připojením dalších linek po projednání dodavatele se SŽ (příp.ČD).

Kancelářské prostory. Kancelářské prostory pro hlavního dodavatele stavby a jeho klíčové subdodavatele jsou navrženy do prostoru HZS. Zde se jedná o plochu v žst.Nýřany vlevo ve směru staničení na domažlickém zhlaví, kde se uvažuje se sestavami mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení s přilehlými plochami alespoň provizorního parkování osobních vozidel.

V rámci šetření ploch pro územní řízení byly vytipovány ještě další možné plochy na konci obce Tlučná (prostor mezi silnicí II/203 a dráhou – oblast tzv.Kolonie). Jedná se o plochy stavebníka SŽ vpravo ve směru staničení, kde jsou pro sestavy buněk a zejména parkovací plochy osobních vozidel téměř ideální plochy. Místo by si vyžádalo pouze samostatnou elektrickou a datovou přípojku.

Uvolnění ploch ZS. Zpracovatel doporučuje provést uvolnění a rekultivaci ploch ZS do jednoho až dvou měsíců po dokončení stavby, resp. po odstranění závad a nedodělků, zjištěných při kolaudačním řízení. Plochy mezideponií ornice, s uvažovaným záborem nad 1 rok, budou zrušeny v samostatném časovém režimu. V této stavbě jsou to minimální zábory v oblasti zhlaví žst.Nýřany směr H.Huť.

Ostatní zabezpečení ZS. Zabezpečení stavby z hlediska rychlého zásahu při ekologických haváriích, zejména pro ochranu vody a vodních zdrojů je uvedeno v samostatné části dokumentace B.6. Vliv stavby na životní prostředí v částech Povodňový a Havarijní plán. Z pohledu rozsahu záplavového území hladinou vody Q_{100} , zůstávají navržená ZS v drtivé většině případů nedotčena, výjimkou jsou ZS u mostu v ev.km 121,449 přes Vejprnický potok.

Oba uvedené plány, kromě jiného, obsahují spojení na nejbližší stanice první pomoci, střediska zdravotní služby, nemocnice, požární stanice apod. Všechna spojení však bude nutné, aby před začátkem stavby i během ní, dodavatel ověřil a průběžně aktualizoval.

Pro oblast stravování budou možná místa vytipována až v rámci dodavatelského šetření, stejně tak jako možnosti ubytovacích kapacit.

3.2 Základní zařízení staveniště a mezideponie

3.2.1 Hlavní zařízení staveniště (HZS)

HZS je v podobě dočasných patrových sestav mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení navrženo **v žst.Nýřany**, vlevo podél kolejiště domažlické části stanice s ohrazením ul.Nádražní, v prostoru nákladového obvodu, ve stávajícím km 123,330 (n.km 117,275) na drážním pozemku ČD, kde je možné využít plochu o velikosti cca 1 070 m², výhodou je velmi dobrý přístup a napojení na všechny části stavby (u silnice II/203), bonusem plochy je její převážně zpevněný povrch a blízkost možného napojení na el. energii a datové přípojky v rámci vlastní stanice, určitou nevýhodou může být menší plocha, kterou je ovšem možné rozšířit na úkor uvažované přilehlé plochy MZ.

3.2.2 Montážní základny (MZ)

Využití Montážních základen bude i jako základen demontážních, a to po celou dobu výstavby s tím, že se budou střídát období se sníženou pracovní činností. Pro umístění areálů jsou navrženy 2 lokality:

- **v žst.Vejprnice** vpravo podél staničního kolejiště na drážním pozemku ČD v ose stávající kusé koleje č.6a o ploše cca 770 m² (st.km 117,060; n.km 111,005), drobnou nevýhodou je, že plocha je převážně zatravněná s nutností výřezu křovin pro její uvolnění,
- **v žst.Nýřany** na zpevněných (šterkový podklad) plochách nákladového obvodu na drážních pozemcích ČD vlevo podél kolejiště domažlické části stanice s ohrazením ul.Nádražní; plocha je o velikosti 2 420 m² (st.km 123,450; n.km 117,405) a přiléhá ke stávající SK3 a 3a.

3.2.3 Recyklační stanice (RS)

Recyklační stanice pro 2.stavbu je umístěna na konci obce Tlučná, vpravo trati v ploše nájezdového „oka“ mimoúrovňového propojení komunikace II/203 se silnicí II/180; jedná se o plochu Plzeňského kraje ve správě SÚS o velikosti cca 3 300 m² (st.km 122,080; n.km 116,030); výhodou je velmi dobré napojení úseků trati z obou křižujících se silnic; pro tuto lokalitu je zpracovaná Rozptylová studie; dílčí nevýhodou této lokality je zatravněná plocha.

3.2.4 Metodika a řešení recyklace ŠL

Problém (kauza) recyklace ŠL nebyla, ani po letitých urgencích zpracovatele ZOV nikým ze zástupců objednatele, řešena. Z hlediska legislativy existovaly (a existují) pouze následující čtyři podklady, ale ne žádná praktická metodika, která by věc řešila:

- informace ze dne 28.06.2019 (pod č.j. 38709/2019-SŽDC-GŘ-O13) o požadavku O13 o důsledném využití stávajícího ŠL, a to nejen do podkladních vrstev, ale zejména (přednostně) do vlastního (nového) ŠL

- vyhláška MŽP č.273/2021 Sb. (s účinností od 08/2021), kde došlo k podstatnému zpřísnění parametrů ohledně kontaminace a použití materiálu zpět do stavby

- OTP Kamenivo pro kolejové lože železničních drah vydané 16.12.2020 pod č.j.38992/2020-SŽ-GŘ-O13

- směrnice SŽ SM096 Nakládání s odpady z 01.06.2022 pod č.j. 36061/2022-SŽ-GŘ-O15

ZTP kauzu ŠL vůbec neřešilo (jako neřešilo řadu jiných podstatných záležitostí spodku a svršku a požadavky odbylo dvěma řádky o předpisu pro rychlost do 160 km/h , který byl t.č. teprve v návrhu), jednoznačné stanovisko v průběhu projekční činnosti nebylo objednatelem poskytnuto, a tak se řešení výše uvedeného ujal zpracovatel objektu železničního svršku a spodku. Hlavním účastníkem projednání za SŽ byl z GŘ O13 doporučen Pověřený kontrolor CTD za kamenivo Ing.Kropáček. Výsledkem projednání ze dne 30.05.2023 je shrnutá třetí verze vydaná s datem 22.06.2023 a doložená na následující stránce pod nadpisem Těžení stávajícího kolejového lože.

TĚŽENÍ STÁVAJÍCÍHO KOLEJOVÉHO LOŽE

projekt: MODERNIZACE TRATI PLZEŇ - DOMAŽLICE ST. HRANICE SRN, 2. STAVBA
ÚSEK PLZEŇ (MIMO) - NÝŘANY - CHOTĚŠOV (MIMO)

Vstupní předpoklady:

- **teoretický objem** kolejového lože v koleji určen dle typu kolejového roštu nebo průzkumu **uvažováno 100% m³** **viz katalog popisů a směrných cen stavebních prací - Dráhy kolejové - příloha č.4*

- na základě výsledků z geotechnického průzkumu bude určeno možné procento odtěžení z **teoretického objemu** stávajícího kolejového lože
- skutečně odtěžený objem materiálu z kolejového lože je (pro tento projekt) stanoveno na 85% z **teoretického objemu** kolejového lože
 - při těžení nakladačem je předpoklad vytěžení cca 85%
 - při těžení čističkou je předpoklad vytěžení cca 70%

v úsecích lože znečištěných jemnými částicemi, viz GTP, je nutné zohlednit těžný objem KL

- nutné rozdělit objemy těžného lože na
 - materiál vhodný k recyklaci štěrku do KL a**
 - materiál který bude recyklován na ŠD**
- objem lože, který bude určen recyklaci na ŠD 0/32 je vždy povinné konzultovat a odsouhlasit s investorem**

celý **objem** materiálu z kolejového lože **vhodný k recyklaci štěrku do KL** bude odvezen na recyklační základnu

celý **objem** materiálu z kolejového lože **určený k recyklaci na ŠD** bude odvezen na recyklační základnu

100% objemu bude recyklováno (materiál recyklován na frakci 32/63)

- cca 30% z **recyklovaného objemu** je předpokládáno jako **materiál nevhodný pro použití do KL nebo konstrukčních vrstev**
 - bude rozhodnuto, zda materiál bude využit pro obsypy nebo odvezen na skládku
- cca 70% z **recyklovaného objemu** je **materiál štěrku fr 32/63 vhodný pro další využití**

nutno zohlednit kategorii dráhy a traťovou rychlost
regionální dráhy s rychlostí do 120 km/h

- **zrecyklovaný materiál** bude bez dalších úprav využit do kolejového lože
- vždy musí splnit parametr ostrohranosti dle OTP

dráhy celostátní a dráhy regionální s rychlostí nad 120 km/h

- **zrecyklovaný materiál** bude **zostrohaněn v drtiči**
 - cca 50% objemu z ostrohraněného kameniva bude štěrk do kolejového lože frakce 32/63
 - cca 50% objemu z ostrohraněného kameniva bude ŠD frakce 0/32 kv

100% objemu bude recyklováno (materiál recyklován na frakci 0/32)

- cca 30% z **recyklovaného objemu** je předpokládáno jako **materiál nevhodný pro použití do konstrukčních vrstev**
 - bude rozhodnuto, zda materiál bude využit pro obsypy nebo odvezen na skládku
- cca 70% z **recyklovaného objemu** je **materiál ŠD 0/32 kv** (objem jemných částic 3-9%)

poznámky:

-třída kameniva BI nebo BII se stanovuje pouze pro nový materiál dle návrhové rychlosti.
Recyklovaný materiál bude odpovídat třídě recyklovaného štěrku dle OTP Kamenivo pro kolejové lože železničních drah

- u zkoušky kontaminace uvést na jakém vzorku se zkoušky provedly, na základě toho bude rozhodnuto o dalším využití materiálu

3.2.5 Mezideponie ornice - obecně

Sejmutí ornice. Tloušťka sejmutí orniční příp. podorniční vrstvy vychází z pedologického průzkumu a pohybuje se nejčastěji v tloušťce 30-50 cm. Sejmutí ornice se na liniové stavbě provádí buldozerem (dozerem) nahnutím na „haldy“ podél nově budované trati (resp. přeložky komunikace apod.) nebo návozem nákladními auty v jedné vrstvě (bez pojíždění pro vrstvu další) – viz obr. níže. Ornice se snímá z plochy nového zemního tělesa (budoucí výkop nebo násyp), z plochy staveništních komunikací a ploch Zařízení stavenišť (ZS), kde to určení ZS vyžaduje (obvykle Recyklační základna nebo části ZS, kde se pak mohou dočasně ukládat odpady).

Způsob uložení ornice. Ornice se nenavází na vysoké haldy, jako je to možné u ostatní těžené zeminy. Tvar haldy (řez) pro uložení ornice je doporučen lichoběžníkový nebo trojúhelníkový. Doporučená výška haldy je 2 m (max.3), sklon svahů v úhlu cca 45 stupňů a mírnější.

Takto deponovaná ornice se po dobu uložení udržuje v bezplevelném stavu a je nutné ji ochránit i před povětrnostními vlivy. Při kratším skladování (cca do/okolo 1 roku) postačí obvykle chemické ošetření postřikem, při době do tří let je doporučeno zatravnění, nad 3 roky pak pěstování víceletých píceň – vše dle letitého Metodického návodu MZVŽ ČSR č.j.40-917/1982-413.

Plochy pro uložení. Pro Mezideponie ornice jsou v dokumentaci zakreslena samostatná úložiště (vyčleněné plochy), aby nedošlo k znečištění nebo promíchání ornice s jiným materiálem (separace, resp. oddělení je důležitou podmínkou uložení ornice na krátkou i dlouhou dobu).

Doporučené uložení ornice



Použití ornice. Ornice je deponována pro zpětné použití na svahy železničního a silničního zemního tělesa, na uvedení staveništních komunikací a ZS do původního stavu a na rekultivaci případných trvalých deponií v rámci stavby. Nadbytečné množství může být (dle požadavku a určení příslušného orgánu ŽP) odvezeno na předepsanou lokalitu nebo (rovněž dle rozhodnutí orgánu ŽP) rozhrnuto na sousední pozemky ZPF.

Doba uložení (deponie) ornice je pro tuto stavbu určena do 1 roku. Vzhledem k jejímu malému množství a ojedinělé lokalitě (žst. Nýřany lokalita směr Heřmanova Huť, st.km 123,195 a st.km 0,310) je zpracovatelem ZOV doporučeno rozhrnutí na sousední pozemky přímo, bez jakékoliv deponie.

V oblasti za Vejprnicemi, kde jsou navrženy plochy mezideponií na plochách ZPF sejmutí ornice není řešeno – již dnes je oblast využívána jako mezideponie materiálu bez jakékoliv ochrany.

3.2.6 Mezideponie materiálu

Pro potřeby okamžitého, ale ne vždy krátkodobého, uložení zemního či jiného materiálu (vč. stavebního či odpadového – např. z demolic apod.) je na několika místech vytipováno několik lokalit. Tyto jsou umístěny po jedné v každé stanici a dvě, poměrně rozsáhlé plochy, mezi Tlučnou a Nýřany.

Poměrně samostatnou oblastí několika Mezideponií jsou plochy bezprostředně za Vejpřnicemi v úseku charakterizovaném jako oblast rozsáhlých zemních prací. Tyto plochy jsou určeny pro:

- vytěžené zeminy k výměně náspu a navýšení tělesa o cca 1,6 m v rámci výstavby opěrné zdi z armovaných zemin po obou stranách mostu v ev.km 118,094 (n.km 112,044),
- uložení vytěženého materiálu degradovaných zemin pro další využití k jiným účelům nebo odvoz na skládku,
- uložení kameniva (frakce 63/125) s dřívějším (zálohovaným) návozem pro náhradu degradovaných zemin,
- materiál dvojité zlepšovaných zemin (dvojitě stabilizace) železničního spodku v úsecích n.km 112,840-113,125 a 113,275-113,610 (návoz vytěžené a pak na místě zlepšované zeminy),
- vytěžené zeminy pro výměnu náspu k zřízení konsolidační vrstvy s geomříží (n.km 113,150-113,260).

Uvedeným účelům slouží následující Mezideponie s orientační kapacitou pro uložení zemního a konstrukčního materiálu v celkovém množství cca 28.000 až 35.500 m³:

- st.km 118,400 (n.km 112,355) pro cca 6.500 m³,
- st.km 118,420 (n.km 112,375) pro cca 8.000 m³,
- st.km 118,460 (n.km 112,415) pro cca 5.500 m³,
- st.km 118,465 (n.km 112,420) pro cca 5.000 m³,
(*přednostně plocha pro zlepšení zeminy u dvojité/druhé stabilizace*)
- st.km 118,780 (n.km 112,730) pro cca 3.000 m³,
- st.km 118,550 (n.km 112,500) pro cca 7.500 m³.
(*ZS jako další záloha pro mezideponii*)

3.2.7 Trvalá deponie

Pro odpadový zemní nekontaminovaný materiál lze u některých staveb najít na pozemku investora plochy, které lze jako terénní prohlubně využít pro uložení a zarovnění či nadvýšení terénu. Některé stavby umožňují uložení materiálu do zářezů po opuštěné trati nebo uložení do umělého valu většinou s funkcí protihlukové bariery. V případě této stavby se jedná o jedinou vytipovanou plochu ve st.km 120,430 před zast.Tlučnou, kde je možné uložit cca 2.000 m³.

3.3 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejiště

3.3.1 Tabulka ZS

Stavební úsek	Staničení (km)		Plocha (m ²)	Umístění	Druh ZS, příp. lokalita
	stávající	nové			
22	114,615	108,560	570	vpravo	klasické ZS
22	114,750	108,670	90	vpravo	klasické ZS
22	114,915	108,960	730	vpravo	klasické ZS
22	115,180	109,130	270	vpravo	klasické ZS
22	115,190	109,140	430	vlevo	klasické ZS
22	115,195	109,145	160	vlevo	klasické ZS
22	115,375	109,325	340	vlevo	klasické ZS
22	116,495	110,440	410	vpravo	klasické ZS
23	117,060	111,005	770	vpravo	MZ , žst.Vejprnice
23	117,190	111,130	680	vpravo	klasické ZS, žst.Vejprnice
23	117,250	111,200	340	vlevo	klasické ZS, žst.Vejprnice
23	117,265	111,205	420	vpravo	klasické ZS, žst.Vejprnice
23	117,440	111,390	270	vpravo	klasické ZS, žst.Vejprnice
23	117,490	111,440	770	vpravo	mezideponie, žst.Vejprnice
24	117,840	111,790	150	vpravo	klasické ZS, Vejprnice
24	117,875	111,830	100	vlevo	klasické ZS, Vejprnice
24	118,085	112,035	360	vlevo	klasické ZS, Vejprnice
24	118,090	112,035	330	vpravo	klasické ZS, Vejprnice
24	118,400	112,335	1 400	vpravo	mezideponie, Vejprnice
24	118,420	112,375	1 350	vpravo	mezideponie, Vejprnice
24	118,460	112,415	850	vpravo	mezideponie, Vejprnice
24	118,465	112,420	1 330	vpravo	mezideponie, Vejprnice
24	118,550	112,500	1 030	vpravo	klasické ZS, Vejprnice
24	118,780	112,730	630	vpravo	klasické ZS, Vejprnice
24	119,200	113,150	150	vpravo	klasické ZS
24	119,690	113,640	180	vpravo	klasické ZS
24	120,430	114,380	950	vlevo	Trvalá deponie , stáv.zast.Tlučná
24	120,490	114,440	590	vlevo	klasické ZS, Tlučná
24	120,610	114,560	200	vpravo	klasické ZS, Tlučná
24	120,770	114,720	610	vlevo	klasické ZS, nová zast.Tlučná
24	121,415	115,365	180	vpravo	klasické ZS, Tlučná
24	121,440	115,390	560	vlevo	klasické ZS, Tlučná
24	121,485	115,435	360	vlevo	klasické ZS, Tlučná
24	121,870	115,825	2 520	vpravo	mezideponie, Tlučná
24	121,965	115,915	280	vpravo	klasické ZS, Tlučná
24	122,080	116,030	3 300	vpravo	RS , křížení II/203 x II/180
24	122,090	116,040	300	vlevo	klasické ZS
24	122,100	116,050	2 660	vlevo	mezideponie, křížení II/203 x II/180
25	122,635	116,585	480	vlevo	klasické ZS, žst.Nýřany
25	122,680	116,630	320	vpravo	klasické ZS, žst.Nýřany
25	122,910	116,860	370	vlevo	klasické ZS, žst.Nýřany
25	122,950	116,905	640	vlevo	klasické ZS, žst.Nýřany
25	123,005	116,955	240	vlevo	klasické ZS, žst.Nýřany

Stavební úsek	Staničení (km)		Plocha (m ²)	Umístění	Druh ZS, příp. lokalita
	stávající	nové			
25	123,085	117,030	840	vlevo	klasické ZS, žst.Nýřany
25	123,195	117,145	1 220	vpravo	mezideponie ornice, žst.Nýřany
25	123,320	117,270	350	vpravo	klasické ZS, žst.Nýřany
25	123,330	117,275	1 070	vlevo	HZS , žst.Nýřany
25	123,430	117,380	1 750	vpravo	klasické ZS, žst.Nýřany
25	123,450	117,405	2 420	vlevo	MZ , žst.Nýřany
25	123,520	117,470	2 140	vpravo	mezideponie, žst.Nýřany
25	123,550	117,500	780	vlevo	klasické ZS, žst.Nýřany
25	0,310	0,390	1 110	vpravo	mezideponie ornice, žst.Nýřany
26	124,195	118,150	320	vpravo	klasické ZS, Nýřany
26	124,210	118,160	230	vlevo	klasické ZS, Nýřany
26	124,390	118,340	300	vpravo	klasické ZS, Nýřany Mexiko
26	124,410	118,360	200	vlevo	klasické ZS, Nýřany Mexiko
26	124,900	118,855	170	vlevo	klasické ZS, u dálnice D5
26	124,910	118,860	470	vpravo	mezideponie, u dálnice D6
26	125,360	119,310	450	vpravo	klasické ZS
26	125,395	119,345	240	vlevo	klasické ZS
26	125,835	119,785	270	vpravo	klasické ZS
26	126,140	120,095	590	vpravo	klasické ZS
26	126,260	120,215	370	vlevo	klasické ZS, Za dráhou
26	126,310	120,260	400	vpravo	klasické ZS, Za dráhou
26	127,045	121,000	430	vlevo	klasické ZS, Panské pole
ZS 1	Chotěšov		2 000	vlevo	mezideponie
ZS 2	Chotěšov		4 000	vlevo	mezideponie
ZS 3	Chotěšov		780	vlevo	mezideponie
ZS 1	Stod		900	vlevo	mezideponie
ZS 2	Stod		900	vlevo	mezideponie
ZS 3	Stod		800	vlevo	mezideponie
ZS 4	Stod		630	vlevo	mezideponie
ZS 5	Stod		240	vlevo	mezideponie
ZS 6	Stod		2 030	vpravo	mezideponie

Poznámka: Orientace umístění ZS vlevo nebo vpravo je ve směru staničení.

Celková plocha ZS je 44 790 m²

(prostor vlastní stavby)

- z toho je:
- 20 460 m² klasická ZS
 - 13 490 m² mezideponie
 - 3 300 m² Recyklační stanice (RS)
 - 3 190 m² Montážní základna (MZ)
 - 2 330 m² mezideponie ornice
 - 1 070 m² Hlavní zařízení staveniště (HZS)
 - 950 m² Trvalá deponie

Chotěšov - 6 780 m² mezideponie

(prostor mimo vlastní stavbu)

Stod - 5 500 m² mezideponie

(prostor mimo vlastní stavbu)

3.3.2 Tabulka přístupů k trati a do kolejiště

Stavební úsek	Staničení (km)		Umístění	Určení přístupu, lokalita
	stávající	nové		
22	114,645	108,695	vpravo	do trati po staveništní komunikaci od podjezdu ev.114,388
22	114,980	108,930	vpravo	do trati po cestě od podjezdu ev.115,213
22	115,050	109,095	vlevo	do trati po cestě od podjezdu ev.115,213
22	115,280	109,230	vpravo	do trati po staveništní komunikaci od podjezdu ev.115,213
22	115,350	109,305	vlevo	do trati po cestě od podjezdu ev.115,213
22	116,440	110,390	vpravo	do trati po staveništní komunikaci od podjezdu ev.116,521
23	116,715	110,665	vpravo	na plzeňské zhl.žst.Vejprnice po staveništní komunikaci
23	117,125	111,075	vpravo	do kolejiště žst.Vejprnice ze souběžné cesty
23	117,345	111,295	vpravo	do kolejiště žst.Vejprnice ze souběžné cesty
23	117,460	111,405	vpravo	do kolejiště žst.Vejprnice z ul.Nádražní
23	117,630	111,575	vpravo	na domažlické zhlaví žst.Vejprnice z ul.Nádražní
24	117,860	111,810	oboustranně	do trati z přejezdu P599 ul.Tyršova-III/2032 (Vejprnice)
24	117,980	111,930	vpravo	do trati z ul.Úzká (Vejprnice)
24	118,110	112,060	vlevo	do trati z ul.Línská (Vejprnice)
24	118,505	112,455	vpravo	do trati po stav.kom. z cesty (z ul.Tlučenská, Vejprnice)
24	118,620	112,560	vpravo	do trati po stav.kom. z cesty (z ul.Tlučenská, Vejprnice)
24	119,375	113,325	vpravo	do trati po staveništní komunikaci
24	119,890	113,845	vpravo	do trati po staveništní komunikaci
24	120,135	114,085	vpravo	do trati po cestě
24	120,205	114,155	vlevo	do trati z ul.U Trati (Tlučná)
24	120,460	114,415	vlevo	do trati po stav.kom.od přej. P600 (z ul.K Háječku, Tlučná)
24	120,590	114,540	oboustranně	do trati z přejezdu P600 (z ul.K Háječku, Tlučná)
24	120,620	114,575	oboustranně	do trati z přejezdu P601 (z ul.Línská, Tlučná)
24	121,755	115,700	vpravo	do trati ze silnice II/203 (z ul.Hlavní, Tlučná)
24	121,760	115,705	vlevo	do trati z cesty
24	121,945	115,985	vpravo	do trati ze silnice II/203 (z ul.Hlavní, Tlučná)
25	122,500	116,455	vlevo	na plzeňské zhlaví žst.Nýřany (z ul.Z.Kadeřábkové)
25	122,670	116,620	vlevo	do trati po stav.kom. z ul. Benešova třída
25	122,720	116,670	oboustranně	přejezd P603 (ul. Havířská)
25	122,995	116,940	vlevo	do kolejiště žst.Nýřany po staveništní kom. (z ul.Nádražní)
25	123,070	117,015	vpravo	do kolejiště žst.Nýřany po staveništní kom. (z ul.Havířská)
25	123,175	117,125	vlevo	do kolejiště žst.Nýřany z ul.Nádražní
25	123,270	117,220	vlevo	do kolejiště žst.Nýřany z ul.Nádražní
25	0,065	0,120	vpravo	do trati ze staveništní kom. (z ul.Havířská)
25	0,175	0,240	vpravo	provizorní přístup do kolejiště žst.Nýřany ze stav.kom. od severu
25	0,265	0,325	vlevo	do kolejiště žst. Nýřany ze stav. kom. z ul. Revoluční
25	0,425	0,480	vlevo	provizorní přístup do kolejiště žst.Nýřany z areálu Paragon a.s.
26	123,810	117,770	vlevo	do trati z ul.Železniční x Školní (Nýřany)
26	123,950	117,895	vlevo	do trati z ul.Železniční (Nýřany)
26	124,170	118,120	vpravo	do trati po staveništní komunikaci z ul.Šůlova (Nýřany)
26	124,275	118,225	vpravo	do trati po staveništní komunikaci z ul.Šůlova (Nýřany)
26	124,470	118,420	vpravo	do trati po staveništní komunikaci z cesty (Nýřany)
26	124,710	118,660	vlevo	do trati z ul.Mexiko (Nýřany)
26	124,885	118,835	oboustranně	do trati z přejezdu P606 (z ul.Mexiko, Nýřany)
26	125,565	119,220	vpravo	do trati po staveništní komunikaci z cesty
26	125,440	119,395	vpravo	do trati po staveništní komunikaci z cesty

Stavební úsek	Staničení (km)		Umístění	Určení přístupu, lokalita
	stávající	nové		
26	125,845	119,795	vpravo	do trati po staveništní komunikaci z cesty
26	126,150	120,100	vlevo	do trati po staveništní komunikaci z cesty (od Úherců)
26	126,345	120,295	vlevo	do trati po staveništní komunikaci z cesty (od Zbůchu)
26	127,025	120,980	vlevo	do trati po staveništní komunikaci z cesty (od Zbůchu)

Poznámka: Orientace přístupu vlevo nebo vpravo je ve směru staničení.

3.4 Dílčí zařízení stavenišť

3.4.1 Stavební úsek 22 – N.Hospoda-Vejprnice

Rozsah: ve stávajícím staničení km 114,582 – 116,641; délka 2,259 km
v novém staničení km 108,530 – 110,592; délka 2,062 km
(optimalizace jednokolejného traťového úseku ve stávající poloze)

<u>Přístupy do kolejiště:</u>	st.km 114,645 (n.km 108,695)	vpravo
	st.km 114,980 (n.km 108,930)	vpravo
	st.km 115,050 (n.km 109,095)	vlevo
	st.km 115,280 (n.km 109,230)	vpravo
	st.km 115,350 (n.km 109,305)	vlevo
	st.km 116,440 (n.km 110,390)	vpravo

ZS st.km 114,615 (n.km 108,560)

- klasické ZS
- plocha 570 m², bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽ
- plocha rovná, částečně zatravněná, stromy a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po staveništní komunikaci od mostu ev.km 114,388 (ul.Regensburská)
- hlavní stavební objekty: žel.svršek a spodek

ZS st.km 114,750 (n.km 108,670)

- klasické ZS
- plocha 90 m², bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽ
- plocha rovná, částečně zatravněná, stromy a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po staveništní komunikaci od mostu ev.km 114,388 (ul.Regensburská)
- hlavní stavební objekty: propustek ev.km 114,756

ZS st.km 114,915 (n.km 108,960)

- klasické ZS
- plocha 730 m², bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽ
- plocha rovná, zatravněná, drobné stromky a křoví (nutný výřez), silniční příjezd z cesty od ul.Vejprnické
- hlavní stavební objekty: žel.svršek a spodek

ZS st.km 115,180 (n.km 109,130)

- klasické ZS
- plocha 270 m², částečné oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek – město Plzeň, zbytek drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, částečně zpevněná, zbytek zatravněná, drobné stromky a křoví (nutný výřez), silniční příjezd ze silnice od ul.Vejprnické
- hlavní stavební objekt: most ev.km 115,213

ZS st.km 115,190 (n.km 109,140)

- klasické ZS
- plocha 430 m², částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽ
- plocha zvlněná skloněná, zatravněná, stromy a křoví (nutný výřez), silniční příjezd ze silnice od ul.“Dopravní“
- hlavní stavební objekt: most ev.km 115,213

ZS st.km 115,195 (n.km 109,145)

- klasické ZS
- plocha 160 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽ
- plocha rovná, zatravněná, silniční příjezd ze silnice od ul.“Dopravní“
- hlavní stavební objekt: most ev.km 115,213

ZS st.km 115,375 (n.km 109,325)

- klasické ZS
- plocha 340 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽ
- plocha zvlněná skloněná, zatravněná, stromy a křoví (nutný výřez), silniční příjezd z cesty od ul.“Dopravní“
- hlavní stavební objekty: žel.svršek a spodek

ZS st.km 116,495 (n.km 110,440)

- klasické ZS
- plocha 410 m², částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zatravněná, stromy a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po cestě s brodem přes Vejprnický potok z ul.Plzeňské
- hlavní stavební objekt: most ev.km 116,521

3.4.2 Stavební úsek 23 – žst.Vejprnice

Rozsah: ve stávajícím staničení km 116,641 – 117,676; délka 1,035 km
v novém staničení km 110,592 – 111,627; délka 1,035 km
(rekonstrukce stanice Vejprnice ve stávající poloze)

Přístupy do kolejiště:	st.km 116,715 (n.km 110,665)	vpravo
	st.km 117,125 (n.km 111,075)	vpravo
	st.km 117,345 (n.km 111,295)	vpravo
	st.km 117,460 (n.km 111,405)	vpravo
	st.km 117,630 (n.km 111,575)	vpravo

ZS st.km 117,060 (n.km 111,005)

- Montážní základna, nad 1 rok
- plocha 770 m², bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zatravněná, drobné stromky a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po cestě (s pokračováním do ul.Nádražní) od ul.Plzeňské (na začátku Vejprnic)
- hlavní stavební objekt: žel.svršek

ZS st.km 117,190 (n.km 111,130)

- klasické ZS
- plocha 680 m², částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zatravněná, drobné stromky a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po cestě (s pokračováním do ul.Nádražní) od ul.Plzeňské (na začátku Vejprnic)
- hlavní stavební objekty: žel.svršek, nástupiště

ZS st.km 117,250 (n.km 111,200)

- klasické ZS
- plocha 340 m², částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zatravněná, drobné stromky a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po cestě (s pokračováním do ul.Nádražní) od ul.Plzeňské (na začátku Vejprnic)
- hlavní stavební objekt: podchod v ev.km 117,230

ZS st.km 117,265 (n.km 111,205)

- klasické ZS
- plocha 420 m², částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zatravněná, drobné stromky a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po cestě (s pokračováním do ul.Nádražní) od ul.Plzeňské (na začátku Vejprnic)
- hlavní stavební objekt: podchod v ev.km 117,230

ZS st.km 117,440 (n.km 111,390)

- klasické ZS
- plocha 270 m², částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zpevněný šterkový povrch, příjezd po ul.Nádražní
- hlavní stavební objekty: TO a VB žst. Vejprnice

ZS st.km 117,490 (n.km 111,440)

- mezideponie
- plocha 770 m², částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zatravněná, drobný výřez stromků a křoví, příjezd po ul.Nádražní

3.4.3 Stavební úsek 24 – Vejprnice-Nýřany

Rozsah: ve stávajícím staničení km 117,676 – 122,127; délka 4,451 km
v novém staničení km 111,627 – 116,077; délka 4,450 km
(optimalizace jednokolejného traťového úseku ve stávající poloze)

<u>Přístupy do kolejiště:</u>	st.km 117,860 (n.km 111,810)	oboustranně
	st.km 117,980 (n.km 111,930)	vpravo
	st.km 118,110 (n.km 112,060)	vlevo
	st.km 118,505 (n.km 112,455)	vpravo
	st.km 118,620 (n.km 112,560)	vpravo
	st.km 119,375 (n.km 113,325)	vpravo
	st.km 119,890 (n.km 113,845)	vpravo
	st.km 120,135 (n.km 114,085)	vpravo
	st.km 120,205 (n.km 114,155)	vlevo
	st.km 120,460 (n.km 114,415)	vlevo
	st.km 120,590 (n.km 114,540)	oboustranně
	st.km 120,620 (n.km 114,575)	oboustranně
	st.km 121,755 (n.km 115,700)	vpravo
	st.km 121,760 (n.km 115,705)	vlevo
	st.km 121,945 (n.km 115,985)	vpravo

ZS st.km 117,840 (n.km 111,790)

- klasické ZS
- plocha 150 m², bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽ
- rovná plocha, zatravněná, přístup z ul.Nádražní a Tylova
- hlavní stavební objekt: přejezd P599 ev.km 117,860, IS

ZS n.km 117,875 (n.km 111,830)

- klasické ZS
- plocha 100 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽ
- rovná plocha, částečně zpevněná, zbytek zatravněná, přístup z ul.Nad Dráhou a Tyršova
- hlavní stavební objekty: přejezd P599 ev.km 117,860, propustek ev.km 117,883

ZS n.km 118,085 (n.km 112,035)

- klasické ZS
- plocha 360 m², bez oplocení
- vlevo, nedrážní pozemek – obec Vejprnice
- rovná plocha, zpevněná asfaltová, přístup z ul.Nad Dráhou a Línská
- hlavní stavební objekt: žel.spodek (navýšení drážního tělesa) most ev.km 118,094 vč. opěrných zdí

ZS st.km 118,090 (n.km 112,035)

- klasické ZS
- plocha 330 m², bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek – obec Vejprnice
- rovná plocha, zpevněná asfaltová, částečně zatravněná, keře (nutné kácet), ale bez kácení vzrostlých stromů, přístup z ul.Podmostní
- hlavní stavební objekt: žel.spodek (navýšení drážního tělesa) most ev.km 118,094 vč. opěrných zdí

ZS st.km 118,400 (n.km 112,335)

- mezideponie
- plocha 1 400 m², bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek SŽ

- rovná plocha, zatravněná, stromy a křoví (nutný výřez), bez přímého příjezdu po komunikaci pokud nebude zřízen provizorní mostek přes Vejprnický potok od staveništní komunikace od ul. Tlučenská

ZS st.km 118,420 (n.km 112,375)

- mezideponie
- plocha 1 350 m², bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek – obec Vejprnice
- rovná plocha, zatravněná, stromy a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po staveništní komunikaci od ul. Tlučenská

ZS st.km 118,460 (n.km 112,355)

- mezideponie
- plocha 850 m², bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek SŽ
- rovná plocha, zatravněná, stromy a křoví (nutný výřez), bez přímého příjezdu po komunikaci pokud nebude zřízen provizorní mostek přes Vejprnický potok od staveništní komunikace od ul. Tlučenská

ZS st.km 118,465 (n.km 112,420)

- mezideponie
- plocha 1 330 m², bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek – obec Vejprnice
- rovná plocha, zatravněná, křoví (nutný výřez), silniční příjezd po staveništní komunikaci od ul. Tlučenská

ZS st.km 118,550 (n.km 112,500)

- klasické ZS
- plocha 1 030 m², bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek SŽ
- plocha rovná, zatravněná, stromky a křoví (nutný výřez), bez přímého příjezdu po komunikaci pokud nebude zřízen provizorní mostek přes Vejprnický potok od staveništní komunikace od ul. Tlučenská
- hlavní stavební objekty: propustek ev.km 118,596, žel.spodek a svršek

ZS st.km 118,780 (n.km 112,730)

- mezideponie
- plocha 630 m², bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽ
- rovná plocha, zatravněná, křoví (nutný výřez), bez přímého příjezdu po komunikaci

ZS st.km 119,200 (n.km 113,150)

- klasické ZS
- plocha 150 m², bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽ
- plocha rovná, zatravněná, stromky a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po staveništní komunikaci od cesty okolo ČOV obce Tlučná přes brod Vejprnického potoka
- hlavní stavební objekt: propustek ev.km 119,195

ZS st.km 119,690 (n.km 113,640)

- klasické ZS
- plocha 180 m², bez oplocení

- vpravo, drážní pozemek SŽ
- plocha rovná, zatravněná, stromky a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po staveništní komunikaci od cesty okolo ČOV obce Tlučná přes brod Vejprnického potoka
- hlavní stavební objekt: propustek ev.km 119,680

ZS st.km 120,430 (n.km 114,380)

- Trvalá deponie
- plocha 950 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽ
- zvlněná plocha, zatravněná, stromky a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po staveništní komunikaci od ul.K Háječku
- pro vytěžený nekontaminovaný zemní materiál žel.spodku

ZS st.km 120,490 (n.km 114,440)

- klasické ZS
- plocha 590 m², bez oplocení
- vlevo, částečně nedrážní pozemek – obec Tlučná, zbytek drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zatravněná, silniční příjezd po staveništní komunikaci od ul.K Háječku
- hlavní stavební objekt: propustek ev.km 120,518

ZS st.km 120,610 (n.km 114,560)

- klasické ZS
- plocha 200 m², částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽ
- plocha rovná, částečně zpevněná, zbytek zatravněná, silniční příjezd ul.Línská (III/2033)
- hlavní stavební objekty: přejezd P600 ev.km 120,593 a P601 ev.km 120,627

ZS st.km 120,770 (n.km 114,720)

- klasické ZS
- plocha 610 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽ
- plocha zvlněná, zatravněná, stromky a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po staveništní komunikaci od ul.Línská
- hlavní stavební objekty: nástupiště, přístřešky

ZS st.km 121,415 (n.km 115,365)

- klasické ZS
- plocha 180 m², bez oplocení
- vpravo, částečně nedrážní pozemek – obec Tlučná, zbytek soukromý
- plocha rovná, zatravněná, příjezd po cestě od ul.Hlavní (pouze pro vozidla do 3 tun typu tzv. Multicar)
- hlavní stavební objekt: most ev.km 121,449

ZS st.km 121,440 (n.km 115,390)

- klasické ZS
- plocha 560 m², bez oplocení
- vlevo, částečně drážní pozemek SŽ, zbytek pozemek soukromý
- plocha rovná, zatravněná, bez přímého příjezdu po komunikaci pokud nebude zřízen provizorní mostek přes Vejprnický potok od staveništní komunikace v pokračování cesty od Nýřan od ul.Benešova třída
- hlavní stavební objekt: most ev.km 121,449

ZS st.km 121,485 (n.km 115,435)

- klasické ZS
- plocha 360 m², bez oplocení
- vlevo, částečně drážní pozemek SŽ, zbytek pozemek soukromý
- plocha rovná, zatravněná, drobné stromky a křoví (nutný výřez), příjezd po staveništní komunikaci v pokračování cesty od Nýřan od ul.Benešova třída
- hlavní stavební objekt: most ev.km 121,449

ZS st.km 121,870 (n.km 115,825)

- mezideponie
- plocha 2 520 m², částečné stávající oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽ
- plocha rovná, částečně zpevněná, zbytek zatravněná, příjezd z ul.Hlavní (II/203)

ZS st.km 121,965 (n.km 115,915)

- klasické ZS
- plocha 280 m², bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽ
- plocha rovná, zatravněná, příjezd z ul.Hlavní (II/203)
- hlavní stavební objekt: podchod n.km 115,983

ZS st.km 122,080 (n.km 116,030)

- Recyklační stanice, nad 1 rok
- plocha 3 300 m², bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek – Plzeňský kraj (SÚS)
- plocha rovná, zatravněná, drobné stromky a křoví (nutný výřez), příjezd ze silnice II/203 v pokračování ul.Hlavní z obce Tlučná

ZS st.km 122,090 (n.km 116,040)

- klasické ZS
- plocha 300 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽ
- plocha rovná, zatravněná, příjezd ze silnice II/203 v pokračování ul.Benešova třída z obce Nýřany
- hlavní stavební objekt: podchod n.km 115,983

ZS st.km 122,100 (n.km 116,050)

- mezideponie
- plocha 2 660 m², bez oplocení
- vlevo, nedrážní pozemek – Plzeňský kraj (SÚS)
- plocha rovná, částečně zpevněná, zbytek zatravněná, stromky a křoví (nutný výřez), příjezd ze silnice II/203 v pokračování ul.Benešova třída z obce Nýřany

3.4.4 Stavební úsek 25 – žst.Nýřany

Rozsah: ve stávajícím staničení km 122,127 – 123,487; délka 1,360 km
v novém staničení km 116,077 – 117,438; délka 1,261 km
(rekonstrukce stanice Nýřany ve stávající poloze)

Přístupy do kolejiště: st.km 122,500 (n.km 116,455) vlevo
st.km 122,670 (n.km 116,620) vlevo

st.km 122,720 (n.km 116,670)	oboustranně
st.km 122,995 (n.km 116,940)	vlevo
st.km 123,070 (n.km 117,015)	vpravo
st.km 123,175 (n.km 117,125)	vlevo
st.km 123,270 (n.km 117,220)	vlevo
st.km 0,065 (n.km 0,120)	vpravo
st.km 0,175 (n.km 0,240)	vpravo
st.km 0,265 (n.km 0,325)	vlevo
st.km 0,425 (n.km 0,480)	vlevo

ZS st.km 122,635 (n.km 116,585)

- klasické ZS
- plocha 480 m², bez oplocení
- vlevo, nedrážní i drážní pozemky částečně SŽDC a ČD
- plocha rovná, zatravněná, stromky a křoví (nutný výřez), přístup ul.Sulkovská
- hlavní stavební objekty: žel.spodek a svršek, TV, přejezd P603 a podchod ev. km 122,722

ZS st.km 122,680 (n.km 116,630)

- klasické ZS
- plocha 320 m², částečné oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek – město Nýřany
- plocha rovná, silniční příjezd z ul.Havířská
- hlavní stavební objekty: žel.spodek a svršek, přejezd P603 a podchod ev.km 122,722

ZS st.km 122,910 (n.km 116,860)

- klasické ZS
- plocha 370 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, stromy a keře (nutný výřez), přístup po staveništní komunikaci podél kolejiště od VB z ul.Nádražní
- hlavní stavební objekt: most ev.km 122,889

ZS st.km 122,950 (n.km 116,905)

- klasické ZS
- plocha 640 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, stromy a keře (nutný výřez), přístup po staveništní komunikaci podél kolejiště od VB z ul.Nádražní
- hlavní stavební objekt: nástupiště

ZS st.km 123,005 (n.km 116,955)

- klasické ZS
- plocha 240 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, stromy a keře (nutný výřez), přístup po staveništní komunikaci podél kolejiště od VB z ul.Nádražní
- hlavní stavební objekt: nástupiště, TO

ZS st.km 123,085 (n.km 117,030)

- klasické ZS
- plocha 840 m², částečné oplocení
- vlevo, drážní a nedrážní pozemek ČD

- plocha rovná, stromy a keře (nutný výřez), přístup po staveništní komunikaci podél kolejiště od VB z ul.Nádražní
- hlavní stavební objekt: nástupiště, TO

ZS st.km 123,195 (n.km 117,145)

- mezideponie ornice
- plocha 1 220 m², bez oplocení
- vlevo, drážní a nedrážní pozemek ČD
- plocha rovná, stromy a keře (nutný výřez), přístup po staveništní komunikaci podél kolejiště od VB z ul.Havířská

ZS st.km 123,320 (n.km 117,270)

- klasické ZS
- plocha 350 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zatravněná, stromky a keře (nutný výřez), přístup po staveništní komunikaci od ul. Revoluční
- hlavní stavební objekt: propustek v n.km 0,105

ZS st.km 123,330 (n.km 117,275)

- HZS nad 1 rok
- plocha 1 070 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zpevněná asfaltová, přístup z ul.Nádražní

ZS st.km 123,430 (n.km 117,380)

- klasické ZS
- plocha 1 750 m², bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek ČD, zčásti SŽDC a zčásti nedrážní SPÚ
- plocha zvlněná, zatravněná, drobné keře (nutný výřez), přístup po staveništní komunikaci od ul.U Ohrady

ZS st.km 123,450 (n.km 117,405)

- Montážní základna nad 1 rok
- plocha 2 420 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zpevněná asfaltová, přístup z ul.Nádražní

ZS st.km 123,520 (n.km 117,470)

- mezideponie
- plocha 2 140 m², částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek ČD
- plocha zvlněná, zatravněná, stromky a keře (nutný výřez), přístup z ul. Revoluční

ZS st.km 123,550 (n.km 117,500)

- klasické ZS
- plocha 780 m², částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, částečně zpevněná asfaltová, zbytek zatravněná s křovinami (nutný výřez), přístup z ul.Nádražní
- hlavní stavební objekty: žel.spodek a svršek, přejezd P604 ev.km 123,613, TV

ZS st.km 0,310 (n.km 0,390)

- mezideponie ornice
- plocha 1 110 m², částečné oplocení
- vpravo, nedrážní pozemky SPÚ
- plocha zvlněná, zatravněná, stromky a keře (nutný výřez), provizorní přístup přes pozemky SPÚ (v DÚR neprojednáno)

3.4.5 Stavební úsek 26 – Nýřany-KÚ

Rozsah: ve stávajícím staničení km 123,487 – 127,048; délka 3,561 km
v novém staničení km 117,438 – 121,002; délka 3,564 km
(optimalizace jednokolejného traťového úseku ve stávající poloze)

<u>Přístupy do kolejiště:</u>	st.km 123,810 (n.km 117,770)	vlevo
	st.km 123,950 (n.km 117,895)	vlevo
	st.km 124,170 (n.km 118,120)	vpravo
	st.km 124,275 (n.km 118,225)	vpravo
	st.km 124,470 (n.km 118,420)	vpravo
	st.km 124,710 (n.km 118,660)	vlevo
	st.km 124,885 (n.km 118,835)	oboustranně
	st.km 125,565 (n.km 119,220)	vpravo
	st.km 125,440 (n.km 119,395)	vpravo
	st.km 125,845 (n.km 119,795)	vpravo
	st.km 126,150 (n.km 120,100)	vlevo
	st.km 126,345 (n.km 120,295)	vlevo
	st.km 127,025 (n.km 120,980)	vlevo

ZS st.km 124,195 (n.km 118,150)

- klasické ZS
- plocha 320 m², částečné oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek – město Nýřany
- plocha zvlněná, zatravněná, keře (nutný výřez), silniční příjezd z ulice Šůlova
- hlavní stavební objekt: most v ev.km 124,210

ZS st.km 124,210 (n.km 118,160)

- klasické ZS
- plocha 230 m², částečné oplocení
- vlevo, nedrážní pozemek – město Nýřany
- plocha zvlněná, zatravněná, drobné stromky a keře (nutný výřez), silniční příjezd z ulice Železniční
- hlavní stavební objekt: most v ev.km 124,210

ZS st.km 124,390 (n.km 118,340)

- klasické ZS
- plocha 300 m², částečné oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek – město Nýřany
- plocha zvlněná, zatravněná, drobné křoviny (nutný výřez), silniční příjezd po polní cestě z ul.Osvobozených politických vězňů
- hlavní stavební objekt: most v ev.km 124,422

ZS st.km 124,410 (n.km 118,360)

- klasické ZS
- plocha 200 m², částečné oplocení

- vlevo, nedrážní pozemek – město Nýřany
- plocha rovná, zatravněná, silniční příjezd z ulice Železniční
- hlavní stavební objekt: most v ev.km 124,422

ZS st.km 124,900 (n.km 118,855)

- klasické ZS
- plocha 160 m², částečné oplocení
- vlevo, částečně drážní pozemek SŽDC, zbytek nedrážní soukromý pozemek
- plocha rovná, částečně zatravněná částečně zpevněná asfaltová, silniční příjezd po cestě Mexiko od ul.Železniční nebo z lokality z lokality Humboldka z ul.U Humboldky
- hlavní stavební objekt: přejezd P606 v ev.km 124,882

ZS st.km 124,910 (n.km 118,860)

- mezideponie
- plocha 470 m², částečné oplocení
- vpravo, nedrážní soukromý pozemek
- plocha rovná, zatravněná, silniční příjezd po cestě Mexiko od ul.Železniční nebo z lokality z lokality Humboldka z ul.U Humboldky

ZS st.km 125,360 (n.km 119,310)

- klasické ZS
- plocha 450 m², bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek – obec Úherce
- plocha rovná, zatravněná, drobné křoviny (nutný výřez), silniční příjezd po staveništní komunikaci z polní cesty od přejezdu P606 ev.km 124,882
- hlavní stavební objekt: most v ev.km 125,378

ZS st.km 125,395 (n.km 119,345)

- klasické ZS
- plocha 240 m², bez oplocení
- vlevo, nedrážní pozemek – město Nýřany
- plocha rovná, orná půda, bez silničního příjezdu
- hlavní stavební objekt: most v ev.km 125,378

ZS st.km 125,835 (n.km 119,785)

- klasické ZS
- plocha 270 m², bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek bez identifikace majitele
- plocha rovná, orná půda, silniční příjezd po polní cestě z obce Úherce
- hlavní stavební objekt: propustek v ev.km 125,817

ZS st.km 126,140 (n.km 120,095)

- klasické ZS
- plocha 590 m², bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽ
- plocha rovná, zatravněná, stromky a keře (nutný výřez), silniční příjezd po polní cestě z obce Úherce
- hlavní stavební objekt: žel.spodek a svršek

ZS st.km 126,260 (n.km 120,215)

- klasické ZS
- plocha 370 m², částečné oplocení
- vlevo, nedrážní pozemek – SPÚ

- plocha zvlněná, zatravněná, drobné křoviny (nutný výřez), silniční příjezd po polní cestě z obce Úherce
- hlavní stavební objekt: most v ev.km 126,288

ZS st.km 126,310 (n.km 120,260)

- klasické ZS
- plocha 400 m², částečné oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek – Lesy ČR
- plocha zvlněná, zatravněná, stromy (nutný výřez), silniční příjezd po polní cestě z obce Úherce
- hlavní stavební objekt: most v ev.km 126,288

ZS st.km 127,045 (n.km 121,000)

- klasické ZS
- plocha 430 m², bez oplocení
- vlevo, nedrážní soukromý pozemek
- plocha rovná, orná půda, přístup po staveništní komunikaci z polní cesty od obce Zbůch
- hlavní stavební objekt: propustek v ev.km 126,975

3.4.6 ZS - oblast výh.Chotěšov

(kolejově cca 7 km od žst. Nýřany směr Domažlice)

ZS 1

- mezideponie stavebního materiálu
- plocha 2 000 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, nezpevněná, částečně zatravněná, umístění podél SK3, silniční přístup po nezpevněné účelové komunikaci ze silnice I/26 (buď ze směru od Plně od části obce Zbůch-Starý Důl, z opačné strany od Domažlic od obce Chotěšov)

ZS 2

- mezideponie stavebního případně zemního či odpadového (nekontaminovaného) materiálu
- plocha 4 000 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, nezpevněná, částečně zatravněná, drobné křoviny s nutností výřezu, umístění podél nezpevněné účelové komunikace vně kolejiště, silniční přístup po uvedené komunikaci ze silnice I/26 (buď ze směru od Plně od části obce Zbůch-Starý Důl, z opačné strany od Domažlic od obce Chotěšov)

ZS 3

- mezideponie stavebního materiálu
- plocha 780 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, nezpevněná, zatravněná, částečně křoviny s nutností výřezu, umístění podél nezpevněné účelové komunikace vně kolejiště, silniční přístup po uvedené komunikaci ze silnice I/26 (buď ze směru od Plně od části obce Zbůch-Starý Důl, z opačné strany od Domažlic od obce Chotěšov)

3.4.7 ZS - oblast žst. Stod

(kolejově cca 12 km od žst. Nýřany směr Domažlice)

ZS 1

- mezideponie stavebního případně zemního či odpadového (nekontaminovaného) materiálu
- plocha 900 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná v poloze zvýšené rampy, nezpevněná, umístění podél manipulační SK5a, silniční přístup z komunikace ulice Nádražní

ZS 2

- mezideponie stavebního materiálu
- plocha 900 m², doporučené částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zpevněná částečně dlážděná a šterková, umístění podél manipulační SK5, silniční přístup z komunikace ulice Nádražní

ZS 3

- mezideponie stavebního materiálu
- plocha 800 m², doporučené částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zpevněná částečně panelová a asfaltová, umístění podél manipulační SK5, silniční přístup z komunikace ulice Nádražní

ZS 4

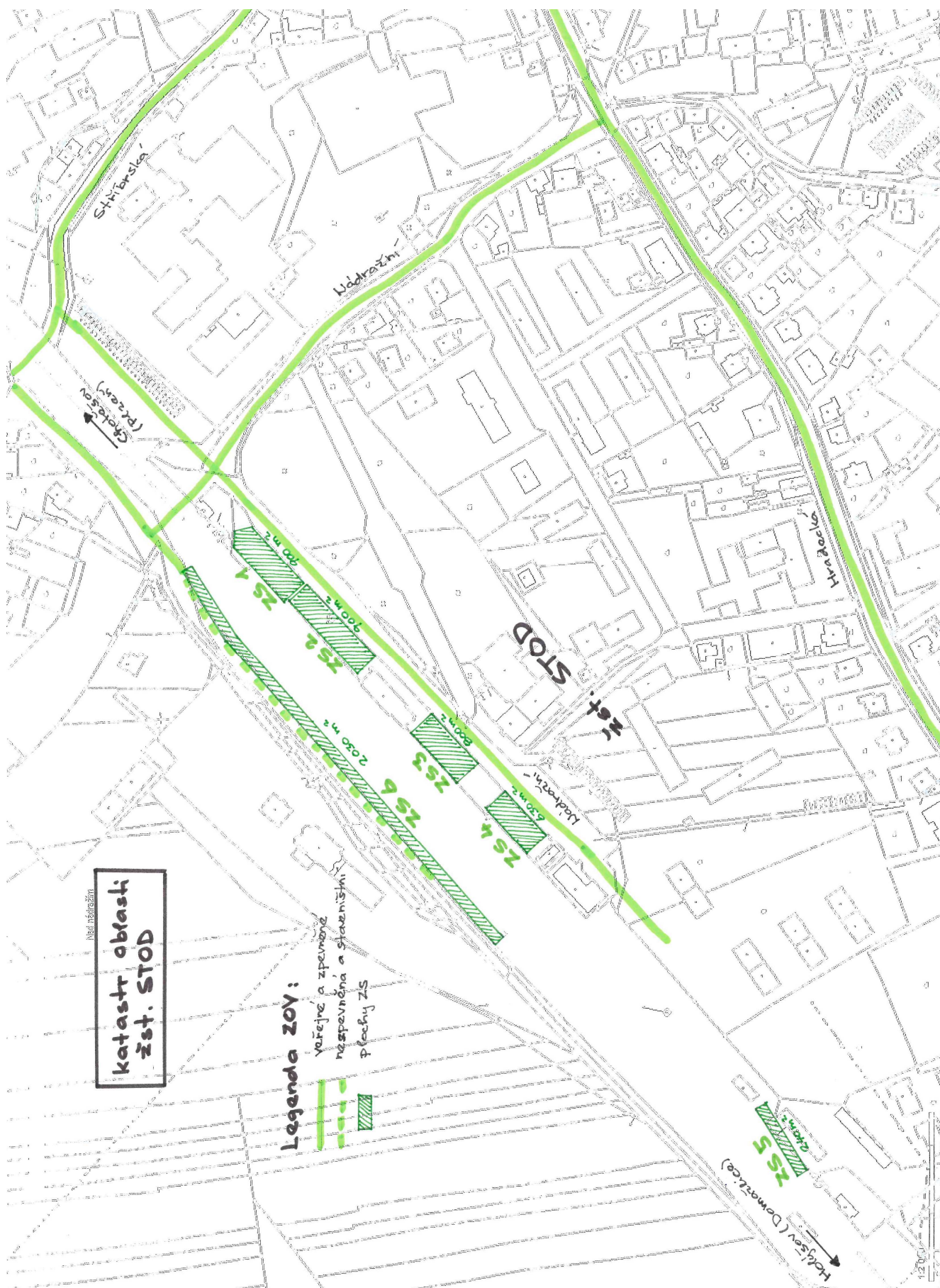
- mezideponie stavebního materiálu
- plocha 630 m², doporučené částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zpevněná převážně asfaltová, umístění podél manipulační SK5, silniční přístup z komunikace ulice Nádražní

ZS 5

- mezideponie stavebního materiálu
- plocha 2 000 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek částečně SŽ a ČD
- plocha rovná, nezpevněná, zatravněná, umístění podél domažlického zhlaví, bez silničního přístupu

ZS 6

- mezideponie stavebního materiálu
- plocha 2 030 m², bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek ČD s podélnou nezpevněnou komunikací na pozemcích města
- plocha rovná, částečně zpevněná panely většinou nezpevněná, umístění podél manipulační SK10a a SK10, částečně křoviny s nutností výřezu, silniční přístup po komunikaci ze silnice II/230 (ulice Stříbrská)



3.5 Bezpečnost při výstavbě a ochrana ŽP

Bezpečnostní opatření při provádění staveb.

Po dobu celé výstavby musí být při všech pracích v rámci staveb dodržena obecná Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č.601/2006 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích a Nařízení vlády č.591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích (oba dokumenty s účinností od 01.01.2007).

Z drážních předpisů se pak bezpečnost při práci v kolejišti řídí předpisem SŽDC Bp1 o bezpečnosti a ochraně při práci (účinnost od 01.10.2013) a TKP staveb státních drah SŽDC, kap.1.13 Bezpečnost práce, ochrana zdraví a provoz technických zařízení, zejména podkapitola 1.13.3 BOZP v kolejích a jejich blízkosti. Zhotovitel rozpracuje uvedené normy s ohledem na podmínky konkrétních objektů a prací se zvláštním přihlédnutím k:

- práci v průjezdném průřezu provozované trati,
- práci ve výškách,
- práci v ochranných pásmech trakčního vedení a podzemních sítí,
- manipulaci s břemeny.

Všichni pracovníci zhotovitele musí být s předpisy prokazatelně seznámeni.

Vedoucí prací zhotovitele musí být držitelem dokladu o Odborné zkoušce podle Předpisu SŽDC Zam1 o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy (účinnost od 01.09.2014), který upravuje podmínky pracovní činnosti na dráhách provozovaných SŽDC..

Údaje o zvláštních opatření a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření

Pro organizaci výstavby je zadavatel a zhotovitel stavby mimo jiné povinen dodržovat při všech úkonech, které souvisejí s bezpečností a ochranou zdraví při práci, postupy v souladu se Zákonem č.225/2012 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a navazujícími nařízeními vlády, především ve vytvoření správných podmínek pro dodržení příslušných předpisů, na staveništi i při ochraně veřejnosti. Zejména se jedná o dodržení požadavků na pracoviště a pracovní prostředí, výrobní a pracovní prostředky a zařízení, organizaci práce a pracovní postupy. Musí provést opatření vedoucí k předcházení ohrožení života a zdraví. Ve znění pozdějších předpisů.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen zajistit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "koordinátor") s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci a to jak ve fázi přípravy, tak ve fázi jeho realizace.

Z charakteru stavby vyplývá, že na staveništi budou vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví. Stavebník stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán") podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. V plánu je nutné uvést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby.

Pracovníci dodavatelských organizací musí být o bezpečnostních předpisech prokazatelně seznámeni a proškoleni.

Ekologická opatření při provádění staveb.

Z prostorů ZS nebude stavba produkovat žádné škodlivé odpady (pohonné hmoty, maziva, cement a přísady z betonových směsí, hmoty a látky pro izolace objektů apod.), které by zejména v oblasti vodotečí mohly zapříčinit ekologickou havárii. Při provádění stavby je vůči okolí nutno dodržovat:

- ochranu proti znečišťování přilehlých komunikací,
- ochranu proti nadměrné prašnosti,
- ochranu proti hluku a vibracím,
- ochranu proti znečišťování podzemních i povrchových vod,
- ochranu proti poničení vzrostlé zeleně.

Vliv provádění staveb na životní prostředí.

Problematika provádění stavby s určením příslušných opatření proti znečištění životního prostředí je podrobně zpracována v elaborátu v příloze dokumentace stavby. Pro určení místa likvidace odpadů jsou zde doporučené možné blízké skládky. Nevyužitý materiál stavby bude odvezen na trvalé skládky, případně u nebezpečných odpadů odvezen na určené skládky k recyklaci do míst dle návrhu v kapitole B.3 „Vliv stavby na životní prostředí“.

Ochranu životního prostředí (někdy označovanou jako environment) lze v daných souvislostech vyložit jako vztah mezi stavbou v průběhu výstavby i užívání a vnějším (přírodním) prostředím, tj. působením výstavby a provozované stavby na přírodní okolí např. emisemi či odpady.

V oblasti ochrany životního prostředí zadavatel a zhotovitel stavby při realizaci všech činností na staveništi postupuje s maximální šetrností k životnímu prostředí a dodržuje příslušné právní předpisy v platném znění, zejména:

- zákon č.17/1992 Sb., o životním prostředí ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č.201/2012 Sb., o ochraně ovzduší ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (zejména § 7-8 o ochraně a kácení dřevin),
- nařízení vlády č.9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č.185/2001 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů (zejména § 39 o evidenci o nakládání s odpady a příl.č.5 o typech nebezpečných odpadů např. oleje, maziva, baterie, azbest),
- zákon č.350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických přípravcích ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška MMR č.20/2012 Sb. o technických požadavcích na stavby,
- nařízení vlády č.272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací,
- zákon č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů (zejména jde o definici chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru staveb)

Ochrana stávající zeleně a půdy

Při provádění prací bude dodržována ČSN DIN 18 915 Práce s půdou, ČSN DIN 18 916 Výsadby rostlin, ČSN DIN 18 917 Zakládání trávníků, ČSN DIN 18 918 Technicko-biologická zabezpečovací opatření, ČSN DIN 18 919 Rozvojová a udržovací péče o rostliny a ČSN DIN 18 920 Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech (náležitá ochrana dřevin v dosahu stavby po dobu výstavby před poškozením).

Ochrana před hlukem a vibracemi

Zhotovitel stavby bude provádět a zajistí stavbu tak, aby hluková zátěž v chráněném venkovním prostoru staveb vyhověla požadavkům stanoveným v Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., kde je stanoveno, že hladina hluku ze stavební činnosti v chráněných venkovních prostorech staveb nepřekročí hygienický limit LAeq,s 65 dB v době 7.00-21.00 hod, LAeq,s 60 dB v době 6.00-7.00 hod a 21.00-22.00 hod, LAeq,s 45 dB v době 22.00-6.00 hod, a že hladina hluku ze stavební činnosti v chráněných vnitřních prostorech staveb (v bytech) nepřesáhne:

- a) v pracovní dny v době 7 do 21 hodin LAeq,s 55 dB, od 6 do 7 a od 21 do 22 hodin LAmax 40 dB, od 22 do 06 hodin LAmax 30 dB,
- b) ve dnech pracovního klidu od 6 do 22 hodin LAmax 40 dB, od 22 do 06 hodin LAmax 30 dB.

Hygienický limit vibrací (horizontální a vertikální) vztažený k době trvání vibrací T v chráněných vnitřních prostorech staveb je vyjádřený průměrnou váženou hodnotou:

- a) hladiny zrychlení vibrací L_{aw} , T 75 dB, nebo
- b) hodnotou zrychlení vibrací a_{ew} , T 0,0056 m/s².

K těmto hodnotám se přiřazují korekce v závislosti na typu prostoru, denní době a povaze vibrací.

Ochrana před prachem

Zvýšení prašnosti v dotčené lokalitě provozem stavby bude eliminováno:

- důsledným očištěním dopravních prostředků (nekolejových vozidel stavby) před jejich výjezdem na veřejnou komunikaci;
- používané komunikace musí být po dobu stavby udržovány v pořádku a čistotě. Při znečištění komunikací vozidly stavby je nutné znečištění bez průtahů odstranit a uvést komunikaci do původního stavu, např. použitím samosběrného vozu;
- uložení sypkého nákladu musí být zakryto plachtami.

Zvláštní ochrana

Na základě zápisu z prověření ISO je do této zprávy doplněno následující - „V případě, že v době stavby bude ve st.km 127 (na konci stavby) potvrzen výskyt mravenců rodu *Formica*, je vhodné zajistit záchranný přenos.“ Zároveň je ale nutno dodat, že podle odborných dokumentací je „Výběr na ochranu tohoto rodu proveden velmi alibisticky bez rozdílu na jejich vzácnost v ČR.“ - proto poznámka výše vkládá slovo „je vhodné (a *ne nutné*) zajistit záchranný přenos“.

Ostatní

Další podrobnosti a upřesnění vztahující se k dané problematice viz Povodňový a Havarijní plán.

3.6 Ochranná pásma

Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo je u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Touto stavbou nebude ochranné pásmo dotčeno.

Ochranné pásmo komunikace

Ochranné pásmo silnice I.třídy je 50 m od osy přilehlého jízdního pásu (zpravidla vozovky). U silnic II. a III. třídy a místních komunikací je 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu. Ochranné pásmo komunikace bude dotčeno především stavební činností spojenou s opravou objektů přejezdů, souvisejících úprav kabelizace zejména zabezpečovacího zařízení a rekonstrukcí železničního svršku.

Ochranné pásmo vedení elektrické energie

Ochrannými pásmy jsou chráněna nadzemní vedení, podzemní vedení, elektrické stanice, výrobní elektřiny a vedení měřicí, ochranné, řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky.

Ochranné pásmo venkovního vedení elektrické energie je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení od krajních vodičů, mění se podle napětí a u napětí do 110 kV i podle typu izolace vodiče:

- nad 1kV do 35 kV včetně:
 - pro vodiče bez izolace 7 m,
 - pro vodiče s izolací základní 2 m,
 - pro závěsná kabelová vedení 1 m,

- nad 35 kV do 110 kV včetně:
 - pro vodiče bez izolace 12 m,
 - pro vodiče s izolací základní 5 m,
- nad 110 kV do 220kV včetně 15 m,
- nad 220 kV do 440 kV včetně 20 m,
- nad 440 kV 30 m,
- u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m,
- u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m.

U podzemních elektrických vedení je vymezeno ochranné pásmo svislou rovinou po obou stranách krajního kabelu ve vzdálenosti:

- do 110 kV 1 m,
- nad 110 kV 3 m.

Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti:

- u venkovních elektrických stanic, stanic s napětím větším než 52 kV a výroben elektřiny v budovách 20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,
- u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m od vnější hrany půdorysu stanice ve všech směrech,
- u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m od vnějšího pláště stanice ve všech směrech,
- u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění.

V ochranném pásmu venkovního vedení je zakázáno zřizovat stavby, umisťovat konstrukce, uskladňovat hořlavé a výbušné látky, vysazovat chmelnice a nechávat růst porosty nad 3 m.

V ochranném pásmu podzemního vedení je zakázáno provádět bez souhlasu zemní práce, zřizovat stavby a umisťovat konstrukce, které by znemožňovaly přístup k vedení, vysazovat trvalé porosty a přejíždět mechanismy nad 3 (příp. 6) tuny.

Písemný souhlas s činností v ochranném pásmu může vydat provozovatel přenosové soustavy nebo příslušný provozovatel distribuční soustavy pokud to umožňují technické a bezpečnostní podmínky. Souhlas není součástí stavebního řízení u stavebního úřadu a musí obsahovat podmínky, za kterých byl udělen.

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

- u vodovodních řadů a kanalizačních stok do DN 500 včetně 1,5 m,
- u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad DN 500 2,5 m,
- u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad DN 200, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle předchozích odrážek zvyšují o 1,0 m.

Ochranné pásmo plynovodů

U plynovodů a plynárenských zařízení se ochranným pásmem rozumí prostor ve vodorovné vzdálenosti od vnějšího líce plynovodního potrubí a půdorysu technologické stavby, měřeno kolmo na jeho obrys:

- nízkotlaký (NTL) a středotlaký (STL) plynovod a plynovodní přípojky v zastavěném území obce 1 m,
- vysokotlaké (VTL) plynovody a přípojky 4 m,
- technologické stavby 4 m.

Pro plynová zařízení jsou na obě strany plynovodu vymežována (kromě ochranných pásem) také bezpečnostní pásma. U VTL jsou to dle DN vzdálenosti:

- plynovod DN 80 a DN 100 15 m
- plynovod DN 150, DN 200 a DN 250 20 m
- plynovod DN 300, DN 400 a DN 500 (a více) 40 m

Pro polohu kabelových vedení (vč.HDPE trubek pro sdělovací vedení) a plynovodu dodržet:

- min. vzdálenost mezi povrchem plynovodu a kabely VN, NN a sdělovacími při křížení je 0,3 m,
- kabely VN, NN a sdělovací se ukládají do tvárnice chráničky v délce 2 m od plynovodu,
- nejmenší vzdálenost mezi povrchem plynovodu a kabelem VN a NN při souběhu je 4 m, u sdělovacího kabelu 2 m (zde nutno opatřit výstražnou fólií),

Při rekonstrukci železničního svršku a spodku, pracích na mostních objektech a zdech, zvláště v oblasti VTL, správce požaduje:

- před zahájením prací zařízení nechat správcem vytýčit,
- prokazatelně seznámit pracovníky s existencí a trasou plynovodu,
- práce provádět obezřetně s ohledem na plynárenské zařízení,
- výkopové práce a zemní práce ve vzdálenosti do 4 m od plynovodu provádět zásadně ručně,
- při čištění mostních objektů v místě styku s plynovodem provádět rovněž ručně,
- nové propustky situovat mimo ochranné pásmo plynovodu,
- nové opěrné zdi nesmí křížit plynovod,
- nové uzavřené objekty (čekárny, technické budovy, trafostanice atd.) situovat mimo bezpečnostní pásmo plynovodu,
- nesnižovat ani nezvyšovat stávající krytí plynovodu,
- nepoškodit nadzemní části plynovodu (orientační sloupky, uzávěry atd.),
- v ochranném pásmu neskladovat žádný stavební ani jiný materiál,
- případné dočasné zařízení staveniště (maringotky, mobilní buňky atd.) umístit ve vzdálenosti nad 20 m od plynovodu,
- po dobu prací chránit plynovod proti mechanickému poškození silničními panely a ochranné pásmo vyznačit výstražnou páskou.

Ochranné pásmo sdělovacích kabelů

Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení je 1,5 m po stranách krajního vedení.

Ochranné pásmo lesních pozemků

Ochranné pásmo lesních pozemků je 50 m od hranice lesa. Touto stavbou ochranné pásmo lesních pozemků není nijak dotčeno.