



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 zapracovanými připomínkami	Ing. Miroslav Halama
001	24.01.2025	Posun hmg – požadavek SŽ, SSZ - úpravy	Ing. Miroslav Halama
Stavebník / investor: Správa železnic, státní organizace			
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.			
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.			
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:		Časový průběh stavby	
Název dílčí části přílohy:		Číslo přílohy (typ/pořadí): 1. 002	
Odpovědný projektant:		Zpracovatel přílohy:	
Ing. Miroslav Halama		Ing. Miroslav Halama + dle částí	
		Měřítko: - Formáty: 37 A4	
		Stupeň dokumentace: PDPS	
Kraj:		Katastrální území:	
Plzeňský kraj		viz. textová část	
		TUDU: 0311/02 + 0301/04 C1, 06, D1, 08, E1	
		Smluvní datum zpracování: 30.6.2024	
Označení investora:		Stupeň	
S 6 3 1 5 0 0 8 6 2		P D P S X	
IČD:		Část:	
08101 01 00		B 8 X X X	
		Objekt:	
		X X X X X X X X	
		Podoba:	
		X X X	
		Příloha:	
		1 0 0 2	
		Revize:	
		0 0 1	
		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
1.4 Rozsah a Koncepce 2.stavby Modernizace trati	4
1.4.1 Shrnutí řešení.....	4
1.4.2 Zadání – základní text	5
1.4.3 Termínové osazení stavby v PDSP	5
2. PODMÍNKY HARMONOGRAMU VÝSTAVBY.....	6
2.1 Hlavní milníky soutěže a výstavby	6
2.2 Dělení stavby na úseky, ZU, KÚ, staničení, TÚ, DÚ	6
2.3 Základní údaje a podmínky výstavby.....	8
2.4 Zásady stavební technologie.....	9
2.5 Zásady dopravní technologie	12
2.6 Zásady zabezpečovacího zařízení.....	13
2.7 Zásady práce na trakčním vedení	14
3. STAVEBNÍ POSTUPY	15
3.1 Stavební postupy (SP) souhrnně – přehled.....	15
3.2 1.úsek, N. Hospoda (mimo) - Nýřany (1.část)	15
3.2.1 0.SP Přípravné a stavební práce	15
3.2.2 0a.SP Vejprnice, Nýřany – kolejiště	16
3.2.3 1a.SP Nýřany - provizoria.....	17
3.2.4 1.SP Stavební a Technologické práce	18
3.2.5 Orientační schéma – výřez napojení 1.SP x Stávající stav	25
3.2.6 Orientační situace – výřez napojení 1.SP x Stávající stav	26
3.2.7 1b.SP Nýřany - propojení vleček	27
3.2.8 SP 3 Závěrečné a dokončující práce, práce údržby.....	27
3.3 2.úsek, Nýřany (2.část)-Zbůch (mimo) - (Chotěšov)	29
3.3.1 0.SP Přípravné práce	29
3.3.2 2a.SP žst. Nýřany - směr H. Huť	29
3.3.3 2.SP Stavební a Technologické práce.....	30
3.3.4 SP 3 Závěrečné a dokončující práce, práce údržby.....	34

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)

Dopravny 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

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

Část dokumentace: B.8. Zásady organizace výstavby (ZOV),
příl.1.002 Časový průběh stavby

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.

1.3.2 Hlavní specifika 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 nástupištím*),
- plná elektrizace řešeného úseku střídavou soustavou 25 kV 50 Hz 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 týden,

- rekonstrukce dvoukolejného úrovněvého 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 úrovněvého přechodu P602 ev.km 122,022 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 vnějších; 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 zemin 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.

1.4 Rozsah a Koncepce 2.stavby Modernizace trati

1.4.1 Shrnutí řešení

Pokud nebude posuzována koncepce časového řazení jednotlivých staveb IV. koridoru Plzeň – Domažlice – st. hr. SRN (dříve dle SP 1, 2, 3 a 4; nyní 2, 1, 3, 4), pak se Rozsah stavby od stupně DUR (r.2017) zkrátí od odb. Nová Hospoda vč. na úsek až za touto odbočkou s ukončením v TÚ (cca 4/5 úseku) před zastávkou Zbůch.

Co do obecné Koncepce harmonogramu výstavby pak byla od stejného stupně DUR (r.2017) dlouhodobě sledována výstavba během jediné stavební sezony. K té pak (dle pokynů zadavatele) v souvislosti s posuny výstavby do různých let ve stupni DSP přibýlo několik variant s dělením do stavebních sezon dvou. Podstatou výstavby (po celou dobu projekčních prací od DUR až po DSPS) bylo (a zůstalo) členění na dva stavební úseky (stavební postupy) s dělením uprostřed stanice Nýřany.

Výstavba postupovala vždy od Plzně směrem k Chotěšovu s tím, že postup opačným směrem byl zpracovatelem ZOV vždy odmítnut.

Nyní předkládaná Koncepce představuje zhotovení 2. stavby ve dvou stavebních sezonách s klíčovým požadavkem termínového osazení tak, aby zprovoznění 1. části N. Hospoda (mimo) - Nýřany (1. část) proběhlo na začátku r. 2027 (polovina ledna) vč. zavedení ETCS L2 pro výhradní provoz s benefity. V podstatě se jedná o spuštění provozu ETCS s navázáním na stávající ETCS Plzeňského uzlu přes 1. etapu 1. stavby (odb. Nová Hospoda) se „šturcovým“ ukončením uprostřed Nýřan. Zhotovitel ZOV tímto splnil požadavek Zadavatele – viz následující kapitoly Zadání.

Základní Zadání této koncepce bylo zpracovateli ZOV předáno a po-té upřesněno v první polovině prosince r. 2024. Dopracováno a předloženo je v podobě úrovně dokumentace k připomínkovému řízení tak, aby se mohlo stát podkladem zhotovení 2. stavby již během probíhající soutěže na dodavatele. Tato část dokumentace (oproti podkladům předaným uchazečům na dodavatele při zahájení soutěže) doznala klíčových změn zejména v této příloze č. 1.002 a následující č. 1.003. Drobné úpravy byly provedeny i v příloze č. 1.001.

1.4.2 Zadání – základní text

(pokyn SŽ z 3.12.2024)

Na základě jednání s dopravci a interních jednání na konci minulého týdne žádáme o úpravu harmonogramu 2. domažlické stavby.

Situace je následující:

- dopravci mohou jezdit na trati Plzeň – Nýřany – Stod s ETCS nejdříve od 1.1.2027. Je to takto definováno i v Prohlášení o dráze.
- 1. etapa stavby Plzeň – Nýřany ve stávajícím harmonogramu končí již v polovině srpna 2026 a zavádí rovnou výhradní provoz ETCS. To není kompatibilní s požadavkem výše

Na základě projednání minulý týden trvá SŽ/MD na tom, ať nezavádíme nějaký typ smíšeného provozu a jdeme rovnou do výhradního. To ve svém důsledku znamená posun stavby o cca 4,5 měsíce. Holý posun takto o 4,5 měsíce by generoval finální práce na aktivaci zabezpečovacího zařízení přes Vánoce 2026. Aktivace zab.zař. přes Vánoce by byla problematická a riziková, výluky na aktivaci zabezpečovacího zařízení tedy prosíme prodloužit o půl měsíce do 15.1.2027.

Jinými slovy požadujeme:

- prodloužit čas na přípravné práce
- výluky na úseku Plzeň – Nýřany zahájit později (cca o 4,5 měsíce. Hlavní stavební práce na tomto úseku budou tedy končit v polovině prosince)
- aktivace zab.zař. a ETCS na úseku Plzeň – Nýřany bude probíhat od začátku prosince 2026 do 15.1.2027
- následovat bude výluka Nýřany – Chotěšov od 16.1.2027

1.4.3 Termínové osazení stavby v PDSP

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

Z vysvětlení zadavatele v předchozí kap. 1.4.3, odst. 1. vyplývá, že 2. stavba je sice dle pokynu osazena s dělením základních stavebních postupů na polovinu ledna 2027, ale nic nebrání ji termínově **posunout do jediné stavební sezony do r. 2027**.

V kap. 1.4.3, odst. 3 je zmíněna provázanost harmonogramu 2. stavby se stavbou Nýřany - H. Huť, ale není napevno stanoveno, kdy má být Revitalizace... zahájena. Za zpracovatele ZOV 2. stavby důrazně doporučuji **zahájení v souběhu s 2. stavbou**. Důvodem je zařazení Revitalizace... jako pilotního projektu k optimalizaci nákladů staveb s výlukovou činností (Pokyn ze dne 22.1.2024, zn. 1524/2024-SŽ-SSZ-ÚT2).

Novostavba VB Nýřany může nastat **kdykoliv po dokončení 1.SP 2. stavby**. Nebo ponechat stávající, příp. rekonstruovat, protože provozně není vyvolanou investicí (stávající VB je funkční).

2. PODMÍNKY HARMONOGRAMU VÝSTAVBY

2.1 Hlavní milníky soutěže a výstavby

Hlavní milníky soutěže na dodavatele jsou uvedeny dle informací zadavatele; návazné termíny a termíny výstavby jsou navržené projektantem ZOV tak, aby stavba byla termínově proveditelná.

Zahájení soutěže na dodavatele

26.12.2024

soutěž na dodavatele	26.12.24-04.02.25
prodloužení ze změny HMG	05.02.-16.03.2025
vyhlášení dodavatele	14.04.2025
podpis smlouvy s dodavatelem	30.06.2025
předání staveniště dodavateli	01.09.2025
zahájení prací na ZZ	01.12.2025

Plzeň (mimo) - Nýřany (1.část)

03.11.25-14.03.27

ZZ a ETCS (projekce, výroba, montáž, zkoušení a aktivace)	01.12.25-15.01.27
0. Etapa přípravné a stavební práce na pozemních objektech	03.11.25-28.06.26
0a. Etapa kolejiště stanic	16.-22.02.2026
1a. Etapa provizorní propojení KT	29.-05.07.2026
1. Etapa hlavní stavební práce (výluky)	29.06.-20.12.2026
1b. Etapa definitivní propojení KT	14.-20.12.2026
ZZ a ETCS (zkoušení a aktivace)	28.09.26-14.01.27
3. Etapa závěrečné a dokončující práce	15.02.-14.03.2027

Nýřany (2.část) - Chotěšov (mimo)

02.11.26-29.08.27

0. Etapa (přípravné práce)	02.11.26-14.02.27
„Překlopení“ výluk do 2. a 2a. Etapy	15.01.2027
2a. Etapa (hlavní stavební práce směr Heřmanova Huť)	15.02.-02.05.2027
ZZ a ETCS (zkoušení a aktivace)	05.04.-02.05.2027
3. Etapa dokončovací práce	03.-30.05.2027
2. Etapa hlavní stavební práce (výluky)	15.02.-18.07.2027
ZZ a ETCS (zkoušení a aktivace)	14.06.-18.07.2027
ETCS (zkoušení již za provozu)	19.07.-29.08.2027
3. Etapa závěrečné a dokončující práce	19.07.-29.08.2027

2.2 Dělení stavby na úseky, ZÚ, KÚ, staničení, TÚ, DÚ

Stavební úseky

Řešená trať je rozdělena na Stavební úseky, které v ose řešené trati představují dělení na úseky traťové a staniční:

- **22;** úsek Nová Hospoda (mimo) – Vejprnice (mimo)
- **23;** žst. Vejprnice
- **24;** úsek Vejprnice (mimo) – Nýřany (mimo) (vč. zast. Tlučná)
- **25;** žst. Nýřany (vč. napojení na trať směr Heřmanova Huť)
- **26;** úsek Nýřany (mimo) – Chotěšov (mimo) (mimo zast. Zbůch)
- **27;** výh. Chotěšov (jedná se pouze o navázání TZZ do SZZ)

V čísle objektů se číslo stavebního úseku vyskytuje jako první dvojčíslí. Objekty vztahující se k celému úseku trati Plzeň-Chotěšov (resp. Plzeň hl. n. až Stod) tedy objekty celotratového významu mají číslo stavebního úseku 29 (DOZ, TK, DOK, přenosové zařízení, info zařízení zastávky, GSM-R, dálková kontrola a ovládání sděl. zař., DŘT a výstroj trati). Objekty ležící částečně nebo úplně mimo vlastní modernizaci trati mají číslo stavebního úseku 90 (kácení zeleně, náhradní výsadby).

Staničení

V projektové dokumentaci je použito Nové staničení (zkratka **n.**), které navazuje na staničení 3.stavby Železničního uzlu Plzeň (ŽUP) tzv. Přesmyk domažlické trati. Toto staničení vyrovnává a uvádí do normového stavu staničení Stávající (zkratka **st.**), které je mnohdy zatíženo abnormálními hektometry. Rozdíl mezi staničením stávajícím a novým je cca 6,050 km. Stávající staničení je uváděno i pro navázání na stávající stav nebo pro orientaci v umístění (např. ve schématech).

Vedle nového stavebního staničení je v dokumentaci stále používáno i Staničení evidenční (zkratka **ev.**), které platí pro stávající mostní objekty (mosty, propustky) a úrovněvé přejezdy. Toto staničení se zatím objevuje v názvech Stavebních objektů s tím, že změna na staničení Nové bude ještě záležitostí dalších jednání se správcí po uvedení stavby do provozu.

Ohraničení stavby

- ZÚ = n. km 108,530;** navazuje na 3.stavbu ŽUP (Přesmyk domažlické trati)
= st.km 114,582; oblast Nová Hospoda
výhledově bude v této oblasti napojena 1.stavba nové dvoukolejné trati
- KÚ = n. km 121,035;** navazuje na stávající trať před zast. Zbůch
= st.km 127,083;
výhledově bude trať napojena na 1.stavbu nové dvoukolejné trati

Stavební postupy

Z hlediska stavebních postupů jsou sledovány dva úseky, které odpovídají dvěma etapám:

- **1. úsek = 1. Etapa;** odb. Nová Hospoda (mimo) – žst. Nýřany (1.část včetně),
n. km 108,530 – n.km 117,066 (zarážedlo nové části směr Plzeň)
st.km 114,582 – st.km 123,125 (zarážedlo stávající části směr Chotěšov)
- **2. úsek = 2. Etapa;** žst. Nýřany (2.část včetně) – výh. Chotěšov (mimo)
n. km 117,066 (zarážedlo) – n. km 121,035
st. km 123,125 (zarážedlo) – st. km 127,083

Úseky trati

Traťový úsek (TÚ) v ose celostátní trati č.180 (číslo dle JŘ) je č.0301. V ose trati regionální 181 (dle JŘ) je TÚ č.0311.

Definiční úseky jsou uváděny pro potřeby správce OŘ, zejména z důvodů umístění mostních objektů a železničních přejezdů, kde se tato označení umístění používají i v mostních a přejezdových listech.

DÚ	staničení		úseky
<u>Celostátní trať</u>			
04	111,782	116,720	Plzeň-Jižní předměstí-Vejprnice
C1	116,720	117,647	žst. Vejprnice
06	117,647	122,685	Vejprnice-Nýřany
D1	122,685	123,590	žst. Nýřany
08	123,590	129,466	Nýřany-Chotěšov u Stoda
E1	129,466	130,379	vých. Chotěšov u Stoda
<u>Regionální trať</u>			
02	0,028	9,470	Nýřany-Heřmanova Huť
B1	9,470	9,654	dD3 Heřmanova Huť

2.3 Základní údaje a podmínky výstavby

- 2.stavba, úsek Plzeň (mimo) – Chotěšov (mimo) je součástí souboru staveb Modernizace trati Plzeň-Domažlice-st.hranice SRN, spojujících centrum Plzně (z hl.n.) s oblastí příhraničního regionu Furth im Wald.

Číslo ISPROFONDu 2.stavby, Plzeň (mimo)-Chotěšov (mimo) je **532 352 0022**

- Koncepčně je rekonstrukce (charakterem ne modernizačních, ale spíše optimalizačních a elektrizačních úprav) jednokolejné trati navržena provádět za plné výluky po „polovinách“ (na dvě etapy), kdy dělicím bodem je vždy částečně provozovaná žst.Nýřany.
- Termín začátku stavby je umístěn do začátku **11/2025**. Následující měsíc prosinec je zároveň prvním měsícem projekčních příprav dodavatele na zabezpečovacím zařízení (ZZ) a ETCS, pro jehož celkovou přípravu do termínu instalace je nutná doba min. 12 měsíců.
- Doba výstavby je rozvržena na cca 2 roky:
 - včetně přípravných a dokončujících prací (a dvou zimních přestávek) od 11/2025 do 08/2027 (22 kalendářních měsíců),
 - hlavní stavební práce v dlouhodobých výlukách jsou navrženy přes **dvě stavební sezony** od 07/2026 do ½ 07/2027 vč.zimní přestávky (12,5 kalendářních měsíců).
- Přes zimní měsíce budou hlavní stavební práce obecně přerušeny, během této doby však mohou probíhat Přípravné práce týkající se zejména výřezů křovin a kácení stromů či výstavby staveništních komunikací. Dtto mohou probíhat Dokončovací práce jako odstraňování vad a nedodělků a zejména pak zkušební a ověřovací provoz.
- Přípravné práce (vždy přes dva měsíce Zimní přestávky) v délce 5-ti kalendářních měsíců pro 1.Etapu (bez přerušení provozu) a 3,5 kalendářního měsíce pro 2. a 2a. Etapu (s přerušením provozu na dva měsíce po dobu Zimní přestávky s dělením v Nýřanech na úsek od Plzně a od Domažlic vždy po jednom měsíci) jsou převážně klasického charakteru (kácení, uvolnění staveniště, demolice, sejmutí ornice, staveništní komunikace, drobné zemní práce, přípravy ploch ZS) s doplněním stavební činnosti na možné přeložky či ochrany Inženýrských sítí (IS) a stavební a technologické práce týkající se Pozemních objektů,
 - Přípravné práce jsou součástí **0. Etapy**,
 - součástí 0.Etapy jsou (kromě předem uvedeného) v podetapě 0a. jsou pro 1.Etapu i částečné výlukové činnosti v kolejištích stanic Vejprnice i Nýřany,
 - Přípravné práce pro 2.Etapu probíhají v další Zimní přestávce a na požadavek zadavatele ve výluce nejen v hlavní trati Nýřany směr Chotěšov (Domažlice), ale i Nýřany směr H. Huť.
- **1. Etapa** zahrnuje 1.úsek odb.Nová Hospoda (mimo) – žst. Nýřany (1.část včetně),
 - součástí je na začátku činností podetapa **1a.** jako výluka vlečky do Kontejnerového terminálu (KT) pro realizaci provizorních propojení,
 - další součástí je na konci podetapa **1b.**, kdy v závěru 1.Etapy dochází k výluce pro definitivní napojení areálu Kontejnerového terminálu.
- **2. Etapa** zahrnuje 2. úsek žst. Nýřany (2. část včetně) – žst. Stod (mimo),
 - součástí je podetapa **2a.**, kdy na začátku 2.Etapy probíhá výluka přípojně trati směr H. Huť a v dalším období 2.etapy je provozně funkční železniční propojení směr Plzeň.
- Během 2.Etapy probíhají Dokončovací práce na 1.úseku stavby a spolu s Dokončovacími pracemi na 2.úseku stavby probíhají s přesahem až do poloviny 03/2027,
 - Dokončovací práce jsou součástí **3. Etapy**,
 - nad rámec Dokončovacích prací jsou termínově (časově) vyčleněny činnosti, jež sice finančně patří do stavby, ale mají charakter prací údržbových – jedná se o broušení kolejnic vč. výhybek a třetí podbití.
- Ovlivnění ze stavební činnosti sousedních úseků je dle získaných informací o sousedních stavbách následující:
 - „**Uzel Plzeň 3. stavba - přesmyk domažlické trati**“ – stavba byla zahájena v r.2017 a již je dokončena; ve směru na Domažlice stavba (za novou zastávkou Pl.Skvřňany) končí v oblasti Nová Hospoda svedením dvou kolejí do jedné; časově a prostorově není s 2.stavbou

modernizace Plzeň-Domažlice vůbec v kolizi, 2.stavbě předchází, což byla podmínka její realizace.

- s 3.stavbou ŽU Plzeň a 2.stavbou Plzeň-Domažlice však úzce souvisí úsek žst. **Pl.Jižní Předměstí-odb. N. Hospoda**, kde není zajištěna elektrizace (vč. propojení napájení) z TNS Skvrňany; pokud toto propojení nebude realizováno nejpozději do konce 1.Etapy, nebude možné úsek 2.stavby N. Hospoda-Nýřany pod trakcí zprovoznit; Zadavatel však tvrdí, že z TNS Doudlevec bude zabezpečeno minimálně napájení pro Zabezpečovací, Sdělovací i silnoproudé zařízení s tím, že vlaky Metransu a nové jednotky plzeňského kraje budou ze začátku také jen dieslové.

- „Modernizace trati Plzeň-Domažlice-st. hranice SRN, **1. stavba, nová trať Plzeň (mimo)-Stod (včetně)**“ – stavba byla v úrovni zpracování dokumentace DUR, ZP a EIA vypsána ve stejném období jako 2.stavba s tím, že obě stavby mají projekčně svoje postupy koordinovat a každá z nich musí být samostatně realizovatelná; v průběhu této činnosti bylo zadavatelem upřesněno, že 2.stavba bude provedena jako první a na ní teprve naváže 1.stavba; 1.stavba je nejprve navržena jako jednokolejná včetně dvoukolejného žel. spodku a spodní stavby mostních objektů a teprve v dalším výhledu zdvoukolejněna; realizace 1.stavby byla s ohledem na proces EIA předpokládána v letech 2023-2025, tyto roky byly už v počátku nedosažitelné a nyní se časově a prostorově s 2.stavbou dostala do kolize v oblasti odb. **N. Hospoda**; podle informace Zadavatele se tato část má postavit a uvést do provozu v rámci své 1.etapy – tedy v souběhu s 1.SP 2.stavby vč. společného uvedení do provozu.

- „**Revitalizace a elektrizace trati Nýřany-Heřmanova Huť**“ – DUR 2020 sdružení PS a SŽ, ÚR není ??; hlavním účelem této stavby je zavedení regionální linky v úseku H. Huť-Nýřany-Plzeň-Nepomuk v elektrické trakci; realizace stavby je dle dokumentace předpokládána v letech 2026-2027; časově a prostorově (napojení v žst. Nýřany) by tedy nebyla v kolizi s 2.stavbou modernizace Plzeň-Domažlice; podle doporučení zpracovatele ZOV 2.stavby by Revitalizace a Elektrizace trati do H. Hutí měla jít výlukově a stavebně v souběhu s 1. a 2.etapou 2.stavby (důvodem jsou výluky a NAD); podle informace a rozhodnutí Zadavatele však Revitalizace a Elektrizace trati do H. Hutí má být výlukově o půl roku odsunuta a stavba má zahájena se začátkem 2.Etapy 2.stavby; za zpracovatele ZOV 2.stavby je však důrazně doporučeno zahájit Revitalizaci v souběhu s 2.stavbou; důvodem je zařazení Revitalizace... jako pilotního projektu k optimalizaci nákladů staveb s výlukovou činností (Pokyn ze dne 22.1.2024, zn. 1524/2024-SŽ-SSZ-ÚT2); půl roční oddálení výstavby úseku Nýřany-H. Huť prodlužuje náklady na provoz NAD!

2.4 Zásady stavební technologie

- Řešený úsek 2.stavby je délky cca 12,5 km a z hlediska stavebních postupů je rozdělen na dva úseky (odpovídá etapizaci – viz předchozí kapitola):
 - 1.úsek; odb. Nová Hospoda (mimo) – žst. Nýřany (1.část včetně), dl. cca 8,6 km,
 - 2.úsek; žst. Nýřany (2.část včetně) – žst. Stod (mimo), dl. cca 4 km.
- **1.úsek** stavby je, co do rozsahu (délka úseku, „1,5“ stanice, počet stavebních objektů a provozních souborů) větší, i když z pohledu trvání stavby „jen“ o měsíc delší (dlouhodobá výluka v délce 5,5 kalendářních měsíců) než úsek druhý,
 - vlastní stavební činnost (kolejová rekonstrukce) má začátek v oblasti za budoucí odb. N. Hospoda ve st.km 114,582 (n.km 108,530) a končí v žst. Nýřany před VB napříč celým kolejištěm,
 - součástí optimalizovaného úseku jsou:
 - rekonstrukce žst. Vejprnice (demontáž celého kolejiště pěti průjezdných a jedné kusé koleje včetně všech čtyř úroňových nástupišť a montáž v rozsahu tří dopravních kolejí a dvou vnějších nástupišť vč. železničního spodku s odvodněním a podchodu, zahrnuje nové objekty VB a TO),
 - v TÚ Vejprnice-Tlučná budou provedeny rozsáhlé zemní práce (výměna degradovaných zemin, zdi z balených zemin, rozšíření a výměny náspů, dvojité zlepšované zeminy), s tím, že dobu prací na 1.úseku prodlužuje i nutná konsolidace náspů,
 - nová poloha zast.Tlučná vč. nového objektu TO,

- rekonstrukce plzeňského zhlaví vč. poloviny žst. Nýřany (demontáž 6 dopravních, jedné manipulační koleje a jedné kusé včetně jednoho úrovněvého nástupiště; montáž v rozsahu 5 nových kolejí, vnějšího a ostrovního nástupiště včetně železničního spodku s odvodněním a novým podchodem; součástí je nové napojení Kontejnerového terminálu, nové objekty TO a TS),
 - rekonstrukce všech mostních objektů (7 mostů vč. podchodu, 9 propustků), nový podchod; jeden přechod a přejezd bude zrušen a oba objekty nahrazeny novými podchody, zbývající 3 přejezdy budou rekonstruovány.

- **2.úsek** je navržen na dobu 5-ti kalendářních měsíců,
 - vlastní stavební činnost (kolejová rekonstrukce) má začátek v žst. Nýřany před stávající VB napříč celým kolejištěm a končí cca 0,6 km před stávající zast. Zbůch (dl. cca 4 km),
 - součástí optimalizovaného úseku jsou:
 - rekonstrukce domažlického zhlaví včetně poloviny žst. Nýřany (demontáž 6 dopravních, jedné manipulační koleje včetně dvou úrovněvých nástupišť a montáž v rozsahu 3 nových průjezdných kolejí a čtyř kusých včetně železničního spodku s odvodněním,
 - rekonstrukce napojení směr H. Huť, zde je od zhlaví plzeňského napojena nová skupina tří dopravních kolejí, kde dvě jsou pro nákladní dopravu,
 - nová napojení vleček DIOSS Nýřany a Likona,
 - v TÚ Nýřany-Zbůch rekonstrukce všech mostních objektů (4 mostů, 3 propustků), 2 přejezdy budou rekonstruovány.
- Délka stavebních postupů v dílčích stavebních úsecích je navržena na základě pracnosti rozhodujících stavebních objektů (zejména rekonstrukce či novostavby mostních objektů), v 1. úseku ale větší délku stavebního postupu prodlužují rozsáhlé zemní práce spojené s potřebou alespoň jakési „krátkodobé“ konsolidace násypů.
- Dokončující práce spočívají zejména v uvedení staveniště a přístupových komunikací do původního stavu (vyklizení a úpravy). Součástí prací je odstranění vad a nedodělků a ověření součástí stavby ve zkušebním a ověřovacím provozu – zde budou z pohledu času nejvíce zabírat práce týkající se prověřování, úprav, činnosti a zprovoznění ETCS.
- Pracovní doba (směna)
 - se uvažuje v délce trvání 8 až 10 hod,
 - práce v noci projektant obecně nedoporučuje, z hlediska vyloučení provozu na trati a relativně dostatečnému času na stavební a technologické práce není nutné s nočními pracemi ani kalkulovat,
- Přístupy na stavbu jsou podrobněji zpracovány a popsány v příloze 1.001 Technická zpráva a zmapovány v přílohách 2.100 Přehledná situace a 2.201 až 2.207 Koordinační situace. Ve stejných přílohách jsou zpracovány i plochy Zařízení staveniště. Zde jsou v dalších odrážkách zmíněny pouze Základní Zařízení staveniště jako jsou HZS, MZ a RS.
- **Hlavní zařízení staveniště** (HZS) je v podobě dočasných patrových sestav mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení navrženo v **žst. Nýřany**, vlevo podél kolejiště domažlické části stanice s ohraničením 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.
- **Montážní základna** (MZ) využití Montážních základen bude i jako základen demontážních, a to po celou dobu výstavby s tím, že se budou střídat období se sníženou pracovní činností. Pro umístění areálů jsou navrženy 2 lokality – pro 1. úsek stavby žst. Vejprnice pro 1. i 2. úsek stavby žst. Nýřany:
 - 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 ohraničením ul. Nádražní; plocha je o velikosti 2 420 m² (st.km 123,450; n.km 117,405) a přiléhá ke stávající SK3 a 3a.

- **Recyklační stanice (RS)** je pro 2.stavbu 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. O metodice a řešení recyklace ŠL podrobněji pojednává kap.3.2.4 přílohy 1.001 Technické zprávy.
- **Mezideponie ornice** jsou v této stavbě ojedinělou záležitostí (oblast heřmanovohuťského zhlaví stanice Nýřany) a proto jsou v dokumentaci části 1.001 TZ, kap.3.2.5 uvedeny pouze obecné zásady týkající se jejího sejmutí, způsobu uložení vč.pravidel ošetření, doby uložení a finálního použití pro stavbu.
- **Mezideponie materiálu** pro potřeby okamžitého, ale ne vždy krátkodobého, uložení zemního či jiného materiálu (vč. stavebního či odpadového – např. z demolice apod.) je v této stavbě 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 Vejprnicemi 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, uložení vytěženého materiálu degradovaných zemin vč. uložení kameniva pro jejich náhradu, pro materiál dvojité zlepšovaných zemin (dvojitě stabilizace) železničního spodku a vytěžené zeminy pro výměnu náspu – podrobněji viz příl.1.001 TZ kap.3.2.6 s uvedením objemů možných kubatur.
- **Trvalá deponie** je v této stavbě opět ojedinělou záležitostí vytipovanou před zast.Tlučnou, kde je možné uložit cca 2.000 m³ odpadového nekontaminovaného materiálu na pozemku investora.
- **Dopravní opatření** na veřejných silničních komunikacích jsou v ZOV součástí příl.č.1.001 Technické zprávy v kap.2.3.5 a v rámci Souhrnných částí i součástí samostatné části B.10 DIO, kde jsou texty doplněny o situace objízdných tras a řešení silniční veřejné hromadné dopravy:
 - jedná se zejména o uzavírky či omezení na komunikacích s rekonstruovanými železničními mosty a na železničních přejezdech,
 - v místech napojení staveništní komunikace na veřejnou komunikaci pak upozornění - značení výjezdu ze stavby a snížení rychlosti na této komunikaci,
 - nejčastěji využívanými komunikacemi budou v úseku trati silnice II/203 (pro celý 1.úsek 1.Etapy) a II/180 (pro 2.úsek 2.Etapy, i když ne jako souběžná komunikace, ale jako silnice s napojením konce stavby),
 - na začátku stavby, v oblasti Plzně Skvrňany a Nová Hospoda, budou kromě II/203 (ul. Vejprnická) nejvíce využívanými komunikacemi silnice I/26 (ul. Domažlická) a spojnice mezi uvedenými tepnami - ul. Regensburská a Dopravní,
 - v oblasti Vejprnic (kromě II/203 - ul.Plzeňská a Tlučenská) jsou to ulice Mírová, Podmostní, Tylova, Nádražní, Línská, Polní a Tyršova (III/2032) s propojením na I/26,
 - oblast obce Tlučná (opět kromě II/203 - ul. Hlavní) ulice Línská, Smetanova, Tichá a K Háječku,
 - město Nýřany (znovu kromě páteřní II/203 - ul. Benešova třída a Revoluční) ulice Z. Kadeřábkové, Sulkovská, Stará čtvrť, Nádražní, Železniční, u Ohrady, Dr.P.Klementa, Šulova, Osvobozených politických vězňů, K Humboldtce a komunikace k lokalitě Mexiko,
 - na jih od dálnice D5 ke konci stavby to budou komunikace napojené přes obec Úherce ze silnice II/180 - účelové a polní cesty, kde poslední cestou ze silnice II/180 bude ulice U Vlečky z obce Zbůch.

2.5 Zásady dopravní technologie

- Výstavba předmětného úseku bude realizována v době dlouhodobých výluk (nickolejného provozu) ve dvou etapách převedením železniční osobní dopravy na NAD, u nákladní dopravy s opatřeními rušení vlaků nebo jejich vedením po objízdnych trasách.
- **1.SP = 1.úsek** odb. Nová Hospoda (mimo) – žst. Nýřany (1.část včetně),
 - dlouhodobá výluka v délce 5,5 kalendářních měsíců (25 týdnů),
 - vyloučení železniční osobní dopravy se týká úseku již od stanice Plzeň hlavní nádraží po žst. Nýřany,
 - 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,
 - pro pokračování železniční osobní dopravy je ze žst. Nýřany směr Domažlice ponechána polovina stávající stanice vč.nástupiště u stávající SK2 pro odjezd a příjezd vlaků s požadavkem obsluhy Os vlaky z Domažlic vratnými soupravami dle výlukového JŘ; jízda na SK2 je ukončena cestovým návěstidlem před přechodem kolejiště,
 - stejně je ponecháno nástupiště u stávající SK10 pro přípojnou trať směr H. Huť, která zůstává v provozu po celou dobu 1.SP; nástupiště bude pouze provizorně přemístěno před přechod kolejiště; cestové návěstidlo bude umístěno za nástupištěm,
 - vlečky napojené z žst. Nýřany zůstávají „v provozu“,
 - provoz vlečky do Kontejnerového terminálu (KT) je na začátku 1.SP pro provizorní napojení omezen výlukou (v podetapě 1a.SP) po dobu 1 týdne; na konci 1. SP (v podetapě 1b.SP) bude provedeno nové napojení na stopu vlečky KT s předpokládanou výlukou opět po dobu 1 týdne,
 - určitou dopravní komplikací je návoz kontejnerových a nákladních vlaků pouze od jihu (od žst. Stod po trati 180) přes žst. Klatovy prostřednictvím tratí 185 a 170,
 - obsluha vlaků Metrans od Stodu bude prováděna s dělením vlaků na poloviny ve výh. Chotěšov, podrobněji je technologie obsluhy popsána v části B.4.
- **2.SP = 2.úsek** žst. Nýřany (2. část včetně) – žst. Stod (mimo),
 - dlouhodobá výluka v délce 5 kalendářních měsíců (22 týdnů),
 - vyloučení železniční osobní dopravy se týká úseku od žst. Nýřany po žst. Stod a úseku Nýřany – Heřmanova Huť; tento úsek bude vyloučen jen po dobu 2a.SP (viz text níže),
 - 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
 - železniční osobní doprava je do stanice Plzeň hl.n. provozována z nové poloviny rekonstruované žst. Nýřany s novým vnějším a ostrovním nástupištěm vč. podchodu,
 - na začátku 2.SP je zařazena podetapa 2a.SP během které je po dobu cca 2,5 kalendářních měsíců (11 týdnů) přerušen provoz na přípojně trati směr H. Huť, pak bude přes Nýřany zprovozněn průběžně až do ŽU Plzeň,

- - NAD v úseku Nýřany-Heřmanova Huť uvažuje s tím, že všechny vlaky regionální dopravy jsou ve své organizaci navrženy k řešení nestandardním, oproti vlaku poněkud změněném, pořadí zastávek:
 - 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,
- obsluha vleček v žst. Nýřany je následující:
 - vlečka KT po celou dobu v provozu, ale pouze ze směru od ŽU Plzeň,
 - vlečka DIOSS Nýřany a ČD, a.s. Nýřany po celou dobu 2.SP mimo provoz,
 - vlečka Likona mimo provoz po dobu podetapy 2a.SP, dále pak možnost obsluhy pouze ze směru od ŽU Plzeň,
 - obsluhu vlečky KX-Líně z vých. Chotěšov bude možná pouze vlaky ze směru žst. Stod.
- Všechna dopravní opatření byla počítána a stanovována dle GVD 2021/2022; před započítáním výluky bude nutno dopravní opatření aktualizovat a přizpůsobit platnému GVD v době výluky.
- Dotčení přepravci budou dopravcem o konání výluk předem a včas informováni.
- Podrobnější Zásady dopravní a provozní technologie jsou součástí dokumentace části B.4.

2.6 Zásady zabezpečovacího zařízení

Stávající a výchozí ZZ

- Stávající SZZ ve Vejprnicích, Nýřanech a Chotěšově jsou reléová ZZ 3.kategorie RZZ typu AŽD 71 s kolejovými obvody. Žst. Vejprnice a Nýřany mají ovládací pult v Dopravní kanceláři VB. Výhybna Chotěšov je dálkově řízena z žst. Stod, nouzová obsluha je umožněna z desky nouzových obsluh.
- Odbočná trať Nýřany-Heřmanova Huť zůstane stávající s provozem dle předpisu SŽDC D3. Rekonstrukci trati a změnu na provoz dle předpisu SŽDC D1 řeší samostatná stavba; po její realizaci bude obsluhu trati řešit dispečer umístěný v novém TO v Nýřanech.
- Výchozí TZZ v úseku Plzeň-Vejprnice je zrealizováno ve 3.stavbě ŽUP - Přesmyk domažlické trati; jedná se o Elektronický automatický blok (EAB), kde pro kontrolu volnosti koleje a přenos kódu VZ jsou nasazeny kolejové obvody. Hlavní výstroj je umístěna v žst. Vejprnice, v žst. Plzeň obvod Nová Hospoda je v novém technologickém domku umístěna jen nezbytná výstroj TZZ.
- Mezistaniční úseky Vejprnice-Nýřany a Nýřany-Chotěšov jsou vybaveny TZZ 3.kategorie jako trojznakový obousměrný AB; pro kontrolu volnosti kolejí jsou použity kolejové obvody, výstroj AB je decentralizována u návěstních bodů. Přejezdy jsou vybaveny světelným ZZ, s pozitivní signalizací bez závor kategorie PZS 3SBI, nebo se závorami kategorie PZS 3ZNI.

Definitivní SZZ a TZZ, ovládání a ERTMS/ETCS

- Výhledově budou ve stanicích Vejprnice a Nýřany SZZ 3.kategorie typu Elektronické stavědlo (ES),
- v Nýřanech bude zřízena Dopravní kancelář, která bude dočasně vybavena JOP pro ovládání úseku Plzeň (mimo) – Chotěšov (mimo); v definitivním stavu bude v DK pouze místo nouzové obsluhy, ze kterého bude možné ovládat i žst. Vejprnice; pro kontrolu volnosti budou použity počítače náprav. Funkci vlakového zabezpečovače bude vykonávat systém LTCS L2.
- Provizorní ZZ nebude zřizováno; stanice jsou na jednokolejně trati a během jejich rekonstrukce v 1.SP bude nickolejný provoz. Po zprovoznění nového kolejiště bude spuštěno Definitivní SZZ, které během 2.SP bude ovládáno místně z JOP. Po ukončení modernizace celého úseku 2.stavby bude zprovozněno úsekové ovládání.
- V 1.SP, při rekonstrukci 1.části žst. Nýřany, bude provoz v druhé části zabezpečen pod stávajícím zabezpečovacím zařízením. Provoz během 2.SP viz odrážka výše. Při rozdělení kolejiště pro

výstavbu 1.úseku a provozování stávající části v 2.úseku směr Chotěšov bude stávající SZZ upraveno následovně – pro SK1 a SK2 bude jízda ukončena cestovými návěstidly před přechodem kolejiště. Stejně bude umístěno cestové návěstidlo u SK4, SK6 a SK8. U SK10 bude cestové návěstidlo umístěno za provizorním nástupištěm (cca 10m). SK3 zůstane jako manipulační s označením návěstí Posun zakázán a umístěním na zarážedle.

- Pro výhybnu Chotěšov, která je dálkově ovládaná ze žst. Stod, bude zrušena stávající úvazka TZZ Nýřany-Chotěšov a nově zřízena úvazka typu Automatické hradlo (AH).
- Mezistaniční úsek Plzeň – Vejprnice bude vybaven TZZ 3.kategorie typu Automatické hradlo bez hradla na trati; pro kontrolu volnosti koleje budou zřízeny počítače náprav, vnitřní výstroj TZZ a počítačů náprav bude umístěna v sousedních dopravních, TZZ bude uvázáno do SZZ odb. Nová Hospoda. Odbočka Nová Hospoda bude realizována v rámci 1etapy stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. Hranice SRN, 1. stavba, nová trať, Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“.
- Mezistaniční úsek Vejprnice-Nýřany bude vybaven TZZ 3.kategorie typu Automatické hradlo s hradlem na trati; pro kontrolu volnosti koleje budou zřízeny počítače náprav, vnitřní výstroj TZZ a počítačů náprav bude umístěna v sousedních dopravních.
- Mezistaniční úsek Nýřany-Chotěšov bude vybaven TZZ 3.kategorie typu Automatické hradlo bez hradla na trati; pro kontrolu volnosti koleje budou zřízeny počítače náprav, vnitřní výstroj TZZ a počítačů náprav bude umístěna v sousedních dopravních.
- Odbočnou trať Nýřany-Heřmanova Huť řeší samostatná stavba Revitalizace a elektrizace trati se změnou na provoz dle předpisu SŽDC D1; po její realizaci bude obsluha trati dočasně ovládána místně z JOP,
- V rámci stavby bude zřízen evropský vlakový zabezpečovač ERTMS/ETCS L2.s benefity. Systém bude provozován v režimu výhradní provoz, soupravám bez palubní části systému ETCS nebude umožněn přístup na infrastrukturu; radiobloková centrála bude umístěna na CDP Praha; národní vlakový zabezpečovač nebude zřizován.
- Na přípravu Definitivního zabezpečovacího zařízení (projekce, výroba, montáž, zkoušení) je nutno uvažovat s dobou alespoň 12 měsíců od podpisu smlouvy s vybraným zhotovitelem. Definitivní ZZ vč. ETCS bude pro 1.úsek trati zprovozněno na konci 1.SP 15.ledna 2027.
- Kontrole, úpravě, odzkoušení a zprovoznění ZZ včetně ETCS bude v rámci 1.SP po dokončení stavebních úprav (dostavbě kolejí) vyčleněno období min. 9-ti týdnů bez jakéhokoliv provozu; v rámci 2.SP bude pro 2a.SP vyčleněno období 4 týdnů, pro 2.SP 5.týdnů a pro úplné odzkoušení úseku Nýřany směr Chotěšov uvažováno s obdobím 6 týdnů (důvodem delšího období oproti 1.SP je skutečnost, že odzkoušení bude probíhat za běžného provozu.
- Podrobnější Zásady činnosti zabezpečovacího zařízení jsou součástí dokumentace části D.1.1.

2.7 Zásady práce na trakčním vedení

- Elektrizace 2.stavby bude stavebně provedena a funkčně zapojena v celém úseku z oblasti N. Hospoda (včetně) přes Nýřany (včetně) až před zast.Zbůch. Důvodem je, že trakční vedení nebude prioritně použito na provoz v závislé trakci, ale pro napájení sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.
- Podmínkou elektrizace 2.stavby je rekonstrukce TNS Doudlevce a TNS Skvrňany.
- V postupech výstavby jednotlivých specializací je z pohledu trakce dodržen (nebo alespoň upřednostněn) následující princip – na konci výluky je, pro výstavbu stožárů a instalování napájecích a nosných lan, ponechán čas minimálně 1 týdne bez stavební činnosti na železničním svršku.
- Dodatečně je do rozsahu stavby začleněna realizace Neutrálního pole na konci úseku (před zast. Zbůch) pro napojení 1.stavby.
- Podrobnější Zásady práce na trakčním vedení jsou součástí dokumentace části D.2.3.1.

3. STAVEBNÍ POSTUPY

3.1 Stavební postupy (SP) souhrnně – přehled

1. úsek, N. Hospoda (mimo) - Nýřany (1. část)

0.SP Přípravné a stavební práce

Přípravné práce

vč. zimní přestávky **2025/2026**

Stavební práce

0a.SP Vejprnice, Nýřany - kolejiště

1a.SP Nýřany - provizoria

1.SP Stavební a Technologické práce

SÚ 22 N. Hospoda - Vejprnice

SÚ 23 žst. Vejprnice

SÚ 24 Vejprnice – Tlučná - Nýřany

SÚ 25 žst. Nýřany (1.část)

1b.SP Nýřany - propojení vleček

na konci 1.SP a v začátku 3.SP

Zimní přestávka **2026/2027**

3.SP Závěrečné a dokončující práce

Práce údržby

2.úsek,-Nýřany (2.část)-Zbůch (mimo) - (Chotěšov)

0.SP Přípravné práce

vč. zimní přestávky **2026/2027**

2a.SP žst. Nýřany - směr H. Huť

2.SP Stavební a Technologické práce

SÚ 25 žst. Nýřany (2.část)

SÚ 26 Nýřany-Zbůch

3.SP Závěrečné a dokončující práce

Práce pro 2a.SP

Práce pro 2.SP

Práce údržby pro oba SP

3.2 1.úsek, N. Hospoda (mimo) - Nýřany (1.část)

3.2.1 0.SP Přípravné a stavební práce

<u>Termín:</u>	Přípravné	03.11.2025-29.03.2026, 5,25 měsíců, 21 týdnů (vč. zimní přestávky 15.12.2025 - 15.02.2026)
	Stavební	16.02.-28.06.2026, 4,75 měsíce, 19 týdnů

Období „nultého SP“ v délce 8 kalendářních měsíců zahrnuje nejen klasické přípravné práce, ale i některé práce stavební. Čas Zimní přestávky (jako období vegetačního klidu mimo hnízdění ptactva) lze využít pro výřez dřevin a kácení stromů. V rámci 0.SP je ke konci postupu i příprava provizorní přeložky vlečky na KT (bez propojení na stávající) vč. provizorních staveništních přejezdů k přístupu na staveniště během 1.SP. Součástí 0.SP je 0a.SP jehož obsah je popsán v následující kapitole 3.2.2. a týká se úprav kolejišť v obou dotčených stanicích – Vejprnice a Nýřany.

Přípravné práce

Rozsah prací:

- vyklizení (uvolnění) staveniště vč.možných demolic,
- sejmutí ornice,
- ochrany IS,
- výřezy křovin a kácení dřevin,
- staveništní komunikace (zemní rampy, mostky, úpravy),
- plochy ZS.

Stavební práce

Rozsah prací:

- VB Vejprnice, TO Vejprnice a Nýřany - hrubá a čistá stavba,
- TO Tlučná - hrubá a čistá stavba,
- vlečka KT - provizorní část přeložky spodek km 0,325-0,470,
- vlečka KT - provizorní část přeložky svršek km 0,325-0,470,
- komunikace Havířská - úpravy propojení a provozu,
- vlečka KT - provizorní přejezdy (3 ks).

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- Vejprnice SK2, SK4 a SK6 jako kusé (bez nýřanského zhlaví),
- Nýřany SK3 mezi výh.č.7A a st.km 123,125.

Provozované koleje:

- Vejprnice SK1 a SK3,
- celé kolejiště Nýřany (kromě části SK3).

Osobní doprava:

- bez NAD v plném rozsahu vč.přípojně trati směr H. Huť.

Zabezpečovací zařízení:

- Vejprnice v činnosti stávající SZZ, kde u kusých sudých kolejí SK2, SK4 a SK6 je ukončení jízdy provedeno cestovými návěstidly před přechodem přes kolejiště,
- Nýřany v činnosti stávající SZZ, kde u kusých částí manipulační SK3 je ukončení označeno návěstí - svislou značkou Posun zakázán,
- v činnosti stávající TZZ,
- projekce a výroba Definitivního SZZ a TZZ vč.ETCS.

Silniční provoz

- omezení provozu v ul. Havířská při budování provizorní přeložky vlečky na KT s provizorním přejezdem P603, kam bude silniční provoz převeden při rušení stávajícího P603 přes vlečku,
- ostatní veřejné komunikace v oblasti dotčeny staveništní dopravou bez stavebních zásahů.

3.2.2 0a.SP Vejprnice, Nýřany – kolejiště

Termín: 16.-22.02.2026, 1 týden
(předpřípravné práce 02.-15.02.2026)

Klíčovým pracím na dobu 1 týdne předmětného 0a.SP předchází cca max.2 týdny předpřípravných prací pro zřízení přístupů ke staveništi a přípravy ploch Zařízení staveniště (zejména mezideponií vyzískaného materiálu). Pak nastávají hlavní práce 0a.SP.

Hlavním účelem a náplní tohoto stavebního postupu je uvolnění kolejiště obou stanic pro stavební práce. Ve Vejprnicích pro výstavbu pozemních objektů TO a VB demontážemi kolejí na nýřanském zhlaví. V Nýřanech pak demontáž koleje pro výstavbu nového objektu TO.

Rozsah prací:

- Vejprnice - dem. nýř. zhl. v.9 – km 117,4; SK2, 4, 6; výh.7,8 (montáž 3 ks zarážedel)
- Vejprnice - demontáž nástupiště nýřanské zhl. do km 117,4 u st.SK2,4,6
- Vejprnice - provizorní nástupiště u st.SK3
- Vejprnice - provizorní přechod k proviz.nástupišti u st.SK3
- Nýřany - demontáž SK3 km 122,99-123,125 (montáž 2ks zarážedel)

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- Vejprnice SK2, SK4 a SK6 po celou dobu úprav
- Vejprnice SK1 a SK3 v době dopravních sedel pro budování provizorního nástupiště mezi kolejemi vč. provizorního prodloužení přechodu pro chodce
- Nýřany SK3

Provozované koleje:

- Vejprnice SK1 a SK3
- celé kolejiště Nýřany kromě SK3 mezi výh.č.7A a st.km 123,125

Osobní doprava:

- bez NAD v plném rozsahu vč. přípojně trati směr H. Huť

Zabezpečovací zařízení:

- v činnosti stávající SZZ a TZZ
- projekce Definitivního SZZ a TZZ

Silniční provoz

- s minimálním dotčením

3.2.3 1a.SP Nýřany - provizoria

Termín: 29.06.-05.07.2026, 1 týden

Pro umožnění modernizace žst. Nýřany v 1.SP, tedy zachování provozu na vlečce KT (a případně trati směr H. Huť), je během týdne tohoto SP zřízeno propojení provizorní přeložky vč. zprovoznění na KT a provizorně přemístěno nástupiště směr H. Huť. Od ukončení 1a.SP bude možné (do zprovoznění plzeňské části kolejiště) obsluhovat KT pouze ze směru od Domažlic.

Rozsah prací:

- demontáž vlečka KT km 0,280-0,565,
- demontáž přejezd P603,
- montáž proviz. vlečka KT spodek km 0,280-0,325; 0,4701-0,565,
- montáž proviz. vlečka KT svršek km 0,280-0,325; 0,4701-0,565,
- nový provizorní přejezd P603 přeložky vlečky KT,
- pažení podchodu n.116,661,
- demontáž nástupiště u st.SK10 (směr H. Huť),
- provizorní nástupiště u st.SK10 (směr H. Huť).

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- SK8 a SK10 v době dopravních sedel pro budování provizorního nástupiště mezi kolejemi,
- SK3 mezi výh.č.7A a st.km 123,125 při výstavbě TO,
- vlečka na KT.

Provozované koleje:

- celé kolejiště Nýřany kromě části SK3 mezi výh.č.7A a st.km 123,125.

Osobní doprava:

- bez NAD v plném rozsahu vč. přípojně trati směr H. Huť

Zabezpečovací zařízení:

- v činnosti stávající SZZ,
- výroba Definitivního SZZ,

Silniční provoz

- v ul. Havířská bude přejezd P603 pro silniční dopravu definitivně zrušen,
- ostatní veřejné komunikace v oblasti dotčeny staveništní dopravou bez stavebních zásahů.

3.2.4 1.SP Stavební a Technologické práce

Termín: 29.06.2026-14.01.2027, 6,25 měsíců, 29 týdnů

V následujících tučně označených (neočíslovaných) podkapitolách jsou popsány všechny traťové a staniční úseky, které budou v rámci 1.SP modernizovány a na konci uvedeny do provozu včetně možného (ale ne nutného) provozu v závislé trakci. Trakce bude sloužit hlavně pro napájení sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.

V úvodu dílčích nečíslovaných podkapitol bude jako v ostatních číslovaných kapitolách zhruba uveden hlavní stavební a technologický obsah modernizovaných úprav, po-té výčet těchto úprav (jako Rozsah prací), výpis Vyloučených a provozovaných kolejí, provoz Osobní dopravy, práce na Zabezpečovacím zařízení a vliv na Silniční provoz s ovlivněním i cyklo-pěší frekvence.

Pro podkapitoly platí stejný časový údaj Termínu realizace. V části Vyloučené a provozované koleje se popis bude shodovat v tom, že nebude žádná kolej dopravně provozována (všechny budou vyloučené) a nově položené koleje budou fungovat jenom jako stavební pro přísun či odvoz materiálu. Obdobně se pak budou opakovat popisy u části Osobní doprava (provoz NAD) a Zabezpečovací zařízení (to bude mimo provoz).

Demontáž stávajících kolejí se uvažuje ze středu úseku (cca od mostu v ev.km 118,094) na obě strany. Po demontáži budou započaty zemní práce a rekonstrukce mostních objektů. Přibližně v druhé polovině prací na železničním spodku (vč. odvodnění) bude probíhat výstavba zárubních zdí (většinou z tvarovek) a zřizování základů TV. Během dokončovacích prací na žel. spodku bude zahájena pokládka žel. svršku z obou konců modernizovaného 1.úseku. Na tyto práce budou ke konci navazovat pokládky kabelizace a po-té i montáž stožárů TV. Na závěr stavebních prací pak i instalace napájecích lan TV. Posledních 9 týdnů na konci 1.SP bude platit, že při zkoušení a zprovoznování ZZ vč. ETCS nebudou v kolejišti prováděny již žádné stavební práce – na začátku období jsou umožněny týdenní práce na dokončování kabelizace a TV - stožáry, břevna a lana. Výjimkou po tuto dobu budou občasné obsluhy vlečky KT.

SÚ 22 N. Hospoda (mimo)-Vejprnice

Jednokolejný traťový úsek délky necelých 2,1 km je z pohledu stavebních zásahů poměrně jednoduchý. V úseku se rekonstruují dva mostní objekty a z pohledu žel. spodku a svršku je stavební složitost reprezentována cca kilometrovou vzdáleností, kdy není pro tyto práce jiný (než takto vzdálený) přístup.

Rozsah prací:

- demontáž svršku (ŠL, rošt) st. TK km 114,365-116,641
- žel. spodek vč. odvodnění n. TK km 108,530-110,592
- základy stožárů pro TV
- most N. Hospoda-Na Brůdku ev. 115,213(n. 109,152)
- most Pekelný rybník ev. 116,521(n. 110,469)
- propustky ev. 114,750(n. 108,704); ev. 115,974(n. 109,992)
- zárubní zdi/tvarovky n. 108,885-965; n. 109,823-860
- žel. svršek n. TK km 108,530-110,592
- kabelizace
- montáž stožárů a lan TV

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- TK v celém úseku.

Provozované koleje:

- žádná.

Osobní doprava:

- NAD v úseku Plzeň hl.n.-Nýřany

Zabezpečovací zařízení:

- bez činnosti stávajícího TZZ,
- dokončení montáže a zkoušení Definitivního TZZ vč. ETCS a aktivace na konci SP.

Silniční provoz

- **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; objízdná 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; objízdná 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),

SÚ 23 žst. Vejprnice

Ve stanici Vejprnice dojde k podstatné redukci kolejiště, ale s prodloužením dopravních kolejí, které si na plzeňském zhlaví vyžádá rozšíření zemního náspového tělesa. Délka úseku je něco přes 1 km. Pro mimoúrovňový příchod k nástupišťům z jižní strany Vejprnic bude zrekonstruován stávající podchod pod kolejištěm ke dvěma vnějším nástupištním hranám.

Rozsah prací:

- demontáž svršku (rošt, těžení ŠL, zarážedla) st. SK1-4,6,6a; v. 1-6,9,10
- demontáž nástupišť u st. SK1-4 a 6
- žel. spodek vč. odvodnění pro n. SK1-3
- rozšíření náspu vpravo/vlevo n. km 110,580-650
- základy stožárů pro TV
- podchod ev. 117,230(n. 111,175) vč. napojení
- nástupiště u n. SK1 a 2
- žel. svršek n. SK1-3; n. výh. 1-4

- kabelizace
- montáž stožárů, břeven a lan TV
- čekárna u n.SK2
- TO a VB - technologické a ostatní vybavení
- TS - nový objekt
- demolice st.VB
- přístupové komunikace, chodníky a parkoviště

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- všechny stávající SK č.1-4, 6 a 6a.

Provozované koleje:

- žádná.

Osobní doprava:

- NAD v úseku Plzeň hl.n.-Nýřany

Zabezpečovací zařízení:

- bez činnosti stávajícího SZZ,
- dokončení montáže a zkoušení Definitivního SZZ vč.ETCS a aktivace na konci SP.

Silniční provoz

- **podchod ev.km 117,230** (pod žst. Vejprnice) uzavření cyklo-pěšího provozu po celou dobu výstavby; obchodí trasa pod mostem v ev.km 116,521 nebo v místě P599 v ev.km 117,860.

SÚ 24 Vejprnice – Tlučná - Nýřany

Jednokolejný traťový úsek délky téměř 4,4 km je z pohledu zemních prací klíčovým a nejsložitějším úsekem z celé stavby - týká se části mezi Vejprnicemi a Tlučnou, kde bude docházet přesunu velkých objemů zemního a štěrkového materiálu. V tomto úseku bude probíhat navyšování náspového tělesa o cca 1,6 m vč. zřizování opěrné zdi z armovaných zemin (výměna náspu (okolí mostu v ev.km 118,094 – ulice Podmostní-Línská, dále těžení a výměna degradovaných zemin, po-té dva úseky se zřizováním dvojité stabilizace mezi kterými bude pro zpevnění podloží probíhat kompletní výměna náspu. V uvedeném úseku je i množství zárubních zdí z tvarovek.

Určitou stavební náročností se vyznačuje i úsek v obci Tlučná, kde dojde nejen k šířkovému posunu trati v oblouku (cca 2,35 m) v místech dvou úrovnových přejezdů, ale i zřízení zastávky Tlučná v nové poloze na téměř 4 m náspu – řešeno je umístěním nástupištní hrany na konstrukci typu Umsteiger.

Rozsah prací:

- demontáž svršku (ŠL, rošt) st.TK km 117,696-122,067
- demontáž nástupiště Tlučná
- degradované zeminy n.km 112,16-29; 112,375-440 - odtěžování
- zárubní zeď/gabion n.km 112,225-290
- degradované zeminy n.km 112,16-29; 112,375-440 - návoz vč.přikopů
- výměna náspu n.km 113,15-26 - odtěžování
- výměna náspu n.km 113,15-26 - návoz vč.geozaložení
- armované zeminy n.km 111,980-112,070 - odtěžování
- opěrná zeď/armované zeminy n.km 111,980-112,070 - zřizování
- žel. spodek vč. odvodnění n.TK km 117,696-122,067
- žel. spodek druhá stabilizace n.TK km 112,84-113,125; 113,275-610

- základy stožárů pro TV
- most Podmostní-Línská ev.118,094(n.112,044)
- most Vejprnický potok ev.116,521(n.110,469)
- podchod Tlučná-Nýřany n.115,983 vč.napojení
- propustky ev.117,883(n.111,832); ev.118,596(n.112,545)
- propustky ev.119,195(n.113,145); ev.119,680(n.113,630)
- propustky Tlučná ev.120,334(n.114,284);ev.120,518(n.114,469);ev.120,649(n.114,6)
- zárubní zeď/tvarovky n.km vlevo 111,865-891; vpravo 111,860-915
- zárubní zeď/tvarovky n.km vlevo 112,720-815
- zárubní zeď/tvarovky n.km vlevo 112,890-985; vpravo 112,880-940
- zárubní zeď/tvarovky n.km vlevo 113,295-420
- zárubní zeď/tvarovky n.km vpravo 113,914-114,065
- nástupiště Tlučná (Umsteiger místo pův.armovaných zemin)
- žel. svršek n.TK km 111,627-116,011
- kabelizace
- stožáry a vedení TV
- čekárna Tlučná
- TO Tlučná - technologické a ostatní vybavení
- demolice st.VB Tlučná
- přejezd P599 - demontáž a provizorium; montáž vč.PZS
- komunikace Tylova-Tyršova - omezení provozu
- přejezd P600 - demontáž a provizorium; montáž vč.PZS
- komunikace Línská-K Háječku - omezení provozu
- přejezd P601 - demontáž a provizorium; montáž vč.PZS
- komunikace Línská - omezení provozu
- komunikace Podmostní-(Úzká)-Línská-(Nad Dráhou)

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- TK v celém úseku.

Provozované koleje:

- žádná.

Osobní doprava:

- NAD v úseku Plzeň hl.n.-Nýřany

Zabezpečovací zařízení:

- bez činnosti stávajícího TZZ,
- dokončení montáže a zkoušení Definitivního TZZ vč.ETCS a aktivace na konci SP.

Silniční provoz

- **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; objíždá 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; objízdná 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; objízdná 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; objízdná 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 kap.2.3.6),

SÚ 25 žst. Nýřany (1.část)

Stanice Nýřany je z hlediska stavebních postupů a provozu na trati stanicí klíčovou. Zde dochází k příčnému dělení kolejiště, kdy vždy část stanice je ve výstavbě a druhá část v provozu. Během 1.SP je ve výstavbě plzeňská část stanice a v provozu část domažlická včetně směru na Heřmanovu Huť. Důležitým bodem modernizace stanice je nutnost téměř nepřetržitě zachování provozu vlečky do Kontejnerového terminálu - zde na začátku v postupu 1a.SP při přepojení na provizorní přeložku vlečky a na konci v postupu 1b.SP přepojením vlečky do definitivní polohy.

Určitou stavební „komplikací“ se stane náhrada úrovněového přejezdu P603 v ul. Havířská za podchod (cyklopodjezd), kdy na konci 1.SP není propojení zprovozněno, ale poslední část výstavby (severní výstupní rampa) bude dokončována až ve 2.SP. Po dokončení 1.SP bude stanice co do počtu nástupištních hran kompletní a bude přepojena na nové SZZ s celým úsekem směr Plzeň vč.elektrizace. Zároveň dojde k definitivnímu napojení vlečky KT, kterou bude možné (do ukončení 2.SP) obsluhovat pouze od Plzně.

Na následujících stránkách jsou připojeny dva Výřezy napojení (Schéma a Situace) 1.SP se Stávajícím stavem pro pochopení návrhu dělení stanice.

Rozsah prací:

- demontáž svršku (rošt,těžení ŠL) st.SK1-4,5a,6,8,10,12 po km 123,125
- demont.svršku st.v.1-9; montáž prov.zarážedel st.SK1-4,6,8,10 km 123,125
- demontáž nástupiště u st.SK1
- žel. spodek vč.odvodnění pro n.SK1,2,4,14a,b,c,16a,16
- základy stožárů a bran pro TV
- kabelovod (po km cca 117,035)
- podchod n.116,661 - pažení

- podchod n.116,661 (mimo severní rampy)
- most vodoteč ev.122,880(n.116,840)
- podchod n.116,976 vč.schodišť a výtahů
- propustek ev.122,526(n.116,475)
- ostrovní nástupiště mezi n.SK2 a 4 vč.zastřešení
- boční nástupiště u n.SK1 vč.zastřešení
- žel. svršek n.SK1-3; n.výh.1-4
- kabelizace
- montáž stožárů, břeven a lan TV
- TO - technologické a ostatní vybavení
- TS - nový objekt
- demolice st.VB
- komunikace Havířská - pouze provizorní cyklopěší provoz
- chodník

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- od Plzně do st.km 123,125 všechny stávající SK č.1-4, 5a, 6, 8, 10 a 12 vč. nástupiště u SK1,

Provozované koleje:

- od Domažlic do st.km 123,125 všechny stávající SK 1-4, 6, 8, 10 vč. st.nástupiště u SK2 a vleček V2271 (DKV Plzeň na SK5c), V2192 (KT a Kovošrot), V2136 (Likona) a V2033 (DIOSS Nýřany),
- TK směr H. Huť vč. provizorního nástupiště u SK10.

Osobní doprava:

- NAD v úseku Plzeň hl.n.-Nýřany

Zabezpečovací zařízení:

- plzeňská část stanice bez činnosti stávajícího SZZ,
- dokončení montáže a zkoušení Definitivního SZZ vč.ETCS a aktivace na konci SP,
- domažlická část stanice v činnosti stávající (upravené) SZZ.

Silniční provoz

- **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.);

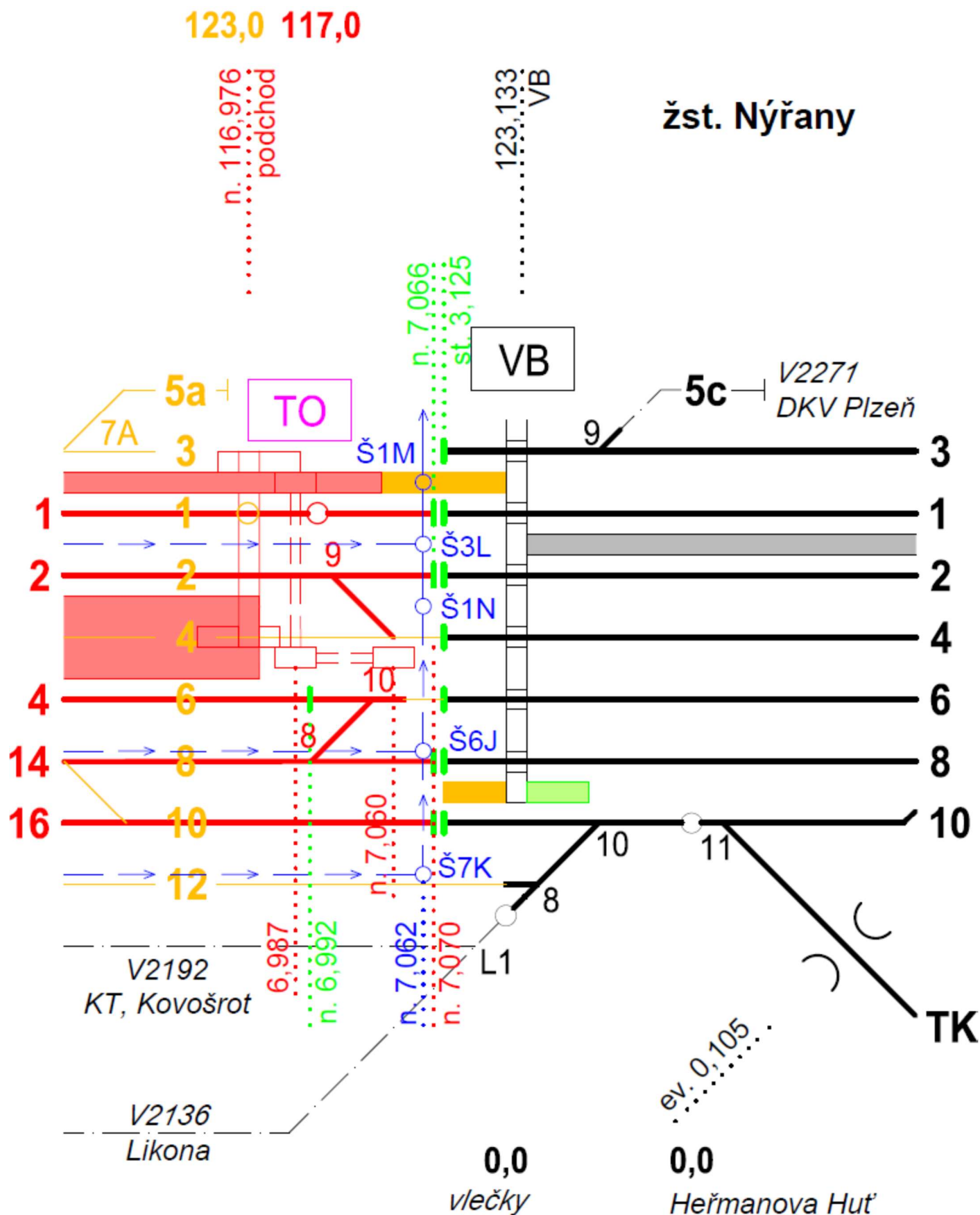
propojení (resp. objíždne a obchozí trasy) budou následující:

- veřejná silniční doprava ze severu (z ul. Havířská a oblasti Pankrác) bude do jižní části Nýřan už trvale vedena po silnici III/18048 na II/180 a odbočením na II/203 do ul. Benešova třída;

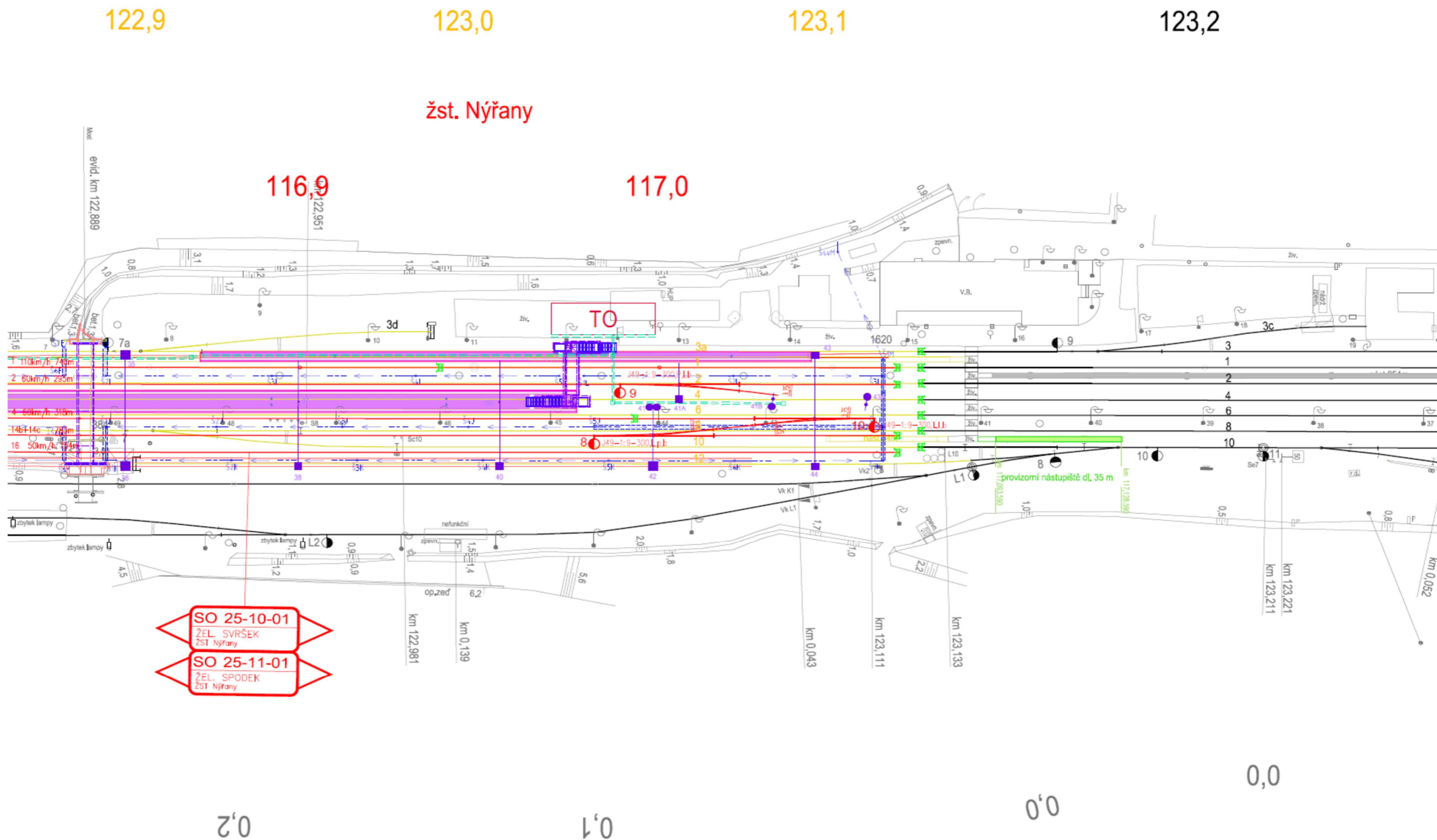
- cyklo-pěší provoz bude po dobu stavby nahrazen provizorními přechody jejichž značení, údržbu a zajištění průchodnosti bude mít na starost dodavatel stavby; během 1.SP bude provizorní přechod udržován v linii/oblasti ul. Havířská; během 2.SP navrhuje zpracovatel ZOV přechod umístit a udržovat v linii 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),

3.2.5 Orientační schéma – výřez napojení 1.SP x Stávající stav



3.2.6 Orientační situace – výřez napojení 1.SP x Stávající stav



3.2.7 1b.SP Nýřany - propojení vleček

Termín: 14.-20.12.2026, 1 týden

Pro dokončení modernizace žst. Nýřany v 1.SP, tedy pro zprovoznění vlečky KT a propojení vlečky Likona, je během týdne tohoto SP zřízeno definitivní propojení přeložky obou vleček s tím, že po ukončení 1b.SP bude možné (do zprovoznění domažlické části kolejiště) obsluhovat KT pouze ze směru od Plzně.

Rozsah prací:

- demontáž svršku stáv.vlečky KT vč.výh.L1 V2136
- demontáž prov.přejezdů (4ks vč.P603)
- svodné potrubí mezi Š4P(vč.)-Š7K
- napojení vlečky KT spodek výh.6-km 0,565
- nová poloha vlečky V2136 spodek km 0,005-0,030
- napojení vlečky KT svršek výh.6-km 0,565
- nová poloha vlečky V2136 svršek km 0,005-0,030
- nový přejezd P603 v n.km 0,485 přes vlečku KT

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- od Plzně do st.km 123,125 všechny stávající SK č.1-4, 5a, 6, 8, 10 a 12 vč. nástupiště u SK1,
- vlečka V2192 (KT a Kovošrot), V2136 (Likona).

Provozované koleje:

- od Domažlic do st.km 123,125 všechny stávající SK 1-4, 6, 8, 10 vč. st.nástupiště u SK2 a vleček V2271 (DKV Plzeň na SK5c) a V2033 (DIOSS Nýřany),
- TK směr H. Huť vč. provizorního nástupiště u SK10.

Osobní doprava:

- NAD v úseku Plzeň hl.n.-Nýřany

Zabezpečovací zařízení:

- plzeňská část stanice bez činnosti stávajícího SZZ,
- zkoušení Definitivního SZZ vč.ETCS,
- domažlická část stanice v činnosti stávající (upravené) SZZ.

Silniční provoz

- z ul. Havířská nový přejezd P603 k objektu č.p. 586,
- ostatní veřejné komunikace v oblasti s minimální staveništní dopravou bez stavebních zásahů.

3.2.8 SP 3 Závěrečné a dokončující práce, práce údržby

(pro 1.Etapu stavby již během Zimní přestávky 15.01.-14.02.2027)

Termín: Dokončující práce základní 15.01.-14.02.2027, 1 měsíc, 4 týdny
Práce údržby 15.-28.02. a 14.-27.06.2027, 2 x 0,5 měsíce, 2 x 2 týdny

Na zmodernizované a plně zprovozněné části 1.úseku trati budou s dostatečnou časovou rezervou provedeny Závěrečné a dokončující práce. Charakterem údržbových prací budou po-té završeny veškeré stavební práce na 1.úseku stavby.

Rozsah dokončujících prací:

- opravy a nedodělky v kolejích a technologických částech stavby
- úklid, vyklizení a uvolnění stavenišť
- uvedení komunikací do původního stavu

Rozsah prací údržby:

- broušení kolejnic vč. výhybek
- třetí podbití

Vyloučené a provozované koleje

Práce (broušení a podbití) jsou prováděny v dopravních sedlech případně v krátkodobých výlukách se zrušením minima spojů vč. jejich NAD. Broušení je doporučeno provádět v noci.

Vyloučené koleje:

- obecně žádné, pokud to není vyvoláno charakterem oprav a nedodělků
(upřednostněny jsou časy v dopravních sedlech nejlépe v noci)
- po dobu 2.SP od Domažlic do st.km 123,125 všechny stávající SK 1-4, 6, 8, 10 vč. st.nástupiště u SK2 a vleček V2271 (DKV Plzeň na SK5c) a V2033 (DIOSS Nýřany),
(krátkodobé výluky pro podbití v dopravních sedlech, pro broušení v noci),
- po dobu 2a.SP TK směr H. Huť vč. provizorního nástupiště u SK10 a vlečky V2136 (Likona).

Provozované koleje:

- od Plzně do n.km 117,066 všechny nové SK č.1a, 1, 2, 4, 14a, 14b, 14c, 16a, 16 vč. nástupiště u SK1 a ostrovního mezi SK2 a 4 a vlečky V2192 (KT a Kovošrot),
(kromě krátkodobých výluk vše v provozu),

Osobní doprava:

- v 1.st.úseku provoz dle platného GVD,
- po dobu 2.SP NAD v úseku Nýřany-Stod,
- po dobu 2a.SP NAD v úseku Nýřany-H. Huť.

Zabezpečovací zařízení:

- v 1.úseku v činnosti Definitivní ZZ vč.ETCS,
- v 2.úseku bez činnosti jakéhokoliv ZZ.

Silniční provoz

- (oblast 2.úseku) **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; objízdné trasy:

pro nákladní dopravu nad 3 tuny (mimo staveništní) objízdná trasa od Plzně za obcí Tlučná na nadejezd silnice II/180, na dálnici D5 (exit 94), sjezd na exitu 100 a zpět po silnici II/203 do Nýřan;

pro osobní místní dopravu od Plzně z ul. Revoluční přes ul. Nerudova, Školní, Železniční a lokalitu Mexiko přes přejezd P606 ev.km 124,882, lokalitu Humboldky, ul. K Humboldce zpět na ul. Revoluční (silnice II/203),

- ostatní veřejné komunikace v oblasti 1.úseku s minimální staveništní dopravou bez stavebních zásahů.

3.3 2.úsek, Nýřany (2.část)-Zbůch (mimo) - (Chotěšov)

3.3.1 0.SP Přípravné práce

Termín: 02.11.2026-14.02.2027, 3,75 měsíce, 15 týdnů
(vč. Zimní přestávky 14.12.2026-14.02.2027)

Období „nultého SP“ v 2.úseku zahrnuje klasické přípravné práce (uvolnění staveniště vč. možných demolic nebo případného sejmutí ornice a ochrany IS).

Rozsah prací:

- vyklizení (uvolnění) staveniště vč.možných demolic,
- výřezy křovin a kácení dřevin,
- sejmutí ornice,
- ochrany IS,
- staveništní komunikace (zemní rampy, mostky, úpravy),
- plochy ZS.

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- do poloviny Zimní přestávky žádné,
- od poloviny Zimní přestávky všechny SK i TK a vlečky V2136 (Likona), V2271 (DKV Plzeň) a V2033 (DIOSS Nýřany).

Provozované koleje:

- do poloviny Zimní přestávky Nýřany domažlická část stanice od st.km 123,125 SK1-4, 6, 8, 10 vč.nástupiště u SK2 a vleček V2136 (Likona), V2271 (DKV Plzeň jako kusá SK5c) a V2033 (DIOSS Nýřany),
- do poloviny Zimní přestávky stávající SK a TK směr H. Huť vč. provizorního nástupiště u SK10.

Osobní doprava:

- do poloviny Zimní přestávky bez NAD vč.přípojně trati směr H. Huť.
- od poloviny Zimní přestávky NAD v plném rozsahu vč.přípojně trati směr H. Huť.

Zabezpečovací zařízení:

- do poloviny Zimní přestávky stávající TZZ a v Nýřanech v činnosti upravené stávající SZZ, kde u kusých dopravních SK jsou cestová návěstidla a u manipulačních SK je ukončení označeno návěstí – svíslou značkou Posun zakázán,
- od poloviny Zimní přestávky bez činnosti jakéhokoliv SZZ a TZZ,

Silniční provoz

- viz dílčí SP 1.úseku,
- ostatní veřejné komunikace v oblasti dotčeny staveništní dopravou bez stavebních zásahů.

3.3.2 2a.SP žst. Nýřany - směr H. Huť

Termín: 15.02.-02.05.2027, 2,75 měsíce, 11 týdnů

Pro maximální zkrácení NAD směr H. Huť je zařazen samostatný SP pro modernizaci a výstavbu skupiny SK heřmanohuťského zhlaví s tím, že po dostavbě bude provoz možný v celém úseku Plzeň-H. Huť (tedy o téměř 3 měsíce dříve, než bude dokončen a zprovozněn celý 2.úsek modernizace 2.stavby). Poslední 4 týdny na konci SP bude platit, že při zkoušení a zprovoznování ZZ nebudou v kolejišti prováděny již žádné stavení práce.

V kap.2.3 v závěrečné odrážce „Ovlivnění ze stavební činnosti sousedních úseků“ je zmíněn požadavek zadavatele na souběh výluk a prací v úseku Nýřany-H. Huť. Pokud by k tomuto

souběhu opravdu došlo, bylo by možné zkrácený 2a.SP vypustit s tím, že by byl dokončen až na konci 2.SP. Provozně „spuštěn“ by byl pouze pro nákladní dopravu do KT.

Rozsah prací:

- demont.svršku (rošt,těžení ŠL) st.SK4,6,8,10 po 123,270 vč.prov.zaráž.(4ks)
- demontáž svršku vlečky V2192 po km 0,130 vč. výh.8,10
- demontáž svršku st.TK v.11 až km 0,627 vč. st.výh.11
- demontáž proviz.nástupiště u st.SK10
- demontáž přechodu k prov.nást. přes SK4,6,8
- žel. spodek vč.odvodnění pro n.SK4,12,14,16,16b po n.km 0,687
- žel. spodek vč.odvodnění pro vlečku V2192 po km 0,130
- základy stožárů a bran pro TV
- kabelovod (po km cca 127,215)
- propustek ev.0,105
- návěsní lávka n.0,405
- žel. svršek n.SK4,12,14,16,16b po n.km 0,687; n.výh.11-13,20,21
- žel. svršek pro vlečku V2192 po km 0,130
- demontáž prov.zarážedel v n.SK4,14,16
- kabelizace
- montáž stožárů, břeven a lan TV

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- TK směr H. Huť,
- SK6, 8, a 10 vč. provizorního nástupiště u SK10,
- vlečka V2136 (Likona).

Provozované koleje:

- Nýřany plzeňská část stanice do n.km 117,066,
- vlečka V2192 (KT a Kovošrot).

Osobní doprava:

- NAD na přípojně trati Nýřany-H. Huť

Zabezpečovací zařízení:

- v činnosti nové SZZ vč.ETCS na plzeňské části stanice,
- zkoušení Definitivního SZZ vč.ETCS a aktivace na konci SP.

Silniční provoz

- viz 2.SP,
- ostatní veřejné komunikace v oblasti SP dotčeny staveništní dopravou bez stavebních zásahů.

3.3.3 2.SP Stavební a Technologické práce

Termín: 15.02.-18.07.2027, 5,5 měsíce, 22 týdnů

V následujících tučně označených (neočíslovaných) podkapitolách je popsán staniční a traťový úsek, které budou v rámci 2.SP modernizovány a na konci uvedeny do provozu včetně možného (ale ne nutného) provozu v závislé trakci. Trakce bude sloužit hlavně pro napájení sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.

V úvodu dílčích nečíslovaných podkapitol bude jako v ostatních čísloných kapitolách zhruba uveden hlavní stavební a technologický obsah modernizovaných úprav, po-té výčet těchto

úprav (jako Rozsah prací), výpis Vyloučených a provozovaných kolejí, provoz Osobní dopravy, práce na Zabezpečovacím zařízení a vliv na Silniční provoz s ovlivněním i cyklo-pěší frekvence.

Pro podkapitoly platí stejný časový údaj Termínu realizace. V části Vyloučené a provozované koleje se popis bude shodovat v tom, že nebude žádná kolej dopravně provozována (všechny budou vyloučené) a nově položené koleje budou fungovat jenom jako stavební pro přísun či odvoz materiálu. Obdobně se pak budou opakovat popisy u části Osobní doprava (provoz NAD) a Zabezpečovací zařízení (to bude mimo provoz).

Demontáž stávajících kolejí se uvažuje ze stanice Nýřany od st.km 123.215 (s cca max. dvoutýdenním časovým odstupem od prací v 2a.SP) směrem za Zbůch. Po demontáži budou započaty práce na železničním spodku (vč. odvodnění) a rekonstrukce mostních objektů. Postupně se připojí výstavba zárubních zdí (většinou z tvarovek) a zřizování základů TV. Během dokončovacích prací na žel. spodku bude zahájena pokládka žel. svršku tentokrát z obou konců modernizovaného 2.úseku. Na tyto práce budou ke konci navazovat pokládky kabelizace a po-té i montáž stožárů TV. Na závěr stavebních prací pak i instalace napájecích lan TV. Posledních 5 týdnů na konci 2.SP bude platit, že při zkoušení a zprovoznění ZZ nebudou v kolejišti prováděny již žádné stavení práce.

SÚ 25 žst. Nýřany (2.část)

Jak již bylo v části 1.úseku modernizace trati uvedeno, stanice Nýřany je z hlediska stavebních postupů a provozu na trati stanicí klíčovou. Zde dochází k příčnému dělení kolejiště, kdy vždy část stanice je ve výstavbě a druhá část v provozu. Během 2.SP je ve výstavbě domažlická část stanice a v definitivním provozu část plzeňská (po dokončení 2a.SP pak i část stanice ve směru na Heřmanovu Huť). Provoz vlečky do Kontejnerového terminálu je během 2.SP zabezpečen pouze ze směru od Plzně.

Rozdělení stavebních úseků 25 a 26 je ve st.km 123,486 (n.km 117,442), ale konec stanice je v nové podobě až ve st.km 123,907 (n.km 117,861). Pro popis v části ovlivnění Silničního provozu je jako součást výstavby uveden i přejezd P604 v ev.km 123,613. V popisu stavebního úseku 26 je pak záměrně znovu opakován.

V rámci 2.SP bude dokončena realizace a zprovoznění podchodu (cyklopodjezdu) v ul. Havířská která zahrnuje dostavbu severní rampy z 1.úseku stavby.

Rozsah prací:

- demont. svršku (rošt, těžení ŠL) st.SK1-4,3a,5c,6,8,10 vč. prov. zaráž.(3ks)
- demontáž svršku st.výh.9,14-19
- demontáž nástupiště u st.SK2
- demontáž přechodu k prov. nástupišti přes SK1-3
- žel. spodek vč. odvodnění pro n.SK1-4 a kusé 6,8,10,ČD
- základy stožárů a bran pro TV
- kabelovod (od km cca 127,215)
- podchod n.116,661 (severní rampa vč. zastřešení)
- zprovoznění podchodu n.116,661
- žel. svršek n.SK4,12,14,16,16b po n.km 0,687; n.výh.11-13,20,21
- žel. svršek pro vlečku V2192 po km 0,130
- demontáž prov. zarážedel v n.SK4,14,16
- kabelizace
- montáž stožárů, břeven a lan TV
- TS, BTS - nové objekty
- objekt zbrojení PHM
- nová komunikace a zpevněná plocha u SK8

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- od Domažlic do st.km 123,125 všechny stávající SK 1-4, 6, 8, 10 vč. st. nástupiště u SK2 a vleček V2271 (DKV Plzeň na SK5c), V2136 (Likona) a V2033 (DIOSS Nýřany),

Provozované koleje:

- od Plzně do n.km 117,066 všechny nové SK č.1a, 1, 2, 4, 14a, 14b, 14c, 16a, 16 vč. nástupiště u SK1 a ostrovního mezi SK2 a 4 a vlečky V2192 (KT a Kovošrot),

Osobní doprava:

- NAD v úseku Nýřany-Stod

Zabezpečovací zařízení:

- plzeňská část stanice v činnosti nové SZZ,
- domažlická část stanice bez činnosti jakéhokoliv SZZ,
- zkoušení Definitivního SZZ vč. ETCS a aktivace na konci SP.

Silniční provoz

- **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; objízdné trasy:

pro nákladní dopravu nad 3 tuny (mimo staveništní) objízdná trasa 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;

pro osobní místní dopravu od Plzně z ul. Revoluční přes ul. Nerudova, Školní, Železniční a lokalitu Mexiko přes přejezd P606 ev.km 124,882, lokalitu Humboldky, ul. K Humboldce zpět na ul. Revoluční (silnice II/203).

SÚ 26 Nýřany-Zbůch (mimo)

Dotčený jednokolejný traťový úsek délky necelých 3,6 km je z pohledu stavebních zásahů poměrně jednoduchý. V úseku se rekonstruují čtyři mostní objekty a v rámci úprav žel. spodku je zřízeno několik zárubních zdí z tvarovek.

***Drobné upozornění.** Při popisu a ohraničení stavebního úseku 26 ve stávající úpravě je tento úsek traťový od st.km 123,486=n.km 117,442, ale v nové rekonstruované podobě začíná až od nové prodloužené stanice od st.km 124,027=n.km 117,979.*

Rozsah prací:

- demontáž svršku (ŠL,rošt) st.TK km 123,486-127,083 vč.výh.20,21
- demontáž svršku (ŠL,rošt) vlečky V2033 km 0,075-0,800 vč.výh.S2
- žel. spodek vč.odvodnění i pro vlečku V2192 (zhl. Nýřany)
- základy stožárů pro TV
- most Železniční-Šůlova (Hněvický p.) ev.124,210(n.118,161)
- most Vejprnický potok ev.123,422(n.118,374)
- most Luční potok ev.126,378(n.119,330)
- most polní cesta Úherce ev.126,288(n.120,259)
- propustky ev.125,817(n.119,768; ev.126,975(n.120,924)
- zárubní zeď/tvarovky n.km vlevo 118,687-820
- zárubní zeď/tvarovky n.km vlevo 119,470-534

- zárubní zeď/tvarovky n.km vlevo 119,565-655
- zárubní zeď/tvarovky n.km vlevo 120,455-555
- žel. svršek n.TK km 123,486-127,083 vč. výh.22
- žel. svršek vlečky V2033 km 0,075-0,800 vč.výh.S1,S2
- kabelizace
- stožáry a vedení TV
- přejezd P604 - demontáž a provizorium; montáž vč.PZS
- komunikace II/203 Revoluční - omezení a přerušení provozu
- přejezd P605 - demontáž a provizorium; montáž vč.PZS
- komunikace Mexiko - Huboldka - omezení provozu

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- TK v celém úseku.

Provozované koleje:

- žádná.

Osobní doprava:

- NAD v úseku Nýřany-Stod

Zabezpečovací zařízení:

- bez činnosti jakéhokoliv TZZ,
- zkoušení Definitivního SZZ vč.ETCS a aktivace na konci SP.

Silniční provoz

- **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; objížděné trasy:

pro nákladní dopravu nad 3 tuny (mimo staveništní) objížděná trasa od Plzně za obcí Tlučná na najezd silnice II/180, na dálnici D5 (exit 94), sjezd na exitu 100 a zpět po silnici II/203 do Nýřan;

pro osobní místní dopravu od Plzně z ul. Revoluční přes ul. Nerudova, Školní, Železniční a lokalitu Mexiko přes přejezd P606 ev.km 124,882, lokalitu Humboldky, ul. K Humboldce zpět na ul. Revoluční (silnice II/203).

- **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 obchozí trasa objížděná – most ev.km 124,210 viz výše); objížděná 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; obchozí 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 obchozí trasa objížděná – 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; objížděná 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 trati) uzavření provozu po celou dobu výstavby; objížděnou trasu je (při vyloučeném provozu po trati) možné řešit od obce Úherce provizorním přejezdem trati cca ve st.km 126,150 a za trati zřízením provizorní polní cesty podél trati ve směru staničení v délce cca 150 m k prostoru rekonstruovaného mostu.

3.3.4 SP 3 Závěrečné a dokončující práce, práce údržby

Termín: Dokončující práce základní pro 2a.Etapu 03.05.-30.05.2027, 1 měsíc, 4 týdny
Dokončující práce základní pro 2.Etapu 19.07.-29.08.2027, 1,5 měsíce, 6 týdnů
Práce údržby 20.09.-03.10. a 06.-19.12.2027, 2 x 0,5 měsíce, 2 x 2 týdny
(zkoušení a aktivace ZZ vč.ETCS za provozu) 19.07.-29.08.2027, 1,5 měsíce, 6 týdnů

Na zmodernizované a plně zprovozněné části 2a. i 2.úseku trati budou s dostatečnou časovou rezervou provedeny Závěrečné a dokončující práce. Pro oba úseky proběhne za provozu v souběhu konečné zkoušení a definitivní aktivace ZZ vč. ETCS. Charakterem údržbových prací budou po-té souběžně završeny veškeré stavební práce na 2a. i 2.úseku stavby.

Práce po/pro 2a.SP

Rozsah prací:

- opravy a nedodělky
- úklid, vyklizení a uvolnění stavenišť
- uvedení komunikací do původního stavu

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- obecně žádné, pokud to není vyvoláno charakterem oprav a nedodělků
(*upřednostněny jsou časy v dopravních sedlech nejlépe v noci*)
(*pokud bude v souběhu probíhat stavba Revitalizace a elektrizace trati směr H. Huť, budou vyloučené veškeré koleje*)

Provozované koleje:

- od Plzně do n.km 117,066 všechny nové SK č.1a, 1, 2, 4, 14a, 14b, 14c, 16a, 16 vč. nástupiště u SK1 a ostrovního mezi SK2 a 4 a vlečky V2192 (KT a Kovošrot),
- SK12, 14 a 16c směr H. Huť a vlečka V2136 (Likona).
(*pokud bude v souběhu probíhat stavba Revitalizace a elektrizace trati směr H. Huť, nebudou provozované žádné koleje*)

Osobní doprava:

- NAD v úseku Nýřany-Stod

Práce po/pro 2.SPRozsah prací:

- opravy a nedodělky
- úklid, vyklizení a uvolnění staveníšť
- uvedení komunikací do původního stavu

Vyloučené a provozované kolejeVyloučené koleje:

- obecně žádné, pokud to není vyvoláno charakterem oprav a nedodělků
(*upřednostněny jsou časy v dopravních sedlech nejlépe v noci*)

Provozované koleje:

- celá modernizovaná trať od Plzně do Chotěšova vč. všech připojených vleček.

Osobní doprava:

- bez NAD v plném rozsahu vč.přípojně trati směr H. Huť

Práce údržby po/pro oba SPRozsah prací:

- broušení kolejnic vč. výhybek
- třetí podbití

Vyloučené a provozované koleje

Práce (broušení a podbití) jsou prováděny v dopravních sedlech případně v krátkodobých výlukách se zrušením minima spojů vč. jejich NAD. Broušení je doporučeno provádět v noci.

Vyloučené koleje:

- práce v dopravních sedlech, u broušení v noci.
(*krátkodobé výluky*)

Provozované koleje:

- kromě krátkodobých výluk vše v provozu.

Osobní doprava:

- bez NAD v plném rozsahu pravidelného GVD vč.přípojně trati směr H. Huť.

Zabezpečovací zařízení:

- TZZ a SZZ vč.ETZCS v provozu v Definitivní podobě.

Silniční provoz

- s minimálním vlivem na veřejné komunikace v celé oblasti modernizovaného úseku.