



# Spolufinancováno Evropskou unií

## Nástroj pro propojení Evropy

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


Paré:




Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	30.09.2024	Čistopis DUSP po připomínkách	Ing. Petr Mahdal

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

<b>Zhotovitel díla:</b>	<b>Společnost „SP + SEU Plzeň - Stod_DSP, PDPS“, správce SUDOP PRAHA a.s.</b>		
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3		
Kontakt:	T: +420 605 229 020 E: praha@sudop.cz		
<b>Zhotovitel částí / objektu:</b>	<b>SUDOP PRAHA a.s.</b>		
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3		
Kontakt:	T: +420 605 229 020 E: praha@sudop.cz		
<b>Hlavní projektant (HIP):</b>	Ing. Petr Mahdal	<b>Specialista:</b>	Ing. Lukáš Pohořelý

Název stavby / akce:		Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně) TNS Skvrňany										Označení (S-kód):		S631500859							
												Zakázka:		21-001.201							
Název části:		Souhrnná technická zpráva										Označení části:		B							
Název objektu:		Zásady organizace výstavby										Číslo objektu / komplexu:		B.8							
Název přílohy:		Technická zpráva										Číslo přílohy:		1 . 001							
Název dílčí části přílohy:																					
Odpovědný projektant:		Zpracovatel přílohy:				Měřítko:				-		Stupeň dokumentace:		DUSP							
Ing. Lukáš Pohořelý		Ing. Lukáš Pohořelý				Formáty:										- xA4					
Kraj:		Katastrální území:				TUDU:				Smluvní datum zpracování:		30.11.2024									
Plzeňský		viz textová část				viz textová část															
S-kód:		Stupeň dokumentace:				Část:		Objekt:						Podobjekt:		Příloha:		Revize:			
S 6 3 1 5 0 0 8 5 9		D U S P				B 8 X X X		X X X X X X X X X X						X X		1		0 0 1		0 0 0	



## **B.8 Zásady organizace výstavby**

### **B.8.1\_001 Technická zpráva**

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

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY .....	5
1.1	ÚDAJE O STAVBĚ .....	5
1.1.1.	Název stavby.....	5
1.1.2.	Místo stavby .....	5
1.1.3.	Předmět dokumentace.....	6
2	ÚČEL A ČLENĚNÍ DOKUMENTACE .....	7
2.1	ÚČEL DOKUMENTACE .....	7
2.2	ČLENĚNÍ DOKUMENTACE .....	7
2.3	POUŽITÉ ZKRATKY A SYMBOLY .....	7
3	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ .....	8
3.1	POPIS SOUČASNÉHO STAVU .....	8
3.2	POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ .....	8
3.3	POPIS STAVENIŠTĚ .....	10
3.4	ROZHODUJÍCÍ SOUVISEJÍCÍ STAVBY .....	10
4	NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU .....	11
4.1	NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU.....	11
4.1.1.	Popis využívaných veřejně přístupných silnic v místě stavby.....	11
4.1.2.	Diagnostika a oprava stávajících komunikací.....	11
4.1	NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ TECHNICKOU INFRASTRUKTURU .....	12
4.1.1.	Voda.....	12
4.1.2.	Elektrická energie.....	12
4.1.3.	Kanalizace.....	12
4.2	TELEFON .....	13
4.3	OSTATNÍ ZABEZPEČENÍ ZS .....	13
4.3.1.	Zajištění přístupů na staveniště pro potřeby IZS.....	13
4.3.2.	Pohonné hmoty.....	13
5	PŘÍSTUP NA STAVBU PO DOBU VÝSTAVBY, POPŘÍPADĚ PŘÍSTUPOVÉ TRASY, DOPRAVNÍ TRASY PRO PŘESUN ROZHODUJÍCÍCH DODÁVEK MATERIÁLŮ, ZÁSADY VNITROSTAVENIŠTNÍ DOPRAVY....	13
5.1	ÚROVŇOVÁ STAVENIŠTNÍ KŘÍŽENÍ S DRÁHOU .....	13
5.1.1.	Nadrozměrná přeprava:.....	13
6	OCHRANA OKOLÍ STAVENIŠTĚ A POŽADAVKY NA SOUVISEJÍCÍ ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN .....	14
6.1	OCHRANA OKOLÍ STAVENIŠTĚ .....	14
6.2	POŽADAVKY NA ASANACE.....	15
6.3	POŽADAVKY DEMOLICE. ....	15
6.4	POŽADAVKY NA KÁCENÍ DŘEVIN. ....	15
7	MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ A ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ, PLOCHY ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ .....	15
7.1	ÚVOD.....	15
7.2	DOČASNÉ ZÁBORY .....	15
7.3	TRVALÉ ZÁBORY .....	15
7.4	PLOCHY ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ .....	16
7.4.1.	Zajištění staveniště.....	16
7.4.2.	Oplocení staveniště .....	17
7.4.3.	Ochrana okolí staveniště .....	17
7.4.4.	Ostraha staveniště .....	17

7.4.5.	Osvětlení staveniště .....	17
7.5	SEZNAM A POPIS PLOCH ZS .....	18
7.6	TRVALÉ DEPONIE A MEZIDEPONIE .....	18
7.6.1.	Trvalé deponie .....	18
7.6.2.	Mezideponie .....	18
7.6.3.	Postup likvidace ZS .....	18
7.6.4.	Řešení zařízení staveniště včetně využití nových a stávajících objektů .....	19
8	POŽADAVKY NA BEZBARIÉROVÉ OBCHOZÍ TRASY A ÚPRAVY/NÁHRADY STÁVAJÍCÍCH BEZBARIÉROVÝCH TRAS, ÚPRAVY PRO BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ VÝSTAVBOU DOTČENÝCH STAVEB	19
9	BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ. ŘEŠENÍ KONSOLIDAČNÍCH NÁSPŮ, POŽADAVKY NA PŘÍSUN NEBO DEPONIE ZEMIN V ROZSAHU DLE B.8.5. ....	19
10	POŽADAVKY NA POSTUP A ZPŮSOB PŘÍPRAVY A REALIZACE VÝSTAVBY, ROZHODUJÍCÍ DÍLČÍ TERMÍNY, POŽADAVKY NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ STAVBY DO PROVOZU (UŽÍVÁNÍ) .....	20
10.1	TERMÍN PŘEDÁNÍ STAVENIŠTĚ .....	20
10.2	NÁVRH ROZHODUJÍCÍCH TERMÍNŮ REALIZACE A UVÁDĚNÍ DO PROVOZU .....	20
10.2.1.	Postupné uvádění stavby do provozu .....	20
10.3	STAVENIŠTNÍ MECHANIZACE .....	21
10.4	FOND PRACOVNÍ DOBY .....	21
10.4.1.	Práce během dne .....	21
10.4.2.	Práce v noci .....	21
10.5	VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ .....	22
10.6	ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH PŘI STAVBĚ .....	22
11	POPIS JEDNOTLIVÝCH STAVEBNÍCH POSTUPŮ .....	23
11.1	REALIZACE STAVBY 08/2024 – 10/2027 .....	23
11.1.1.	Rozsah práce .....	23
11.1.2.	Délka výstavby .....	24
11.1.3.	Vyloučené koleje .....	24
11.1.4.	Vypnutí trakčního vedení .....	24
11.1.5.	Omezení rychlosti .....	24
11.1.6.	Zabezpečovací zařízení .....	24
11.1.7.	Jízdy vlaků .....	24
11.1.8.	Výluková propustnost .....	25
11.1.9.	Dopravní opatření .....	25
12	ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ .....	25
13	POPIS NAVRŽENÝCH PROVIZORNÍCH STAVŮ (PROPOJENÍ, NÁSTUPIŠTĚ, ODBOČKY, ORIENTAČNÍ SYSTÉM ATP.) .....	26
14	POPIS PODMÍNEK A POŽADAVKŮ ZE STANOVISEK VLEČKAŘŮ K NAVRŽENÉMU OMEZENÍ ....	26
15	POPIS OBJÍZDNÝCH TRAS PRO AUTOMOBILY, VEŘEJNOU DOPRAVU, CYKLISTY A PĚŠÍ, PRŮCHODY STAVENIŠTĚM V JEDNOTLIVÝCH STAVEBNÍCH ETAPÁCH (DIO) .....	26
16	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ PRO REALIZACI STAVBY .....	26
17	POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY .....	27
17.1	ŽELEZNICE .....	27
17.2	SILNICE .....	27
17.2.1.	Navržené omezení silničního provozu .....	27

18	MAXIMÁLNÍ PRODUKOVANÁ MNOŽSTVÍ A DRUHY ODPADŮ A EMISÍ PŘI VÝSTAVBĚ, JEJICH LIKVIDACE. ....	27
19	OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘI VÝSTAVBĚ.....	28
19.1	OCHRANA PROTI HLUKU .....	29
19.1	OCHRANA PROTI ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ PRACHEM A VÝFUKOVÝMI PLYNY .....	30
19.2	OCHRANA PROTI ZNEČIŠTĚNÍ KOMUNIKACÍ.....	30
19.3	OCHRANA PROTI ZNEČIŠŤOVÁNÍ PODZEMNÍCH A POVRCHOVÝCH VOD A KANALIZACÍ.....	30
19.4	PODMÍNKY ODSTAVENÍ STAVENIŠTNÍ MECHANIZACE.....	31
19.5	OCHRANA VEGETACE .....	31
19.6	ARCHEOLOGICKÝ PRŮZKUM.....	32
19.7	INTENZITA PROVOZU STAVENIŠTNÍ DOPRAVY .....	32
20	VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY – VČETNĚ HOSPODAŘENÍ TŘETÍCH STRAN. ....	32
20.1	VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA OKOLNÍ POZEMKY .....	32
20.2	OSTATNÍ OPATŘENÍ .....	33
21	STANOVENÍ SPECIÁLNÍCH PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY – PROVÁDĚNÍ STAVBY ZA PROVOZU, OPATŘENÍ PROTI ÚČINKŮM VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ PŘI VÝSTAVBĚ ATP.....	33
22	ZÁSADY BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTI .....	34
23	ODVODNĚNÍ STAVENIŠTĚ .....	37
23.1.1.	<i>Odvodnění staveniště .....</i>	<i>37</i>
23.1.2.	<i>Odvodnění zařízení staveniště.....</i>	<i>37</i>
24	POTŘEBY A SPOTŘEBY ROZHODUJÍCÍCH MÉDIÍ A HMOT, JEJICH ZAJIŠTĚNÍ. ....	37
25	ŘEŠENÍ SOCIÁLNÍCH A SANITÁRNÍCH ZAŘÍZENÍ.....	38
26	ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ S VYZNAČENÍM VJEZDU .....	38
27	STAVENIŠTNÍ PŘEJEZDY A ÚROVŇOVÁ KŘÍŽENÍ.....	38
28	ZÁVĚR .....	38

## 1 Identifikační údaje stavby

### 1.1 Údaje o stavbě

#### 1.1.1.Název stavby

Název stavby:	Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně) – TNS Skvrňany
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro společné povolení (DUSP)
Charakteristika stavby:	Novostavba trakční napájecí stanice, veřejně prospěšná stavba
Číslo ISPROFOND:	532 352 0021
Číslo SoD objednatele:	E618-S-255/2021/PAL
Číslo SoD zhotovitele:	21-001.201

#### 1.1.2.Místo stavby

Místo stavby:	Železniční trať 0712A Plzeň – Česká Kubice st. hranice
Trať dle Prohlášení o dráze 2022 <sup>1</sup>	Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN (dle KJŘ 180 Plzeň – Domažlice – Furth im Wald)
	trať je součástí dráhy celostátní i transevropské dopr. sítě TEN-T
Kraj:	Plzeňský
Obec / Městská část:	Plzeň, Skvrňany
Katastrální území:	Skvrňany kód katastrální území: 722596 Plzeň kód katastrální území: 721981

---

<sup>1</sup> Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2023 a pro jízdní řád 2023, účinné od 1. 12. 2022

### **Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí**

Samotné stavební práce budou probíhat na pozemcích dráhy, ve vlastnictví ČR s právem hospodaření pro Správu železnic. Napojení TNS na inženýrské sítě si pak vyžádá umístění stavby i na pozemky soukromých majitelů.

Vzhledem k rozsahu a charakteru stavby je přehled druhů a parcelních čísel dotčených pozemků detailně zpracován v části E.1.5.2 – Majetkoprávní část.

## **1.1.3. Předmět dokumentace**

### **Účel užívání stavby**

Účelem užívání provoz technologického zařízení zabezpečujícího provoz dráhy – napájení trakčního vedení.

### **Trvání stavby**

Stavba trakční napájecí stanice (dále jen TNS) má charakter trvalé stavby.

### **Charakter stavby**

Uvedený záměr stavby TNS je novostavbou stavby dráhy, který bude zajišťovat napájení elektrickou energií pro Uzel Plzeň, tratě Plzeň – Nýřany – Chotěšov/Heřmanova Huť a novostavbu železniční tratě mezi Plzní a Stodem.

## 2 Účel a členění dokumentace

### 2.1 Účel dokumentace

Část projektu B.8 – Zásady organizace výstavby“ je zpracována na základě technického řešení a prostorového umístění SO a PS a na základě místních podmínek v obvodu a v okolí staveniště. Cílem bylo navrhnout postup výstavby s maximální efektivností stavebních činností při minimálním zásahu do mimodrážních pozemků, staveb a zařízení, sousedících s navrhovanou stavbou trati vzhledem k tomu, že stavební úpravy se provádí na stávajícím drážním pozemku. Návrh organizace a postup výstavby byl kladně projednán s objednatelem akce, s provozními složkami Správy železnic a ČD a.s. a účastníky výstavby z oblastí silničního hospodářství, městských a obecních úřadů vzhledem k nezbytným výlukám a omezením železničního a silničního provozu. Doklady o projednání jsou obsaženy v dokladové části projektu a jsou i přílohou této TZ.

V části B.8 – Zásady organizace výstavby“ projektu stavby jsou uvedeny hlavní zásady výstavby. Podrobnější údaje o výstavbě a jejím postupu, o jednotlivých PS a SO jsou obsaženy v přílohách v části „D - Technologická část“ a „E - Stavební část“.

Dokumentace je zpracována ve stupni DUSP.

### 2.2 Členění dokumentace

Část B.8. – Zásady organizace výstavby“ je dále členěna:

- B.8.1. Technická zpráva
- B.8.2. Přehledná situace stavby
- B.8.3.1 Časový postup prací
- B.8.3.2 Časový plán výluk
- B.8.4. Schéma stavebních postupů
- B.8.5. Bilance zemních hmot

### 2.3 Použité zkratky a symboly

ZS	zařízení staveniště
TÚ	traťový úsek
TNS	trakční napájecí stanice
SK	staniční kolej
TK	traťová kolej
ÚO	úsekový odpojovač
NP	neutrální pole

## 3 Základní údaje o stavbě

### 3.1 Popis současného stavu

Samotné stavební práce budou probíhat na pozemcích dráhy, ve vlastnictví ČR s právem hospodaření pro Správu železnic. Napojení TNS na inženýrské sítě si pak vyžádá umístění stavby i na pozemky soukromých majitelů.

Umístění nové TNS Skvrňany je navrženo v místě ulice Emingerova, východně od výlezu ze stávající podchodu zast. Plzeň-Skvrňany. Ve stávajícím stavu se jedná o rovinatou zatravněnou plochu. Z rozhodujících inženýrských sítí se v místě stavby nachází jednotná kanalizační stoka a horkovod.

### 3.2 Popis navrhovaného řešení

Předmětem stavby je výstavba nové TNS Skvrňany, jedná se o dvoupodlažní objekt s nosnou konstrukcí z monolitického betonu, nenosné konstrukce jsou z cihelného omítnutého zdiva. Situování areálu TNS Plzeň Skvrňany je určeno požadavkem objednatele a možností připojení TNS do distribuční sítě. V rámci areálu TNS je pak situována provozní budova TNS a sestava měničového bloku. V rámci provozní budovy je pak umístěna rozvodna 110 kV, stanoviště transformátoru 110/27 kV, technologie rozvodny 25 kV a dekompenzace, vlastní spotřeba a související systém kontrol, řízení a chránění.

Samotná TNS bude napájena ze stávající rozvodny, která je v areálu Škoda (napájení 110kV) a napojení na rozvodnu je možné během 14denní odstávky provozu rozvodny, tedy i areálu Škoda. Rovněž musí být dokončena přípojka pro vlastní potřebu TNS (sloužící k zajištění vlastního provozu TNS při výluce hlavního napájení ze 110kV).

Výstavba neutrálního v trakčním vedení včetně trakčních stožárů je součástí související stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“, v této stavbě jsou navržena kabelizace (napaječe) a uvedení do provozu. Nová TNS je navržena.

Technologie TNS se sestavou měničového bloku vyžaduje oproti doposud navrhovaným klasickým technologiím cca 4 týdny na odzkoušení (oproti cca 3-7 dním u původní technologie pouze s transformátory), kde je nutné zajistit drážní provoz pouze v nezávislé trakci. Tento požadavek je splněn viz kapitola 3.4 Rozhodující související.

Předmětem stavby jsou následující SO a PS:

- **Železniční sdělovací zařízení**

Místní kabelizace

PS 1-02-12 TNS Plzeň Skvrňany, místní kabelizace

Elektronická požární a zabezpečovací signalizace

PS 1-02-45 TNS Plzeň Skvrňany, PZTS a ZPDP

PS 1-02-46 TNS Plzeň Skvrňany, kamerový systém

Dálkový kabel, dálkový optický kabel, závěsný optický kabel

PS 1-02-53 TNS Plzeň Skvrňany - Rozvodna ČEZ, přípojný optický kabel

Jiné sdělovací zařízení

PS 1-02-91 TNS Plzeň Skvrňany, sdělovací zařízení

Přenosový systém

PS 6-02-93 TNS Plzeň Skvrňany, přenosový systém

DOZ a další nadstavbové systémy

PS 6-02-94 TNS Plzeň Skvrňany, DDTS ŽDC

PS 1-02-95 TNS Plzeň Skvrňany, komunikace - část ČEZ distribuce

• **Silnoproudá technologie včetně DŘT**

Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 1-06-03 TNS Plzeň Skvrňany, DŘT

PS 6-06-02 TNS Plzeň Skvrňany, ED Plzeň, doplnění DŘT

Technologie rozvoden VVN/VN (energetika)

PS 1-04-01 TNS Plzeň Skvrňany, rozvodna 110 kV, technologie

PS 1-04-02 TNS Plzeň Skvrňany, rozvodna 110 kV, systém kontroly a řízení

PS 1-04-03 TNS Plzeň Skvrňany, stanoviště transformátorů 110/27 kV, technologie

Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic

PS 1-04-07 TNS Plzeň Skvrňany, rozvodna 25 kV, technologie

PS 1-04-08 TNS Plzeň Skvrňany, filtračně kompenzační zařízení, technologie

PS 1-04-09 TNS Plzeň Skvrňany, vlastní spotřeba, technologie

PS 1-04-10 TNS Plzeň Skvrňany, měničový blok, technologie

PS 1-04-11 TNS Plzeň Skvrňany, náhradní napájení

Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)

PS 1-04-06 TNS Plzeň Skvrňany, TS 22/0,4 kV, technologie

• **Inženýrské objekty**

Kolejový svršek a spodek

SO 6-83-02 TNS Plzeň Skvrňany, kácení a náhradní výsadba

Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)

Úpravy, přeložky VN, NN

SO 1-73-95 TNS Plzeň Skvrňany, přeložka VO - část SŽ

SO 1-73-96 TNS Plzeň Skvrňany, přeložka VO

Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)

Potrubní vedení (voda)

SO 1-71-02 TNS Plzeň Skvrňany, vodovodní přípojka

Potrubní vedení (kanalizace)

SO 1-70-01 TNS Plzeň Skvrňany, kanalizační přípojka

SO 1-70-02 TNS Plzeň Skvrňany, dešťová kanalizace

Pozemní komunikace

SO 1-30-03 TNS Plzeň Skvrňany, přístupová komunikace

SO 1-30-04 TNS Plzeň Skvrňany, zpevněné plochy

SO 1-30-05 TNS Plzeň Skvrňany, úpravy stávajících komunikací

Kabelovody, kolektory

SO 1-44-01 TNS Plzeň Skvrňany, ochrana kabelu 110 kV

#### Protihlukové objekty

SO 1-50-02 TNS Plzeň Skvrňany, protihluková opatření

- **Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů**

#### Drobná architektura a oplocení

SO 1-42-02 TNS Plzeň Skvrňany, oplocení

- **Trakční a energetická zařízení**

#### Trakční vedení

SO 9-60-03 TNS Plzeň Skvrňany, připojení napájecího vedení

SO 9-60-04 TNS Plzeň Skvrňany, připojení zpětného vedení

#### Napájecí stanice (měnírna, trakční transformovna) – stavební část

SO 1-40-03 TNS Plzeň Skvrňany, budova TNS

#### Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 1-62-06 TNS Plzeň Skvrňany, přípojka vn pro vlastní spotřebu napájecí stanice

SO 1-62-07 TNS Plzeň Skvrňany, venkovní rozvody nn a osvětlení

SO 1-62-08 TNS Plzeň Skvrňany, napájecí stanice, dálkové ovládání úsekových odpojovačů

SO 1-62-09 TNS Plzeň Skvrňany, připojení vedení 110 kV

#### Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 1-61-02 TNS Plzeň Skvrňany, ukolejnění vodivých konstrukcí

#### Vnější uzemnění

SO 1-65-02 TNS Plzeň Skvrňany, vnější uzemnění

### **3.3 Popis staveniště**

Obvod staveniště bude během realizace stavby pokrývat celou oblast technického řešení, jež je vymezeno výstavbou nových stavebních objektů a provozních souborů, včetně přístupových cest a ploch zařízení staveniště.

Staveniště je v intravilánu města Plzeň.

Obvod staveniště je vyznačen v koordinační situaci stavby zelenou čerchovanou čarou.

Lokalita stavby je přístupná ze silnice I/26 (Domažlická) a Emingerova.

### **3.4 Rozhodující související stavby**

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

*Předpokládané ukončení dlouhodobé výluky obou souvisejících staveb úseku Plzeň – Nýřany a uvedení stavby do provozu **16.08.2026**.*

*Na výrobní poradě ZOV stavby ze dne „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ bylo dohodnuto, že do doby uvedení do provozu nové TNS Skvrňany, bude drážní provoz pouze nezávislou trakcí, de facto stávající stav z pohledu TV.*

## **4 Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu**

### **4.1 Napojení staveniště na stávající dopravní infrastrukturu**

V rámci stavby budou využity stávající komunikace, jedná se silnici I/26 a místní komunikaci Emingerovu.

Zejména těžká nákladní vozidla stavby, které budou denně využívána na stavbě (bagry, rypadla, grejdry atp.) budou v průběhu realizace využívat projednané dopravní trasy a nebude docházet ke každodennímu návozu této techniky na stavbu. Vozidla je možné odstavovat kdekoli v obvodu stavby při dodržení podmínek uvedených v kapitole 20 a části dokumentace E.1. Nerespektování tohoto požadavku může vést ke zbytečnému přetěžování komunikací. Případné opravy s tím spojené půjdou k tíži zhotovitele stavby.

Stavební činnost nebude mít vliv na provoz dopravy na pozemních komunikacích, omezení mohou znamenat pouze vjezdy a výjezdy na staveniště, které jsou však ve stávajícím stavu směřovány na místní obslužnou komunikaci s minimálním provozem. Pro výjezd a vjezd na staveniště je nutno počítat s osazením dopravního značení. Před zahájením prací předloží zhotovitel místně příslušnému odboru dopravy návrh přechodné úpravy dopravního značení, který bude doložen stanoviskem DI PČR KŘP.

#### **4.1.1. Popis využívaných veřejně přístupných silnic v místě stavby**

**Komunikace využívané v místě stavby:**

**I. třídy:** I/26

**Místní komunikace:**

Emingerova

#### **4.1.2. Diagnostika a oprava stávajících komunikací**

S ohledem na rozsah stavby nepředpokládá projektant poškození stávajících komunikací. Je povinností zhotovitele dle požadavků správců/vlastníků těchto komunikací zajistit:

- 1) Provedení diagnostiky, pasportizace a fotodokumentace dopravních tras.
- 2) Dle bodu 1) zajistit úpravu dopravních tras formou zpevnění krajnic (jednostranně/oboustranně), případně rekonstrukce vozovky v celém profilu.
- 3) Provedení a vyhodnocení diagnostiky po stavbě a provedení příslušných oprav se sjednocujícím finálním povrchem.

#### **Popis staveništních komunikací**

Nové staveništní komunikace nejsou navrženy.

#### **Úpravy na stávajících komunikacích před a po stavbě**

Nejsou projektem navrženy. Je věcí posouzení a dodávky vysoutěženého zhotovitele stavby.

## **4.1 Napojení staveniště na stávající technickou infrastrukturu**

### **4.1.1.Voda**

Zásobování staveniště a plochy zařízení staveniště vodou bude řešeno v první fázi výstavby cisternami dovezenými zhotovitelem stavby. Po dokončení SO 1-71-02 bude pro zásobování využito nové přípojky. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa a napojení musí být opatřeno vodoměrnou šachtou s vodoměrnou soustavou. Na přípojku budou napojeny všechny stavební buňky, které vyžadují přívod vody, také veškerá zařízení vyžadující přívod vody pro výrobu betonu a malty, pro ošetřování povrchů konstrukcí atp.). Pro potřeby oplachu vozidel budou na přípojky vody napojeny hadice s uzavíratelnými ventily.

V místech, kde nebude možné připojení ke stávajícím zdrojům, se bude voda dovážet v cisternách dovezených dodavatelem stavby.

Konkrétní řešení a projednání je věcí zhotovitele stavby.

### **4.1.2.Elektrická energie**

Staveniště a zařízení staveniště budou v místě stavby napojeny na stávající síť, případně bude elektrická energie získávána pomocí převozných dieselagregátů.

Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a majitelem odběrného místa.

Případné zřízení dočasných NN přípojek a staveništních trafostanic není součástí projektu, a bude zabezpečeno a provedeno zhotovitelem stavby.

Případná přípojka bude zakončena v prostoru staveniště rozvodnou skříní s provizorním staveništním rozvaděčem a bude opatřena měřením spotřebované energie, staveništní rozvaděč bude mít zásuvky na 220 a 360V.

Podmínky připojení odběrného místa projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa.

### **4.1.3.Kanalizace**

#### **4.1.3.1 Kanalizace splašková**

Během výstavby budou zřízeny chemické suché záchody.

#### **4.1.3.2 Kanalizace dešťová**

Odtok vody ze staveniště je řešen do stávající veřejné kanalizace bez dalších opatření v případě splaškových vod a dešťových vod ze střech. Znečištěná voda (bahnem, písek atp.) bude vypouštěna přes sedimentační jímku, v případě znečištění tuky a oleji přes lapač tuků, např. (LAPOL), to platí i pro technologickou vodu z čištění vozidel atp..

Odvádění srážkových vod ze staveniště musí být zabezpečeno tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch staveniště a staveništních cest, nepřípustné je poškození komunikací, pěších cest a povrchů mimo obvod stavby.

## **4.2 Telefon**

Vzhledem k charakteru stavby, budou na staveništích používány mobilní telefony.

## **4.3 Ostatní zabezpečení ZS**

### **4.3.1. Zajištění přístupů na staveniště pro potřeby IZS**

Zabezpečení stavby z hlediska rychlého zásahu zdravotní a požární pomoci je uvedeno v samostatné části dokumentace. Pro oblast stravování a ubytování budou možná místa vytipována až v rámci dodavatelského šetření, nabízí se stávající zařízení v přilehlých obcích.

### **4.3.2. Pohonné hmoty**

Standardní vozidla stavby, která mohou na veřejně přístupné komunikace (dodávky, osobní auta, nákladní auta, autojeřáby) mohou využívat stávající čerpací stanice v blízkosti stavby. Staveništní mechanismy, které nesmí na veřejné komunikace (grejdry, bagry, dozery, pilotovací soupravy atp.) budou zásobovány z cisteren, které budou na stavbu dojíždět a budou vybaveny výdejní pistolí.

## **5 Přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, dopravní trasy pro přesun rozhodujících dodávek materiálů, zásady vnitrostaveništní dopravy**

Pro příjezdové trasy ke staveništi jsou navrženy stávající komunikace v místě stavby a jsou navrženy na základě požadavků technického řešení jednotlivých stavebních objektů a na základě místního šetření zpracovatele dokumentace. S ohledem na provádění prací dle harmonogramu je nutné z hlediska dodavatelské přípravy předzásobit stavbu v mezidobí mezi výlukami stavebním materiálem. Je bezpodmínečně nutné, aby staveništní mechanismy při výjezdu ze stavby projely čistící zónou (např. při použití mobilní čistící rampy), dle požadavku správce komunikace bude potřeba počítat s pravidelným klopením komunikací a průběžnou opravou výtluč.

## **5.1 Úrovňová staveništní křížení s dráhou**

Nejsou navržena.

### **5.1.1. Nadrozměrná přeprava:**

Přeprava musí být projednána se silničním správním orgánem, kterými jsou:

- obecní úřad - na místních komunikacích a veřejně přístupových účelových komunikacích,

- obecní úřad obce s rozšířenou působností - na silnicích II. a III. tříd pokud trasa přepravy nepřesáhne územní obvod obce s rozšířenou působností,
- krajský úřad - na silnicích I., II., a III. tříd / mimo dálnice a rychlostní silnice/ pokud trasa přepravy nepřesáhne územní obvod jednoho kraje,
- ministerstvo dopravy - v případech, že trasa přepravy přesahuje územní obvod jednoho kraje.

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

### **6.1 Ochrana okolí staveniště**

- a) Veškeré stávající inženýrské sítě na staveništi je nutno před zahájením stavebních prací vytyčit.
- b) Organizace provádějící zemní práce musí být upozorněna na možnou polohovou odchylku uloženého vedení a zařízení od výkresové dokumentace.
- c) Stávající inženýrské sítě je nutno předepsaným způsobem chránit před poškozením.
- d) Povrchové znaky inženýrských sítí musí být po celou dobu stavby zachovány, ochráněny a trvale přístupné.
- e) Na stávajících inženýrských sítích nesmí být budovány pozemní objekty ZS, ukládán žádný materiál ani odstavována vozidla a staveništní mechanismy.
- f) Do ochranných pásem stávajících, resp. navrhovaných inženýrských sítí nesmí být bez souhlasu vlastníka/správce sítě umísťovány objekty ZS, konstrukce, maringotky, skládky stavebního a jiného materiálu, sklady a čerpací stanice PHM a hořlavin.
- g) Provádění výkopových prací v ochranném pásmu podzemního vedení elektrizační soustavy a veřejného osvětlení, plynárenských zařízení, vodovodních řadů, rozvodného tepelného zařízení provádět ručně, bez použití mechanizace. Tento požadavek platí i pro místa křížení s vedením.
- h) Při provádění stavby budou dodrženy Všeobecné podmínky pro přípravu a realizaci staveb v ochranném pásmu dráhy.
  - i) Stavbou nebudou nepříznivě ovlivněny stávající objekty a inženýrské sítě.
  - j) Práce je nutno provádět tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti dráhy a drážní dopravy a aby nebyla narušena plynulost žel. provozu.
  - k) Výstavbou nebudou nepříznivě ovlivněny drážní objekty ani zařízení v majetku SŽ, s. o..
  - l) Navrhovanou stavbou nebude ztížena údržba a přístup ke dráze.
- m) Na stavbě nebudou navržena světla ani barevné plochy, které by mohly ohrozit provoz.
- n) Realizace stavebních prací musí respektovat „minimální hranici přiblížení stavby“ k trakčnímu vedení dle ČSN 34 1530.
- o) Předpokládá se oplocení pouze ploch hlavních stavebních dvorů, zařízení stavenišť mostů a nadjezdů, bude použito systémové průhledné oplocení výšky 2,0 m provedené na pevných a mobilních stojkách.
- p) V místech kontaktu staveniště s provozovanou veřejnou komunikací bude staveniště vymezeno dočasným dopravním značením a v případě potřeby mobilními zábranami.

## 6.2 Požadavky na asanace

Hlavním účelem stavby není návrh opatření sloužících ke zlepšení podmínek života obyvatel měst, omezování znečištění ovzduší, vody a půdy ani zvýšení standardu bydlení. Stavba nenavrhuje hygienicko-technických opatření za účelem zajištění hygienicko-nezávadného prostředí.

## 6.3 Požadavky demolice.

Nejsou náplní stavby, jedná se o novostavbu TNS.

## 6.4 Požadavky na kácení dřevin.

Nejsou.

# 7 Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště a zařízení staveniště, plochy zařízení staveniště

## 7.1 Úvod

Při realizaci stavby jsou nutné trvalé i dočasné zábory, přičemž do dočasných záborů patří zařízení staveniště. Obvod staveniště je určen hranicemi trvalého a dočasného záboru při provádění stavby. Obvod staveniště je zřejmý z koordinační situace a výčet pozemků dotčených předmětnou stavbou je uveden v Záborovém elaborátu.

## 7.2 Dočasné zábory

- **Dlouhodobý zábor staveniště nad 1 rok** – jedná se o plochy, které bude stavba využívat dlouhodobě po celou dobu stavby, jedná se např. o plochu zařízení staveniště, kde sídlí vedení stavby, plochy pro dlouhodobé mezideponování výkopku, plochy staveništních komunikací atp.
- **Krátkodobý zábor staveniště do 1 roka** – jedná se o dočasný krátkodobý zábor pro realizaci konkrétní stavební činnosti.

## 7.3 Trvalé zábory

Jedná se o plochy ve vlastnictví stavebníka, kde realizací stavby dojde ke změně využití pozemků. Plocha trvalého záboru může být s ohledem na technologii výstavby využita i pro zařízení staveniště a pro staveništní dopravu.

## 7.4 Plochy zařízení staveniště

Výběr ploch ZS a způsob dopravy mechanizace je proveden pouze orientačně s ohledem na konfiguraci terénu a předpokládané potřeby dodavatele při realizaci konkrétních objektů (uložení materiálu, manipulace s materiálem, montáže a demontáže konstrukcí atp.). Plochy ZS jsou situovány tak, aby byly dostupné ze stávajících komunikací nebo z drážního tělesa. Zřízení těchto ploch včetně přístupu k nim je předepsáno provádět v přípravných pracích.

Úpravy a využití navržených ploch ZS budou součástí posouzení, přípravy a dodávky zhotovitele stavby. Plochy navržené pro zařízení staveniště dodavatel podle potřeby upraví. Plochy určené pro ZS je nutno před zahájení stavby vyklidit. Je třeba zejména včas vypovědět všechny pronájmy na těchto plochách a zajistit odstranění cizích staveb a zařízení. Plochy ZS budou předány bez vazby na roční období a budou stejně jako staveništní komunikace zřízeny v přípravných pracích před zahájením samotné modernizace.

Plochy určené pro zařízení staveniště včetně přístupových komunikací k nim budou smýceny a v případě potřeby upraveny pro provoz staveništní techniky. V případě potřeby zajistí zhotovitel stavby vhodný způsob odvádění dešťových vod z provozních, výrobních a skladovacích ploch ZS. Zpevnění ploch ZS se provede vrstvou šterku nebo zapanelováním. Zřízení ploch ZS včetně přístupu k nim je součástí přípravných prací stavby, před započítím vlastních stavebních prací. Po ukončení jejich využívání budou ZS neprodleně uvolněny a terén upraven do původního stavu. Plochy zařízení staveniště nejsou závazná. Projektové řešení vybavení ZS není předmětem řešení stavby, dokumentace řešení ZS a jeho realizace bude součástí dodávky. Během zřizování, provozu a likvidace ploch ZS včetně přístupů na ně, je nutno ochránit stávající inženýrské sítě před poškozením.

### **Věcné využití ploch ZS řeší dokumentace orientačně.**

Ploch ZS jsou rozděleny podle základního hlediska a to:

ZS jsou členěna do dvou základních kategorií. První jsou klasická ZS pro uskladnění stavebního i montážního materiálu, odstavení stavebních strojů a zařízení, umístění buňkoviště. Druhou kategorií ZS jsou plochy pro mezideponie vytěženého materiálu. Délky trvání záboru ploch ZS jsou v dalším textu uvedeny, jedná se o ZS do 1 roku záboru a dlouhodobé nad 1 rok.

Zvláštní druh ZS pak tvoří plochy následující plochy ZS - hlavní ZS, montážní a demontážní základny a recyklační základna – ta není pro tuto stavbu zřízena, bude využita RZ související stavby – „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“, která je umístěna mezi obcemi Tlučná a městem Nýřany.

V neposlední řadě jsou součástí ZS i staniční koleje pro stavební a montážní vlak příp. (v poslední době stále méně používaný) vlak ubytovací. Zde lze počítat s plochami v lokalitě lobežského kolejiště.

### 7.4.1.Zajištění staveniště

Po dobu využití ZS je třeba ochránit stávající i nové inženýrské sítě v místě ZS. Podzemní vedení inženýrských sítí (vodovody, kanalizace, plyn, el. zařízení..) musí být vytyčeno a vyznačeno směrově a výškově před předáním staveniště a po dobu stavebních prací se musí náležitě ochránit a v případě potřeby zpřístupnit. Je nutno respektovat požadavky správců sítí při provádění prací v ochranném pásmu inženýrských sítí. Všechny tyto úkony jsou součástí dodávky zhotovitele stavby.

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

## 7.4.2.Oplocení staveniště

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

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

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

## 7.4.3.Ochrana okolí staveniště

Stavby, veřejná prostranství, komunikace a zeleň, které jsou v dosahu negativních účinků zařízení staveniště, se musí po dobu provádění nebo odstraňování stavby bezpečně chránit.

Stavby, veřejná prostranství, komunikace dočasně využívané pro staveniště, kdy bylo zachováno současné užívání veřejností (chodníky, přejezdy, vozovky..) se musí po dobu společného užívání bezpečně ochraňovat a udržovat v náležitém stavu. Podle potřeby se oddělí vozovka od chodníků pevnými ochranami proti rozstříku vody a bláta. Veřejná prostranství se pro staveniště využijí jen ve stanoveném nezbytném rozsahu a době. Před ukončením jejich užívání se musí uvést do původního stavu, pokud příslušný orgán od tohoto požadavku neustoupí.

Stavební hmoty a výrobky se musí na staveništi bezpečně ukládat.

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

## 7.4.4.Ostraha staveniště

Zhotovitel stavby zajistí trvalou ochranu staveniště po dobu prací tak, aby se na staveništi nemohly pohybovat nepovolané osoby, a to i mimo pracovní dobu.

## 7.4.5.Osvětlení staveniště

Vnitřní a vnější osvětlení staveniště bude zajištěno ze staveništního rozvodu elektrické energie a bude provedeno v souladu s ČSN EN 12 464-2 Světlo a osvětlení – Osvětlení pracovních prostorů – Část 2: Venkovní pracovní prostory.

Zhotovitel umístí a nasměruje venkovní osvětlení staveniště tak, aby při výstavbě nedošlo k přímému osvětlení dráhy, okolních domů a komunikací.

## 7.5 Seznam a popis ploch ZS

### ZS 1

účel:	mezideponie, parkování vozidel stavby
umístění:	jižně od zast. Plzeň-Skvřany
poznámka	plocha bude využita zejména pro dostavení vozidel a dlouhodobější deponování materiálu.
velikost:	679m <sup>2</sup>
přístup:	z ul. Emingerova
parcelní číslo:	9020/3,9020/1
katastrální území	Plzeň

### ZS 2

účel:	mezideponie, parkování vozidel stavby
umístění:	jižně od zast. Plzeň-Skvřany
poznámka	V místě plochy zařízení staveniště je z rozhodujících sítí vedena jednotná kanalizační stoka, je třeba respektovat ochranné pásmo sítě a se správcem/vlastníkem domluvit podmínky využití plochy ZS.
velikost:	1478m <sup>2</sup>
přístup:	z ul. Emingerova
parcelní číslo:	9044,10580/3,10502/7,9042,9043,10502/9,9049/1
katastrální území	Plzeň

## 7.6 Trvalé deponie a mezideponie

### 7.6.1.Trvalé deponie

Nejsou ve stavbě navrženy

### 7.6.2.Mezideponie

Je navrženo dočasně mezideponování stavebních prvků a výrobků na ploše ZS.

### 7.6.3.Postup likvidace ZS

Všechny plochy ZS budou po ukončení stavby upraveny do původního stavu, předpoklad je do jednoho až dvou měsíců po ukončení stavby, respektive po odstranění vad a nedodělků. To znamená likvidaci ploch včetně úprav přístupových cest. V rámci zřizování ZS musí být nahrazeny vykácené stromy neboli při zřizování ZS eliminovat množství kácení i ochranou stávajících kmenů.

#### **7.6.4.Řešení zařízení staveniště včetně využití nových a stávajících objektů**

Celý prostor staveniště je vykreslen v přehledné situaci stavby a v koordinačních výkresech, součástí prvotního geodetického vyměření stavby bude vytyčení výše uvedených parcel popř. jejich částí, hranice parcel budou vykolíkovány a označeny páskou. Dodavatel zodpovídá za údržbu vyznačení hranice stavby po celou dobu výstavby.

V prostoru staveniště budou umístěny mobilní buňky:

stavbyvedoucího, chemické WC, šatny, kanceláře, hygienické zařízení. S ubytováním pracovníků na stavbě se neuvažuje, bude ho zajišťovat dodavatel. Stravování pracovníků není uvažováno na stavbě. Pracovníci se budou stravovat ve stravovacích zařízeních v okolí stavby. Na staveništi nebude vyráběna betonová směs, bude zabezpečena dovozem z centrálních výroben.

### **8 Požadavky na bezbariérové obchozí trasy a úpravy/náhrady stávajících bezbariérových tras, úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb**

Na staveništi se nepředpokládá činnost pracovníků s omezenou schopností pohybu a orientace, z toho důvodu nejsou navrženy žádné úpravy vnitro-staveništních komunikací a ploch ZS.

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

Lávky přes výkopy musí být min. 900mm široké s výškovým rozdílem nejvíce do 20mm po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku, jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100mm, lávky budou opatřeny oboustranným zábradlím, opatřeny protiskluzovým povrchem a se sklonem max. 1:8 při délce do 3,0m. Prostor u lávek přes výkopy a omezení provozu těmito pracemi musí umožnit otočení vozíku a zajistit manipulační prostor 1500mm x 1500mm.

V rámci stavby bude takto dotčen chodník v ul. Emingerova.

### **9 Bilance zemních prací. Řešení konsolidačních náspů, požadavky na přísun nebo deponie zemin v rozsahu dle B.8.5.**

Stavební záměr zahrnuje pouze drobné terénní úpravy v obvodu stavby za účelem výstavby nové TNS, zemnicí sítě a přeložek inženýrských sítí.

## 10 Požadavky na postup a způsob přípravy a realizace výstavby, rozhodující dílčí termíny, požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání)

### 10.1 Termín předání staveniště

Stavba vychází a je podřízena termínu zahájení realizace související stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“, se kterou sdílí rozhodující kolejovou výlukou v roce 2025.

Předpokládaný termín zahájení realizace stavby/předání staveniště 18.8.2025.

Termín realizace stavby obdržel projektant od zpracovatele ZOV související stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ a nechal si ho potvrdit na výrobní poradě související stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“.

Jiný podklad od zadavatel projektant neobdržel.

### 10.2 Návrh rozhodujících termínů realizace a uvádění do provozu

08/2025	Předání staveniště vysoutěženému zhotoviteli, zahájení výběru konkrétní technologie TNS
02/2026	Dokončení realizační dokumentace stavby na základě konkrétního výběru technologie TNS
08/2025	Zahájení výstavby stavební části TNS
08/2026	Dokončení výstavby stavební části
08/2026	Zahájení montáže nových technologií TNS, probíhá dodávka měničového bloku do 03/2028
08/2028	Dokončení montáže a zkoušení nových technologií TNS
08/2028	Uvedení TNS do zkušebního provozu

Na kritické cestě stavby je technologie TNS, vyznačeno červeně. Přestože HMG počítá s pracemi již v druhé polovině roku 2025, je možné rozhodující práce začít i později. Konkrétní HMG prací vypracuje vysoutěžený zhotovitel stavby.

Do doby uvedení nové TNS do zkušebního provozu, bude drážní provoz v nezávislé trakci, tedy cca 1,5 od uvedení do zkušebního provozu stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“.

#### 10.2.1. Postupné uvádění stavby do provozu

Stavba není členěna na jednotlivé etapy a bude uvedena do zkušebního provozu jako jeden celek a následně zkolaudována, délku zkušebního provozu určí příslušný stavební úřad. Tomu bude předcházet zejména:

- Kontrola funkčnosti všech připojení na inženýrské sítě a trubního vedení.
- Odzkoušení vnitřní technologie TNS bez napětí (drážní provoz pouze nezávislou trakcí). Po odzkoušení vnitřních technologií TNS bude provedeno zapojení a aktivace

kabelového napájecího a zpětného vedení. Připojení na vybudované stožáry trakčního vedení bude provedeno za provozu nezávislé trakce v traťovém úseku.

- Odzkoušení samotné technologie TNS pod napětím, provozní zkoušky, revize a měření technologie TNS (statické měniče SFC), (drážní provoz nadále nezávislou trakcí)
- Následně zkušební provoz, v délce 5 týdnů (určí příslušný stavební úřad)
- Kolaudace stavby

Pakliže v době zkušebního provozu nebudou dokončeny související stavby a nebude provozován výhledový rozsah dopravy v závislé trakci, bude pro potřeby zkoušení a ověřování činnosti technologie TNS tyto odběry nasimulovat jiným způsobem.

### 10.3 Staveništní mechanizace

Během realizace stavby budou využita následující staveništní mechanismy:

- Traktobagr, případně kolové rypadlo
- Smykový nakladač
- Nákladní automobil
- Vibrační válec, případně ručně vedený vibrační válec
- Pumpy na betonovou směs
- Autodomíchavače
- Ponorná čerpadla
- Autojeřáb
- Montážní plošina

Ostatní drobná mechanizace

- Dálkové řízené hutnící prostředky do výkopových rýh
- Ruční nářadí (bourací kladiva, úhlové brusky, motorové pily, naftové agregáty, kompresory, elektrocentrály, vibrační desky, čerpadla atp.)

Zhotovitel sám dle skutečně použití techniky a technologie a upřesněného HMG stavebních prací navrhne a zajistí konkrétní a dostatečný počet staveništních mechanismů.

### 10.4 Fond pracovní doby

#### 10.4.1. Práce během dne

Stavební a montážní práce budou prováděny při 7 dní v týdnu v době od 07.00 do 21.00 hod. v pracovní dny (pondělí – pátek) a v době od 8.00 do 19.00 mimo pracovní dny s tím, že hlučné činnosti budou v blízkosti stávající zástavby prováděny v pracovní dny (pondělí až pátek) od 07.00 hod. do 18 hod. a v době od 8.00 do 1.00 hodin mimo pracovní dny (sobota, neděle a státní svátky). Je uvažováno s polední přestávkou v délce 1 hod.

#### 10.4.2. Práce v noci

Nejsou ve stavbě navrženy

Upozornění:

*Na dálnici a na silnici I. třídy je zakázána jízda nákladním autům v neděli a ostatních dnech pracovního klidu v době od 13.00 do 22.00 hodin, v sobotu v období od 1. července do 31. srpna v době od 7.00 do 13.00 hodin a v pátek v období od 1. července do 31. srpna v době od 17.00 do 21.00 hodin.*

## **10.5 Využití stávajících nebo budovaných objektů**

V místě stavby budou využita stávající plochy pro zřízení ploch zařízení staveniště a dále napojení na stávající inženýrské sítě a trubní vedení dle kap. 4.1..

Pro stavbu budou využity stávající betonárny v okolí Plzně.

## **10.6 Údaje o zvláštních opatřeních při stavbě**

Nejsou navrženy.

## 11 Popis jednotlivých stavebních postupů

### 11.1 Realizace stavby 08/2025 – 10/2028

Přístup mechanizace na staveniště:

Ze stávajících komunikací v místě stavby, I/26 a Emingerova.

Přístup cestujících

Stavba nemá vliv na provoz cestujících.

#### 11.1.1. Rozsah práce

- a) Výběr konkrétní technologie a vypracování realizační dokumentace, jedná se o podklad pro zahájení výroby nové technologie TNS.
- b) Přípravné práce v podobě projednání dopravních tras, DIO, projednání přeložek inženýrských sítí, zařízení ploch ZS.
- c) Zemní práce, přeložky inženýrských sítí, zejména
  - Přeložka VO SO 1-73-95 a SO 1-73-96
  - SO 1-62-09 připojení vedení 110kV, které bude v místě příčného přechodu pod kolejištěm ulicí Emingerovou realizováno protlakem, souběžně s vnitroareálovou komunikací pak v paženém (cca 3m hluboký výkop) otevřeném výkopu. Připojení přeložky do rozvodny Škoda se obejde bez opatření, připojení do rozvodny ČEZ na Nové hospodě vyžaduje 3 denní vypnutí jednoho napájecího vedení.
  - PS 1-02-53 přípojný optický kabel
  - Vybudování přípojky vodovodu SO 1-71-02
  - Vybudování ostatních přeložek stávajících inž. sítí.
- d) Výstavba zemní sítě pod novou TNS.
- e) **Bude realizováno nové napájecí vedení včetně převěsů nad kolejemi a to během zastaveného provozu související stavby Plzeň - Domažlice, 1. stavba, I. etapa. V případě, že by došlo k výraznému zpoždění se zahájením stavby TNS, bude nutné níže uvedené výluky nárokovat samostatně.**
- f) Výstavba samotné TNS včetně okolních zpevněných ploch
  - Vybudování spodní stavby, realizace základů včetně všech přípojek inž. sítí a trubního vedení
  - Vrchní hrubá stavba - zdění, realizace stropů a zastřešení
  - Kompletační konstrukce – podlahy, montáže oken, rozvody instalací, hydroizolace, omítky
  - Dokončovací práce – finální povrchy podlah, obklady, nátěry, malby
  - Vnější práce na fasádě
  - Úpravy okolí stavby
- g) Opuštění ZS2 a dokončení výstavby zemní sítě a zpevněných ploch, návoz technologických zařízení. V případě, že zhotovitel nevyužije plochu ZS2, může zemní síť vybudovat najednou společně se zemní sítí pro TNS.
- h) Montáž a zkoušení nových technologií.
- i) Terénní úpravy okolních ploch, ozelenění
- j) Uvedení do provozu nové TNS

k) Úklid, vyklizení staveniště

### 11.1.2. Délka výstavby

1170 dní

### 11.1.3. Vyloučené koleje

**Současně** se zastaveným provozem stavby Plzeň - Domažlice, 1. Stavba, I. etapa.

Denní (v případě realizace mimo zastavený provoz v I. etapě, budou výluky navrženy jako noční) zastavené provozy z důvodu montáže a připojování napáječů trakčního vedení 6x4h u napájecí stanice.

K.č.982 pro montáž napájecího vedení 4x12h (v případě realizace mimo zastavený provoz v I. etapě, realizace ve dne dva víkendy)

K.č.981 zakotvení vedení na N9 1x6h (ve dne).

### 11.1.4. Vypnutí trakčního vedení

V průběhu realizace stavby je drážní provoz nezávislou trakcí, trakční vedení je pod napětím pouze z důvodu napájení technologických objektů a z důvodu minimalizace rizika zcizení trakčního vedení. TV vedení bude rovněž vypnuto během prací na napájecím vedení.

Vypnutí trakčního vedení je navrženo na **4 týdny** z důvodu zkoušení technologií nové TNS. Během dalších **4týdnů** bude probíhat zkoušení technologií pod zapnutým trakčním vedením, ale pořád za provozu nezávislé trakce. Následovat bude zkušební provoz již za provozu hnacích vozidel závislé trakce cca **4 týdnů**. Během zkoušení nové technologie TNS bude při požadavku na vypnutí TV vypnuto TV v místě TNS mezi ÚO č. 427 a 428 na Nové Hospodě a ÚO č. 425 a 426. Následný zkušební provoz závislou trakcí a se zapnutým TV bude probíhat v režimu běžného zkušební provozu, kdy případné výpadky napájení budou řešeny jako mimořádnost.

### 11.1.5. Omezení rychlosti

Bez omezení rychlosti.

### 11.1.6. Zabezpečovací zařízení

V provozu stávající zabezpečovací zařízení. Uvádění do provozu nové TNS nevyžaduje výluky zab. zařízení, to je napájeno jak z TV, tak při jeho výpadku/vyloučení ze záložní distribuce.

### 11.1.7. Jízdy vlaků

Pouze nezávislou trakcí, jako ve stavu po první etapě.

### 11.1.8. Výluková propustnost

Dle pokynu investora se koná v zákrytu s dlouhodobě zastaveným provozem z titulu souvisejících staveb (1. stavba 1. etapa a 2. stavba), navíc nastane pouze krátkodobé omezení přístupu na neprovozovanou vlečku.

### 11.1.9. Dopravní opatření

Bez dalších opatření nad rámec opatření ze související stavby (2. stavba).

## 12 Zásady požárně bezpečnostního řešení

### POPIS STAVBY Z HLEDISKA ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍHO ZÁSAHU

Zajištění požární bezpečnosti staveniště a zpracování samostatného požárně bezpečnostního řešení na dílčí pozemní objekty v rámci staveniště a ve smyslu § 28 vyhl. 23/2008 Sb. v platném znění, je povinen zpracovat daný dodavatel stavby. Není součástí tohoto elaborátu.

#### Přístupové komunikace pro požární techniku

V okolí stavby nedochází k zásadní změně podmínek pro příjezd požární techniky ke stávajícím stavebním objektům. V rámci výstavby nových objektů bude provedeno vybudování (případně oprava stávajících) komunikací umožňujících příjezd požární techniky k těmto objektům. Pokud je přístupová komunikace řešena jako jednopruhová a její délka je nad 50 m, je potřeba ve smyslu vyhlášky 23/2008 Sb. v platném znění, příloha 3 zřízovat obratiště pro otáčení zásahových vozidel. Budování nástupních ploch pro vedení hasebního zásahu se s ohledem na charakter nově navržené zástavby nepožaduje. Nově budované (upravované) komunikace svým provedením musí splňovat požadavky uvedené ve směrnici „Přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární účely“ (zpracovatel: Stavebně technický ústav a.s., 1994). Vjezdy do oplocených areálů musí mít minimální šířku 3500 mm a podjezdnou výšku 4100 mm v souladu s požadavky ČSN 73 0802 a ČSN 73 0804.

Přístupové komunikace jsou podrobně posouzeny v rámci PBR jednotlivých pozemních stavebních objektů.

Během provádění úprav komunikací v jednotlivých částech stavby je nutno navrhnout taková opatření a pracovní postupy, aby po celou dobu stavby byl ke všem stávajícím objektům zajištěn přístup požárních jednotek a záchranné služby alespoň do normou povolené vzdálenosti (20 m, případně 10 m od vstupu do budovy, viz [1], [2]). Všechna omezení provozu na stávajících komunikacích během stavby budou v dostatečném předstihu projednány se zástupci „Integrovaného záchranného sboru“ (HZS, Záchranná služba).

V rámci přeložek komunikací v jednotlivých lokalitách a s tím spojených přeložek inženýrských sítí je nutno podrobně vyhodnotit dopady těchto úprav na zabezpečení stávající zástavby a navrhnout potřebná opatření tak, aby nedošlo u stávajících objektů ke zhoršení podmínek požární bezpečnosti (zajištění příjezdu, nástupní plochy, zajištění požární vody pro hasební zásah – dodržení normových požadavků a požadavků vyhlášky 23/2008 Sb. ve znění pozdějších předpisů).

### **13 Popis navržených provizorních stavů (propojení, nástupiště, odbočky, orientační systém atp.)**

Stavba nenavrhuje žádné provizorní opatření pro zajištění drážního provozu.

### **14 Popis podmínek a požadavků ze stanovisek vlečkařů k navrženému omezení**

Stavba nemá vliv na provoz vleček.

### **15 Popis objízdných tras pro automobily, veřejnou dopravu, cyklisty a pěší, průchody stavenišť v jednotlivých stavebních etapách (DIO)**

Stavba nevyžaduje žádné objízdné trasy ani průchody stavenišť. Realizace SO 01-30-04 a přeložky sítí v místě podchodu budou realizovány za dlouhodobé výluky v úseku Plzeň – Nýřany. Během výstavby SO 1-30-03 bude chodník v místě stavby uzavřen, bude vytvořen koridor vedle staveniště a stávající komunikace bude po dobu prací v těchto místech zúžena na jeden jízdní pruh s obousměrným provozem.

### **16 Dopravně inženýrská opatření pro realizaci stavby**

Dopravně inženýrská opatření pro jednotlivé fáze výstavby jsou součástí projektu stavby a jsou zpracovány v samostatné části dokumentace. Zhotovitel je povinen dle dopravně inženýrská opatření upravit na základě podrobného ZOV stavby a v dostatečném předstihu (30 dnů) před zahájením příslušné stavební fáze jako součást (přílohu) žádosti o povolení zvláštního užívání místních nebo účelových komunikací (DIR) dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění, pak bude předložena prostřednictvím silničního správního úřadu Policii České republiky. Přejícné dopravní značení bude v rámci provedeno podle zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích – TP 66 (II. vydání).

#### **Zásady DIO**

- Vjezd a výjezd ze staveniště - provoz bude zajištěn informativním dopravním značením.
- Zajištění dočasných obchodních tras pro pěší při pracovní činnosti v chodnících – provoz bude zajištěn ohrazením pracovních míst a informativním dopravním značením.
- Provizorní orientační a informační systém se aplikuje v průběhu výstavby a řídí se pravidly uvedenými v Grafickém manuálu orientačního a informačního systému a jednotlivé prvky tohoto orientačního systému se realizují v oranžovo-bílém provedení.

## **17 Požadavky na výluky veřejné dopravy**

### **17.1 Železnice**

Nejsou nad rámec omezení související stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, 1. etapa“.

### **17.2 Silnice**

Ve stavbě nejsou navrženy.

#### **17.2.1. Navržené omezení silničního provozu**

Je navrženo zúžení stávající dvoupruhové komunikace Emingerova z důvod prací na napojení nové TNS a úpravy stávajícího chodníku.

Během výkopových prací pro realizaci přípojky 110KV dojde ke zúžení jízdních pruhů v areálu společnosti Škoda Plzeň.

## **18 Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace.**

Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady původcem odpadu v souladu s platnou legislativou v odpadovém hospodářství (v současné době platí zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech).

Po dobu výstavby bude původcem odpadu (§ 5 odst. 1 písmena „a“ zákona) ve smyslu zákona zhotovitel stavby (dosud určen). Zadavatel stavby smluvně zajistí se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle druhu a kategorie dle Katalogu odpadů (vyhláška č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů) a nakládat s ním podle jeho skutečných vlastností. Zákon přitom stanovuje hierarchii odpadového hospodářství, podle níž je prioritou předcházení vzniku odpadu, a nelze-li vzniku odpadu předejít, pak v následujícím pořadí jeho příprava k opětovnému použití, recyklace, jiné využití, včetně energetického využití, a není-li možné ani to, jeho odstranění (uložení na skládku, spálení).

Během výstavby je původce odpadu (zhotovitel stavby) povinen vést průběžnou evidenci o odpadech. Způsob vedení průběžné evidence je stanovena vyhláškou č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu nebo obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Podrobně je problematika odpadového hospodářství řešena v samostatné části projektové dokumentace „E.1.2.2.1.e – Odpadové hospodářství“.

V projektové dokumentaci je souhrnně zpracováno předpokládané množství vyzískaných materiálů ze stavební činnosti. Je specifikováno jejich možné užití v rámci stavby nebo další využití v souladu s platnou legislativou. Dále jsou navrženy možnosti odstranění potencionálních odpadů a je uveden orientační seznam firem zabývajících se odstraňováním odpadů v daném regionu.

### Uvažované skládky:

Katalogové číslo	Kategorie	Druh odpadu	Lokalita pro uložení odpadu
17 05 04	O	Vytěžené zeminy a hominy - I. třída těžitelnosti (dřve třídy 1, 2, 3, 4 a), 4 b), 4 c), 4 f)	Rekultivace lomu v DP Lomnička I v.k.ú. Kaznějova a Lomnička u Plas
17 05 04	O	Vytěžené zeminy a hominy - II. třída těžitelnosti (dřve třídy 4 d), 4 e), 5)	Rekultivace lomu v DP Lomnička I v.k.ú. Kaznějova a Lomnička u Plas
17 05 04	O	Vytěžené zeminy a hominy - III. třída těžitelnosti (dřve třídy 6, 7)	Rekultivace lomu v DP Lomnička I v.k.ú. Kaznějova a Lomnička u Plas
17 01 02	O	Stavební a demolici suť (cihly)	Recyklační středisko stavebních odpadů Plzeň - Valcha v.k.ú. Skvrňany a Valcha
17 03 02	O	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu	Recyklační středisko stavebních odpadů Plzeň - Valcha v.k.ú. Skvrňany a Valcha
17 01 01	O	Prostý beton	Recyklační středisko stavebních odpadů Plzeň - Valcha v.k.ú. Skvrňany a Valcha
17 01 01	O	Železobeton	Recyklační středisko stavebních odpadů Plzeň - Valcha v.k.ú. Skvrňany a Valcha
17 05 08	O	Štěrky z kolejí štěr	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 05 07*	N	Lokálně znečištěný štěr a zemina z kolejí (výhybky)	Dekontaminační plocha Vysoká v areálu skládky Vysoká u Dobřan (k.ú. Dobřan)
20 02 01	O	Smyčné stromy a keře	Kompostárna Vysoká v.k.ú. Dobřan (pouze dřevní štěpky po štěpkování)
17 02 01	O	Dřvo po stavebním použití, z demolice	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 02 02	O	Sklá z interiéru rekonstruovaných objektů	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 02 03	O	Plasty z interiéru demolovaných objektů	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 02 04*	N	Železniční pražce dřevěné	Skládka S-NO Tušimice (jedná se o skládku skupiny S-nebezpečný odpad v.k.ú. Tušimice a Březno u Chomutova)
17 04 05	O	Železniční pražce ocelové	Sběrna a výkupna Plzeň (TSR Czech Republic s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 01 01	O	Železniční pražce betonové	Recyklační středisko stavebních odpadů Plzeň - Valcha v.k.ú. Skvrňany a Valcha
17 01 01	O	Kůly a sloupky betonové	Recyklační středisko stavebních odpadů Plzeň - Valcha v.k.ú. Skvrňany a Valcha
17 02 04*	N	Kůly a sloupky dřevěné	Skládka S-NO Tušimice (jedná se o skládku skupiny S-nebezpečný odpad v.k.ú. Tušimice a Březno u Chomutova)
17 04 05	O	Železný šrot - konstrukce, stožáry, koleje	Sběrna a výkupna Plzeň (TSR Czech Republic s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 04 05	O	Rozvaděče kovové bez výzbroje	Sběrna a výkupna Plzeň (TSR Czech Republic s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 04 09*	N	Výhybky znečištěné mazadly	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 09*	N	Transformátory a kondenzátory s obsahem PCB	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 13*	N	Tratě s olejem nebo s jinými škodlivinami	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 14	O	Tratě bez náplně PCB a škodlivin	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 04 01	O	Odpad mědi a jejích slitin (bronz, mosaz)	Sběrna a výkupna Plzeň (TSR Czech Republic s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 04 02	O	Odpad hliníku	Sběrna a výkupna Plzeň (TSR Czech Republic s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 04 07	O	Směsné kovy	Sběrna a výkupna Plzeň (TSR Czech Republic s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 04 11	O	Zbytky kabelů a vodičů	Sběrna a výkupna Plzeň (TSR Czech Republic s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 03 03*	N	Asfaltové stavební nátěry	Spalovna Plzeň (Skládová 488/10, Plzeň 2 - Slavyň)
07 03 04*	N	Odpadní ředidla	Spalovna Plzeň (Skládová 488/10, Plzeň 2 - Slavyň)
08 01 11*	N	Odpadní nátěrové hmoty	Spalovna Plzeň (Skládová 488/10, Plzeň 2 - Slavyň)
08 01 17*	N	Staré nátěrové hmoty	Spalovna Plzeň (Skládová 488/10, Plzeň 2 - Slavyň)
20 03 99	O	Odpad podobný komunálnímu odpadu	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 02 03	O	Polystyrolové podlahy (žel. svršek)	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
07 02 99	O	Průžkové podlahy (žel. svršek)	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 01 03	O	Izolatory porcelánové	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 01 03	O	Odpovědo-ocel, porcelán 100kg	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 01 03	O	Porcelánové podpěrky	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
16 02 14	O	Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a příst. - Al, Cu a vz. kov)	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 04 10*	N	Kabely s izolací papír - olej	Skládka S-NO Tušimice (jedná se o skládku skupiny S-nebezpečný odpad v.k.ú. Tušimice a Březno u Chomutova)
16 02 13*	N	Kondenzátorové baterie obsahující nebezpečné složky	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 06 01*	N	Olovené akumulátory	Sběrna a výkupna Plzeň (TSR Czech Republic s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 06 02*	N	Nikl - kadmiové baterie a akumulátory	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 02 04*	N	Železniční pražce dřevěné - mostnice	Skládka S-NO Tušimice (jedná se o skládku skupiny S-nebezpečný odpad v.k.ú. Tušimice a Březno u Chomutova)
17 01 06*	N	Kontaminovaná stavební suť a betony z demolice	Skládka S-NO Tušimice (jedná se o skládku skupiny S-nebezpečný odpad v.k.ú. Tušimice a Březno u Chomutova)
17 05 04	O	Stavací spřany materiál z nástupišť	Rekultivace lomu v DP Lomnička I v.k.ú. Kaznějova a Lomnička u Plas
17 06 05*	O	Kamená suť	Rekultivace lomu v DP Lomnička I v.k.ú. Kaznějova a Lomnička u Plas
17 06 05*	O	Pařezy	Rekultivace lomu v DP Lomnička I v.k.ú. Kaznějova a Lomnička u Plas
20 02 01	O	Stavební materiály obsahující azbest	Kompostárna Vysoká v.k.ú. Dobřan (pouze dřevní štěpky po štěpkování)
16 02 13*	N	Výkonové transformátory a tlumivky s olejovou náplní	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 14	O	Výkonové transformátory a tlumivky bez olejové náplně (suché)	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 13*	N	Přístrojové transformátory s olejovou náplní	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 14	O	Přístrojové transformátory bez olejové náplně	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 13*	N	Výkonové vypínače vn, vn s olejovou náplní	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 14	O	Výkonové vypínače vn, vn bez olejové náplně	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 14	O	Odpínače, zkratovače s porcelánovými izolátory	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 14	O	Průchodky, pojistky	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 14	O	Omezovalce přepětí (vn a vn)	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 09*	N	Kondenzátory a kondenzátorové baterie s obsahem PCB (Delor)	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 13*	N	Kondenzátory a kondenzátorové baterie s obsahem minerálního oleje	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 06 01*	N	Izolační materiály s obsahem azbestu	Skládka S-NO Tušimice (jedná se o skládku skupiny S-nebezpečný odpad v.k.ú. Tušimice a Březno u Chomutova)
17 06 03*	N	Izolační materiály obsahující nebezpečné látky	Skládka S-NO Tušimice (jedná se o skládku skupiny S-nebezpečný odpad v.k.ú. Tušimice a Březno u Chomutova)
17 06 04	O	Zbytky izolačních materiálů	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 09 04	O	Laminát z demolice relových domků	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 02 03	O	Izolatory plastové	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 05 03*	N	Kontaminovaná zemina	Dekontaminační plocha Vysoká v areálu skládky Vysoká u Dobřan (k.ú. Dobřan)
17 05 04	O	Vytěžené zeminy a hominy nespňující limitní hodnoty pro zasypaní	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)

## 19 Ochrana životního prostředí při výstavbě

Problematika životního prostředí je detailně řešena v samostatné části přípravné dokumentace E.1.2. Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

Při kácení stromů v únoru a březnu za mírné zimy je třeba provést kontrolu stromů ornitologem, aby bylo zamezeno kácení stromů s aktivním hnízdem.

Během stavby je nutné respektovat okrajové prvky dřevin podél obvodu stavby a v případě potřeby je vhodným způsobem ochránit (dřevěné bednění, omotání plastovým husím krkem apod.).

Stavba bude mít vliv na zhoršení životního prostředí, a to především:

- lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace
- zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky
- omezení veřejnosti jak výlukami v železniční dopravě, tak nutností využívání např. objízdnych tras při uzavírcí mostních objektů, silniční omezení apod.
- zvýšením četnosti jízd nákladních automobilů v obcích.

Eliminace těchto vlivů je částečně možná, závisí především na zodpovědnosti dodavatele stavby, který by měl dbát na dodržování základních požadavků, stanovených legislativou (bezpečnostními předpisy, protipožárními předpisy, havarijním řádem a pod).

## 19.1 Ochrana proti hluku

Během výstavby je nutné dodržet limity hluku z výstavby:

**6:00 – 7:00 hod.:  $L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB(A)}$**

**7:00 – 21:00 hod.:  $L_{Aeq,T} = 65 \text{ dB(A)}$**

**21:00 – 22:00 hod.:  $L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB(A)}$**

**22:00 – 6:00 hod.:  $L_{Aeq,T} = 45 \text{ dB(A)}$**

Hladina hluku ze stavební činnosti v chráněných vnitřních prostorech staveb nepřesáhne:

a) v pracovní dny v době 7 do 21 hodin  $L_{Aeq}$  s 55 dB, od 6 do 7 a od 21 do 22 hodin  $L_{Amax}$  40 dB, od 22 do 06 hodin  $L_{Amax}$  30 dB,

b) ve dnech pracovního klidu od 6 do 22 hodin  $L_{Amax}$  40 dB, od 22 do 06 hodin  $L_{Amax}$  30 dB.

Předpokládaný pracovní režim na stavbě je v sedmidenním pracovním týdnu s 12h pracovní dobou.

Ve dnech pracovního klidu od 6-22 hodin  $L_{amax}=40\text{dB}$ , od 22 – 06 h.  $L_{Amx}=30\text{dB}$ .

Doprava bude probíhat v denní době od 7 do 21h, ve výjimečných případech i v noci (např. nadrozměrné náklady, přeprava nebezpečných materiálů atp.).

Veškeré práce, při kterých vzniká nadměrný hluk, budou přednostně prováděny v zastavěné oblasti v pracovních dnech v časovém období od 7.00 do 21.00 hod, mimo zastavěnou oblast i o víkendech.

Stavba bude mít vliv na zhoršení životního prostředí, a to především:

- lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace
- zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky
- omezení veřejnosti jak výlukami v železniční dopravě, tak nutností využívání např. objízdnych tras při uzavírcí mostních objektů, silniční omezení apod.
- zvýšením četnosti jízd nákladních automobilů v obcích.

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

- snižovat prašnost kropením, uložený sytký materiál musí být zakryt plachtami dle §52 zák.č. 361/2000Sb.
- udržovat příjezdné komunikace v čistotě a dobrém technickém stavu
- zhotovitel stavby je odpovědný za náležitý technický stav svého strojového parku
- náklady a vozidlo ukládat tak, aby nedocházelo k uvolňování materiálu

- hlukově náročné práce provádět jen v nejnutnějším rozsahu a dodržovat hygienické limity
- organizací práce minimalizovat počty jízd nákladních aut, minimalizovat omezení silniční dopravy v oblasti výstavby
- vyloučit možnost znečištění zemin či vod únikem ropných látek ze stavební mechanizace
- zabezpečit ochranná pásma a ochranu objektů a zeleně
- stavba bude vybavena soupravou pro asanaci případného úniku ropných látek

Problematika životního prostředí je detailně řešena v samostatné části přípravné dokumentace E.1.2. Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

Při kácení stromů v únoru a březnu za mírné zimy je třeba provést kontrolu stromů ornitologem, aby bylo zamezeno kácení stromů s aktivním hnízdem.

Během stavby je nutné respektovat okrajové prvky dřevin podél obvodu stavby a v případě potřeby je vhodným způsobem ochránit (dřevěné bednění, omotání plastovým husím krkem apod.).

### **19.1 Ochrana proti znečištění ovzduší prachem a výfukovými plyny**

Dodavatel je povinen provozovat strojový park vyhovující vyhláškách a předpisům o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Dále je povinen:

- snižovat prašnost klopením, uložený sypký materiál musí být zakryt plachtami dle §52 zák.č. 361/2000Sb.
- zhotovitel stavby je odpovědný za náležitý technický stav svého strojového parku
- náklady a vozidly ukládat tak, aby nedocházelo k uvolňování materiálu

### **19.2 Ochrana proti znečištění komunikací**

Dodavatel je povinen zabezpečit, aby staveništní mechanizmy při výjezdu ze stavby projely čistící zónou (např. při použití mobilní čistící rampy) a nedocházelo ke znečištění veřejných komunikací např. zeminou, kamenivem, betonovou či asfaltovou směsí apod. Dle požadavku správce komunikace a způsobu a intenzity znečištění bude potřeba počítat s pravidelným klopením komunikací a průběžnou kontrolou. Dá se předpokládat, že v letním období bude potřeby skrápění 3-5x denně. Potřeba skrápění se týká i zemního tělesa, aby během výstavby nedocházelo k nadměrnému zvedání prachu a zvyšování prašnosti v okolí staveniště. Dodavatel v případě potřeby musí zajistit potřebnou techniku pro odstraňování nečistot z veřejných komunikací.

### **19.3 Ochrana proti znečišťování podzemních a povrchových vod a kanalizací**

V průběhu realizace stavby je nutné vhodným způsobem zabezpečit staveniště, aby nedocházelo ke znečištění podzemních i povrchových vod. Vody ze staveniště mohou být znečištěny kromě ropných látek i výluhem ze stavebních materiálů (cement, vápnu apod.). Toho bude docíleno kombinací několika opatření specifikovaných níže:

- Srážkové vody musí být odvedeny tak, aby nedošlo k rozmáčení ploch zařízení staveniště.
- Vhodným způsobem musí být vyloučena možnost znečištění zemin či vod únikem ropných látek ze stavební mechanizace, jedna se zejména o místa, kde bude odstavována mechanizace, kde jsou stavební mechanizmy v přímém kontaktu např. s podzemní vodou (založení mostních objektů pod hladinou spodní vody) apod.
- V místě vodotečí a v záplavové území je riziko ohrožení povodní a s tím související možnost znečištění, stejné platí i pro malé vodní toky v případě výskytu přívalových dešťů a dlouhotrvajících srážek. Pro stavební objekty ohrožené povodní je třeba vypracovat povodňový plán stavby.
- Stavba bude vybavena soupravou pro asanaci případného úniku ropných látek.
- Při výstavbě plošných a pilotových založení pod hladinou spodní vody nesmí dojít k ovlivnění vydatnosti zdrojů podzemních vod.

## 19.4 Podmínky odstavení staveništní mechanizace

- Stavební mechanizmy budou odstavovány v určeném prostoru staveniště na náležitě zpevněné ploše.
- Na staveništi nebudou zřizovány čerpací stanice PHM. PHM do stavebních strojů budou na staveništi doplňovány viz. kap. 4.3.z autocisterny.
- Po dobu provádění stavebních prací je třeba výhradně používat vozidla a stavební mechanizmy, které splňují příslušné emisní limity na základě platné legislativy pro mobilní zdroje.
- Použité mechanizmy budou povinně vybaveny prostředky k zachycení příp. úkapů či úniků olejů a ropných látek do terénu.
- Jakékoliv znečištění bude okamžitě asanováno.

## 19.5 Ochrana vegetace

Stávající, na staveništi ponechávaná zeleň a dřeviny rostoucí v bezprostřední blízkosti staveniště budou v souladu s ČSN 83 9061 Technologie stavebních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích chráněny před mechanickým poškozením např. bedněním kmene stromů, oplocením vymežujícím celou kořenovou zónu stromů. Rovněž se předpokládá obednění lokalit ponechávaných keřových porostů.

Při realizaci stavebních prací je nutné dodržet zejména:

- výkopy pro zemní vedení budou vzdáleny nejméně 2,5 m od kmene stávajících dřevin
- výkop v kořenovém prostoru stávajících stromů (kořenový prostor je vymezen kořenovým systémem dřeviny) bude proveden manuálně tak, aby nedošlo k porušení hlavních kotvících kořenů dřeviny, ty budou podkopány a potrubí a sítě budou vedeny pod kořeny
- při realizaci výkopu nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 5 cm,
- případná poranění kořenů budou ošetřena, slabší kořeny je nutno ostře přetnout a místa řezu zahladit
- obnažené kořeny je třeba chránit před vysycháním a působením mrazu, tzn. že doba výkopu bude zkrácena na technologicky minimálně možnou
- výkopový materiál bude ukládán min. 1 m od kmenů stávajících dřevin a mimo keře

- k ochraně před mechanickým poškozením stavební technikou budou stromy v prostoru stavby chráněny stabilním plotem, který bude chránit maximální plochu kořenové zóny stromů (plocha půdy pod korunou stromu rozšířená do stran o 1,5 m)
- pokud nelze realizovat oplocení dle písm. g), budou kmeny chráněny bedněním do výšky min. 2 m, bednění bude upevněno na kmen bez jeho poškození a vůči kmenu bude vypolštářováno, nesmí být nasazeno bezprostředně na kořenové náběhy, kořenové náběhy stromů budou chráněny vhodnou bandáží (např. rozříznutá pneumatika), umístěnou mezi ně a bednění
- realizací stavby nesmí dojít k žádnému poškození kořenových náběhů, v případě kolize s tělesem chodníku budou kořenové náběhy chráněny obalením jutou a vymezením konstrukce chodníku mimo ně před umístěním stavebních objektů (např. chodníku) bude z povrchu kořenové zóny odstraněn veškerý organický materiál.

## **19.6 Archeologický průzkum**

Není navržen.

## **19.7 Intenzita provozu staveništní dopravy**

Předpokládána intenzita staveništní dopravy průměrná cca 3TNV/h.

Předpokládaná maximální intenzita dopravy cca 6TNV/h.

## **20 Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky – včetně hospodaření třetích stran.**

### **20.1 Vliv provádění stavby na okolní pozemky**

Při realizaci stavby je potřeba minimalizovat dopady na okolí staveniště z hlediska hluku, vibrací, prašnosti apod. Výstavbou nesmím dojít k omezení provozu (vjezdu) k okolním objektům. U vjezdu na staveniště bude umístěna informační tabule se základními údaji stavby a s uvedením zodpovědných pracovníků investora a zhotovitele včetně kontaktů. Na viditelném místě u vstupu na staveniště musí být vyvěšeno oznámení o zahájení prací, toto musí být vyvěšeno po celou dobu provádění stavby až do ukončení prací a předání stavby stavebníkovi k užívání. Na staveništi musí být vývěskou oznámena telefonní čísla nejbližší požární stanice, první pomoci a policie.

- Chodníky jako součásti místních komunikací nebudou přejížděny staveništní mechanizací bez stavební úpravy bránící poškození od zvýšené zátěže.
- Stávající konstrukce v majetku třetích osob (chodníky, komunikace, inženýrské sítě...) musí být během stavby ochráněny a udržovány ve funkčním stavu. Případné poškození musí bez prodlení opraveno a dotčená infrastruktura zprovozněna dle požadavku vlastníka/správce. Tato ochrana je buďto předepsána projektem, nebo bude zajištěna zhotovitelem dle obecně platných předpisů pro realizaci stavebních prací.

- Vzniknou-li prokazatelně v souvislosti s prováděním stavby škody na okolních pozemcích a zařízeních, je zhotovitel povinen je neprodleně odstranit na vlastní náklad.
- Stavba musí respektovat provoz dráhy, drážních zařízení a zařízení třetích stran. V důsledku stavby nesmí dojít k zamezení přístupu a údržby objektů třetích stran.
- V blízkosti podzemního elektrického vedení, plynárenských zařízení, vodovodních řadů, produktovodů, rozvodů tepla a podobných inženýrských sítí budou výkopy prováděny ručně, bez použití mechanizace, to platí i pro křížení těchto sítí.
- Kabele elektrického vedení budou v případě potřeby budou provizorně vyvěšeny a zajištěny proti poškození.
- Odkryté potrubní vedení bude zabezpečeno proti poklesu a vybočení.
- V průběhu stavebních prací a po dokončení stavby budou vyčištěny všechny dotčené kanalizační vpusti a zkontrolována, případně obnovena jejich funkčnost.
- Odvodnění staveniště bude navrženo tak, aby nedoházelo k podmáčení okolních pozemků a ke znečišťování povrchových a podzemních vod.

Nejvíce bude stavbou zasažena oblast zahrádkářské kolonie, jejíž část je navržena k demolici, aby uvolnila místo novému drážnímu tělesu. Do této lokality musí být do doby dokončení nové přístupové komunikace ze spojnice ulic Regensburská a Vejprnická zajištěn stávající přístup z ulice Prostřední, který bude zpevněn a sloužit i jako staveništní komunikace.

## 20.2 Ostatní opatření

- Zhotovitel stavby je povinen seznámit se s obsahem vyjádření dotčených orgánů státní správy a inženýrských sítí k dokumentaci pro stavební povolení, a i příslušných stavebních povolení.
- Vozidla vyjíždějící ze stavby na veřejnou komunikaci budou očištěna.
- Povrchové znaky inženýrských sítí musí být po celou dobu stavby zachovány, ochráněny a trvale přístupné.

## 21 Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě atp.

Práce na SO 1-44-01 TNS Plzeň Skvrňany, ochrana kabelu 110 kV a SO 1-70-05 TNS Plzeň Skvrňany, přeložka kanalizační stoky podléhají s ohledem na hloubku realizace schválení Báňského úřadu.

Během zapojování přípojného vedení 110kV nebude nijak omezen provoz ve společnosti Škoda Plzeň z důvodu připojování kabelového vedení do rozvodny, nicméně bude nutné vypnout jeden napájecí přívod do rozvodny ČEZu na Nové Hospodě na dobu cca 3 dní.

K omezení provozu ve společnosti Škoda Plzeň dojde během vyzbrojení rezervního pole v rozvodně 110kV, nicméně to by měla řešit dokumentace společnosti ČEZd, jejímž smluvním závazkem je realizace tohoto vyzbrojení.

Stavba se nachází v území, které bylo v průběhu války opakovaně bombardováno spojeneckými bombardéry na závod Škoda, z tohoto důvodu se jedná o **velmi rizikové území** s možným výskytem nevybuchlých leteckých bomb z období II. sv. války. Vysoutěžený zhotovitel se musí seznámit a respektovat vypracovanou dokumentaci **Studie pyrotechnických rizik**.

## 22 Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Zhotovitel stavby (zaměstnavatel) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví za zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce (odst.1 § 101 z.č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímáním opatření k předcházení rizikům (odst.1 § 102 z.č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním předpisům, závazným předpisům, normám a směrnicím týkajících se kontaktu se železniční dopravou nebo s dopravou silniční.

Zaměstnavatel, který provádí jako zhotovitel stavební, montážní a stavebně montážní práce nebo udržovací práce pro jinou právnickou osobu (SŽ, správci inženýrských sítí, atd.) na jejím pracovišti či zařízení, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení a dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska BOZP vhodné pro práci, při které budou používány.

Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy, tak aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti.

Na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví je zaměstnavatel povinen umístit bezpečnostní značky, zavést signály nebo instrukce týkající se BOZP.

Zajištění BOZP se týká všech osob, které se s vědomím zhotovitele zdržují na staveništi. Zajištění BOZP se vztahuje i na osoby mimo pracovněprávní vztahy tj. např. osoby samostatně výdělečně činné.

Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti.

**Činnost cizího právního subjektu v prostorách Správy železnic nebo na dráze provozované Správou železnic dle předpisu SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací**

(1) Činnost CPS v prostorách SŽ musí být v souladu s právními a ostatními předpisy, včetně vnitřních předpisů SŽ.

(2) CPS smějí vykonávat činnosti v prostorách SŽ pouze na základě písemně sjednané smlouvy mezi oběma zúčastněnými stranami (pokud tato činnost nevychází z obecně závazných právních předpisů či norem). Smlouva musí mimo jiné vždy obsahovat:

- konkrétní ujednání k zajištění BOZP,

- vzájemnou oboustrannou informaci o všech rizicích možného ohrožení zdraví a života všech osob nebo alespoň odkaz na uvedená předaná rizika
- závazek CPS, že všechny jeho osoby, jakož i osoby jeho subdodavatelů, které se budou podílet na jeho činnostech v prostorách SŽ, budou mít způsobilost vyžadovanou obecně závaznými právními předpisy,
- závazek CPS, že všechny jeho osoby, stejně jako osoby jeho subdodavatelů, které se budou podílet na jeho činnostech v prostorách SŽ, budou mít způsobilost vyžadovanou interními předpisy SŽ,
- jména kontaktních osob včetně kontaktních údajů.

(3) V případě smluv s dodavateli/zhotoviteli, kteří budou vykonávat práce na zařízení v provozované železniční dopravní cestě, je nutné nad rámec bodů uvedených v předešlém odstavci do smluv zapracovat i tyto údaje:

- povinnost dodavatelů/zhotovitelů zajistit, aby činnosti byly prováděny pod přímým vedením odborně a zdravotně způsobilé osoby, která je povinna se prokázat platnými doklady způsobilosti, a to všem oprávněným zaměstnancům SŽ a zaměstnancům a příslušníkům státní správy České republiky, pokud je jimi vyzvána,
- stanovení vedoucích prací nebo alespoň závazek, že dodavatel/zhotovitel nahlásí odpovědnému zaměstnanci SŽ vedoucího prací nejpozději 24 hodin před započatím prací,
- závazek, že dodavatel/zhotovitel před zahájením prací předá odpovědnému zaměstnanci SŽ jmenný seznam všech osob podílejících se na realizaci díla s platnými doklady o vstupu do dopravní cesty,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že všechny fyzické nebo právnické osoby, které se budou podílet na realizaci díla a budou přitom provozovat drážní dopravu, budou mít s provozovatelem dráhy uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy a budou splňovat i další povinnosti vyžadované s uvedenou činností,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že před zahájením prací zajistí, že jeho osoby a osoby subdodavatelů, které se budou podílet na provádění díla, budou prokazatelně seznámeny s aktuálním zněním tohoto předpisu, a že budou tento předpis dodržovat,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že všechny jeho osoby a osoby jeho subdodavatelů, které se budou s jeho vědomím pohybovat v provozované dopravní cestě, byly před zahájením prací seznámeny s podmínkami výkonu činnosti na pracovišti,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že bude dodržovat příslušné ustanovení ZDD, která SŽ vymezí ve smlouvě,
- souhlas dodavatele/zhotovitele s oprávněním provozovatele dráhy provádět u všech osob, které dodavatel/zhotovitel používá při realizaci díla, kontrolu, zda tyto osoby nejsou pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.

(4) Součástí smluv musí být rovněž i řešení otázky kontroly a případných sankcí.

(5) CPS zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (např. technologický postup prací prováděných CPS musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti při činnostech souvisejících s realizací prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí).

(6) Každý pracovní úraz CPS, ke kterému došlo v prostorách SŽ, musí být v souladu s příslušnou platnou legislativou nhlášen bez prodlení SŽ.

Základní pravidla bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách SŽ upravuje předpis **SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace**.

Předpis je ve stanoveném rozsahu závazný pro všechny fyzické osoby, podnikající fyzické osoby nebo právnické osoby (dále „cizí právní subjekt“), odlišné od SŽ, které mají vykonávat stavební činnosti na stavbách v prostorách SŽ, na železniční dráze provozované SŽ nebo které se v rámci své činnosti pohybují na těchto stavbách.

Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro pracovní činnosti ve stavebnictví:

Z č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění

Z č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek BOZP), v platném znění

Z.č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění

NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, v platném znění

NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky, v platném znění

NV 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, v platném znění

NV 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí, v platném znění

NV 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, v platném znění

NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků, v platném znění

NV 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, v platném znění

NV 375/2017 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů, v platném znění

NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění

NV 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu, v platném znění

Vyhl.č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice, v platném znění

Vyhl.č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl.č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl.č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, v platném znění

Vyhl.č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl.č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách, v platném znění

Vyhl.č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, v platném znění

Vyhl.č.394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací, v platném znění.

## 23 Odvodnění staveniště

### 23.1.1. Odvodnění staveniště

Zhotovitel v rámci své dodávky stavby zabezpečí odvodnění staveniště a zajistí likvidaci odpadních vod z dočasných objektů ZS (buňkoviště a mobilní WC). V areálu železniční stanice je možné používat sociální zařízení ČD a Správy železnic. V průběhu realizace stavby bude v provozu stávající odvodňovací zařízení, které bude postupně nahrazováno novým odvodňovacím zařízením.

Odvádění srážkových vod ze staveniště musí být zabezpečeno tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch staveniště a staveništních cest, nepřípustné je poškození komunikací, pěších cest a povrchů mimo obvod stavby.

Znečištěná voda ze staveniště (bahnem, písek atp.) bude vypouštěna do kanalizace, na nezastavěný terén, do stávající vodoteče přes sedimentační jímku. V případě znečištění tuky a oleji přes lapač tuků, např. (LAPOL), to platí i pro technologickou vodu z čištění vozidel atp..

Dešťové vody a podzemní průsakové vody budou ze stavebních jam sváděny do usazovacích jímek umístěných ve stavebních jamách v nejnižších místech, ve kterých budou usazeny kaly. Z těchto jímek bude voda odčerpávána do sedimentačních jímek umístěných u stavebních jam. V těchto jímkách budou usazeny drobné kalové částice, jímky budou zároveň plnit funkci základní retence vody. Ze sedimentačních jímek bude voda vypouštěna do stávajících vodotečí nebo do volného terénu, kde bude vsakována.

### 23.1.2. Odvodnění zařízení staveniště

V areálu železniční stanice se budou používat sociální zařízení ČD a Správy železnic. U dočasných objektů ZS - buňkoviště nebudou-li napojeny na stávající či nově vybudovanou kanalizaci, bude pod hygienickou buňkou umístěn kontejner - odpadní septik. Do tohoto septiku budou svedeny odpadní vody, septiky budou pravidelně vyváženy.

V prostoru staveniště budou v souladu s postupem stavebních prací a zajištěním docházkové vzdálenosti umístěny dle potřeby buňky chemického WC, tyto budou pravidelně vyváženy.

## 24 Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění.

Zásobování stavby pohonnými hmotami je navrženo:

- 1) Pravidelným zásobováním staveništní mechanizace prostřednictvím cisternových vozů. Staveništní mechanismy, které nesmí na veřejné komunikace (bagry, dozery, atp.) budou zásobovány z cisteren, které budou na stavbu dojíždět a budou vybaveny výdejní pistolí.
- 2) Standardní vozidla stavby, která mohou na veřejně přístupné komunikace (dodávky, osobní auta, nákladní auta, autojeřáby) mohou využívat stávající čerpací stanice v blízkosti stavby.

Zásobování staveniště vodou a el. energií je popsáno v samostatné kapitole č.4.

## **25 Řešení sociálních a sanitárních zařízení**

Slouží sociálním a hygienickým potřebám pracovníků na staveništi. Musí být vybudováno před zahájením vlastních stavebních prací, nebo okamžitě při jejich zahájení. Rozsah sociálního zařízení staveniště závisí na počtu pracovníků, pro které je budováno, a zejména na počtu pracovníků, pro které je nutné zajistit stravování, popř. ubytování. Rozsah musí pokrýt dále smluvní nároky poddodavatelů, kteří zajišťují příslušné části dodávek stavby pro hlavního zhotovitele. Návrh a zřizování sociálního a sanitárního zařízení musí být v souladu s příslušnými hygienickými předpisy a je součástí dodávky vysoutěženého zhotovitele stavby.

## **26 Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu**

Vjezdy na staveniště jsou graficky znázorněny v přílohách B.8.2 Přehledná situace stavby. Vjezdy na staveniště musí být označeny dopravními značkami, provádějícími místní úpravu provozu vozidel na staveništi. Před zahájením stavby musí dopravně inženýrské opatření projednáno a odsouhlaseno místním dopravním inspektorátem.

## **27 Staveništní přejezdy a úrovněová křížení**

Nejsou ve stavbě navrženy.

## **28 ZÁVĚR**

Navržené stavební postupy dokladují, že stavbu je možno v navržených stavebních postupech realizovat. Zhotovitel vypracuje podrobný HMG stavby tak, aby na sebe práce plynule navazovaly.

PŘÍLOHY:

- 1) Záznam z výrobní porady na ZOV

# ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 201/49/2024

VYŘIZUJE:

Ing. Lukáš Pohořelý

TEL.:

605 229 076

E-MAIL:

[lukas.pohorely@sudop.cz](mailto:lukas.pohorely@sudop.cz)

IDDS:

nd9sqfy

MÍSTO / DATUM:

Praha / 3. května 2024

Dle rozdělovníku

**Věc:****„Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“****Záznam z projednání organizace výstavby**

Vážení,

v rámci zpracování projektové dokumentace výše uvedené stavby, jejichž zhotovitelem je SUDOP PRAHA a.s., svolal SUDOP PRAHA a.s., jako zhotovitel v rámci plnění předmětu díla z uzavřených smluv o dílo č. 21 001 201 jednání.

Přílohou vám posíláme záznam z uvedeného jednání, které se uskutečnilo **22.11. 2023 od 13:00 hod formou videokonference s využitím MS Teams.**

Záznam je rozeslán pouze v elektronické formě, papírovou formu zašleme na vyžádání.

S přátelským pozdravem

Ing. Jiří Syrový  
vedoucí střediska žel. tratí a uzlů  
**SUDOP PRAHA a.s.**  
130 80 Praha 3, Olšanská 1a

Ing. Jiří Syrový  
vedoucí střediska železničních  
tratí a uzlů.

Přílohy:  
Záznam z porady  
Prezenční listina

## 1. Obecné informace

- Stavba „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ (dále jen I. etapa) je zpracovávána ve stupni DSP
- Související stavba na témže rameni „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ je zpracována ve stupni DSP.
- Stavba „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ je zpracována ve stupni DUR a v současné době se řeší odvolání některých soukromých vlastníků a spolku Děti Země.
- Realizace stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ je předstihovou stavbou před realizací stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 2.etapa“. Cílem stavby je výstavba zárodku novostavby tratě v lokalitě Nová Hospoda v zákrytu se stavbou „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ v jedné výluce v délce trvání cca 5,5 měsíce.
- 13.11.2023 proběhlo jednání na Odboru dopravy města Plzně ohledně silničních dopravních omezení generovaných drážní stavbou. Důležitou informací je skutečnost, že v roce 2024 a první polovině roku 2025 budou v místě kruhového objezdu u Makra (napojení ulic Regensburská, Domažlická, Folmavská) probíhat přeložky inženýrských sítí s omezením kapacity vlivem lokálních omezení a v druhé polovině roku 2025 jsou navrženy postupné uzavírky ramen kruhového objezdu. Projektant koordinuje silniční dopravní omezení vyvolané drážní stavbou s projektantem dopravních omezení vyvolaných rekonstrukcí kruhového objezdu.

## 2. Rozhodující termíny výstavby, pracovní doba

- Zahájení realizace stavby po předání staveniště zhotoviteli k 12.8.2024 v souladu s HMG související stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“.
- Pracovní doba je dle požadavku objednatele uvažována 7dní v týdnu, ve dvousměnném provozu se 14h pracovní dobou. Doprava bude probíhat v denní době od 7 do 21h, ve výjimečných případech i v noci (např. během přeprav nadrozměrných nákladů atp.). Veškeré práce, při kterých vzniká nadměrný hluk, budou přednostně prováděny v zastavěné oblasti v pracovních dnech, mimo zastavěnou oblast i o víkendech. Budou respektovány zákonné limity pro hluk z výstavby.
- V období od 12.8.2024 d 1.7.2025 budou provedeny práce bez vlivu na drážní provoz, jedná se o:

**Od 12.8.2024 – 1.10.2024** budou realizovány práce nevyžadující kácení, jedná se zejména o projednání dopravních tras a dopravně inženýrských opatření, pasportizace stávajícího stavu, vytyčení stavby, příprava ploch zařízení staveniště a zahájení prací na výrobně-technické dokumentaci SO a PS.

**Od 1.10. 2024** bude zahájeno kácení, které následně umožní zahájení stavebních prací.

- Zahájení zemních prací v místě zárodku nového drážního tělesa, využitelná zemina z výkopových partií bude přednostně ukládána do tělesa nového násypu bez mezideponování, což má příznivý vliv na plochy mezideponií a současně je umožněna konsolidace násypového tělesa a minimalizováno riziko následného sedání. Vedlejším efektem je rozložení staveništní dopravy do širšího časového období a nižší špičková frekvence vozidel TNV.
- Výstavba mostu SO 2-20-01 mimo křídlo zasahující do ulice Prostřední.
- Výstavba nové technologické budovy SO 1-40-01 a venkovní trafostanice SO 1-64-02 pro napájení z TV.
- Výstavba nové zdi z vyztužených zemin SO 1-23-01, pilotové zdi SO 2-23-01 a pilotové zdi v místě stávajícího fotbalového hřiště.

- Rekonstrukce stávající spojnice Vejprnické a Regensburské včetně nové komunikace SO 2-30-01 do zahrádkářské kolonie.
- Přeložky inženýrských sítí ve vazbě na výše uvedené SO.

## Z jednání k HMG stavby:

Projektant uvedl, že termíny výstavby a výluk převzal ze související stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“, ve které došlo oproti dokumentaci odevzdané k 07/2023 na základě telefonického požadavku zadavatele k posunu termínu zahájení rozhodujících výluk.

HIS stavby potvrdil termín zahájení stavby i posun termínu zahájení výluk na druhou polovinu roku 2025, konkrétní termíny uvedené v záznamu neuměl potvrdit.

## Ing. Radim Breicha:

Upozornil na potřebu zajistit přístup do „zahrádkářské kolonie“ během zemních prací, a to i pro vozidla IZS.

## Reakce projektanta, Ing. Lukáš Pohořelý

Přístup do oblasti je zajištěn během výstavby následovně:

- a) Z ulice Prostřední po stávající účelové cestě, která bude po zpevnění sloužit i jako staveništní komunikace. V místě komunikace zajišťující přístup do oblasti budou zemní práce přerušeny. Bude-li s ohledem na technologii postupu prací realizovaných vybraným zhotovitelem stavby potřeba v místě komunikace zahájit zemní práce, bude přístupová komunikace dočasně přeložena tak, aby byl trvale zajištěn přístup do lokality ve stejné či lepší kvalitě a sjízdnosti, než je stávající přístup.
- b) Nebo, z nové křižovatky na spojovací silnici Vejprnická/Regensburská po dokončení nové komunikace.

**Od 1.7.2025** bude zahájena dlouhodobá výluka od km 107,600 po ŽST Vejprnice, která je navržena v zákrytu s výlukou související drážní stavby.

- Ve výluce budou přestavěny stávající mostní objekty v ev.km 115, 213 (v rámci související drážní stavby) a v ev. km 114,388 jako SO 1-20-01 této stavby.
- Proběhne výstavba rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně trakčního vedení vyloučeného úseku trati. Proběhne pokládka inženýrských sítí.
- Bude přeložena ulice Prostřední do definitivní polohy a v návaznosti dokončeno křídlo nového prefabrikovaného mostu SO 2-20-01 a dokončeny jeho zásypy.
- Ke konci výluky musí být odzkoušeny a připraveny k aktivaci všechny technologie, zejména tedy sdělovací zařízení včetně GSMR, zabezpečovací zařízení a silnoproudá technologie.

**Po 14.12.2025** (skončení výluky tratě) budou probíhat dokončovací práce.

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

## 3. Rozhodující drážní výluky

Předpokládaný rozsah drážních výluk ve stavebním postupu č.2:

Nepřetržitá výluka (souběh se stavbou „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“).

TU

- K.č.982 km 107,600 - ŽST Vejprnice..... 167 dní
- K.č.981 km 107,600 - ŽST Vejprnice..... 167 dní

Během dlouhodobé výluky je stávající TV vykotveno mimo rozsah stavby, stavba tudíž nevyžaduje v této fázi úpravu TV.

Nad rámec související stavby pak:

- Vlečka společnosti IT Bohemia, denní výluka..... 6 x 6h

## Trakční vedení

### Denní výluka

- Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.982 – km 107,600 ..... 1 x 6h  
(výstavba základů TS)
- Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.982 – km 107,600 ..... 12 x 6h  
(montáž TV)
- Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.981 – km 107,600 ..... 12 x 6h  
(montáž TV)

### Noční výluka

- Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.982 – km 107,600 ..... 2 x 6h  
(montáž stožárů TV)
- Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.981,928 – km 107,600 ..... 10 x 2h  
(montáž bran TV)

### Denní výluka \*

- Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.982 – km 107,600 ..... 2 x 6h  
(montáž TV)
- Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.981 – km 107,600 ..... 4 x 6h  
(montáž TV s vykotvením přes 982)

### Úprava rozsahu výluk na základě závěrů z výrobní porady. (připomínka Ing. Petr Kuník):

*Během prací na TV v místě stávajícího vykotvení SK č. 501,502 bude vypnuto TV v úseku Plzeň-Jižní Předměstí(včetně) km 350,250 (el. dělení) po stávající vykotvení SK č. 502,501 v km 105,612. Během této doby bude provoz do stanice Plzeň-Jižní Předměstí na SK č. 501,502 pouze nezávislou trakcí.*

### Reakce projektanta, Martin Jarath Bc.

*Během jednání byl vznesen dotaz na upřesnění počtu a popisu napěťových výluk (Ing. Kuník, O11), a to zejména ve vztahu k vylučování napájení trolejového vedení kolejí číslo 501 a 502 na Jižním předměstí. Na základě následné diskuse s nejasným závěrem na přijatelnost takových výluk (dopad na obraty vlaků linky P1 jih) byl telefonicky osloven Ing. Tomáš Hampl (PO Plzeň), který potvrdil návrh projektanta, že tyto výluky budou konány ideálně ve víkendových sedlech (obrat vlaků linky P1 jih na „domažlických“ kolejích číslo 501 a 502 by měl probíhat pouze u posilových spojů – u kmenových spojů je pro GVD 2024 s ohledem na koliznost jízdních cest na zhlaví uvažován obrat na „chebských“ kolejích číslo 511 a 512).*

*Realizace této stavby je uvažována v zákrytu s výlukami jiné stavby („Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“), která má stanovena taková dopravní opatření, že vyjma obsluhy vlečky IT Bohemia a výše diskutovaných napěťových výluk kolejí 511 a 512 nevyžaduje žádná další dopravní opatření.*

## 4. Obecně k problematice napájení a uvádění ETCS do provozu

### 4.1 Napájení

- Stavba „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ a stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ by měly být napájeny z nové TNS Skvrňany. Nicméně projekt na TNS Skvrňany byl zadán společně se stavbou „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“, u které výluky končí k 14.12.2025. Samotná výstavba nové TNS, montáž technologií a uvedení do provozu však trvá min cca 30 měsíců (projektant v tomto čase neuvažuje

doprojektování realizační dokumentace), tzn., že napájení z nové TNS Skvrňany s velkou pravděpodobností nebude k 14.12.2025 možné a bude uvedeno do provozu až cca 1,5 roku poté, tedy 06/2027. Jako řešení se jeví dočasně napájet úsek ze stávající TNS v Doudlevcích \*.

**\* Provoz vozidel v závislé trakci po uvedení stavby do zkušebního provozu - úprava na základě závěrů z výrobní porady (informace od HlSe stavby):**

Po dokončení výstavby SO a PS a uvedení stavby do zkušebního provozu, bude do doby uvedení do provozu nové TNS Skvrňany nadále drážní provoz provozován v nezávislé trakci (provoz vozidel elektrické trakce bude nadále možný pouze v současném rozsahu, tedy po Plzeň-Jižní Předměstí), a to po dobu cca 1,5 roku. Napájení z TNS v Doudlevcích bude v rámci této stavby sloužit pouze pro napájení nových technologií, vedlejším přínosem bude ochrana proti odcizení, jelikož TV bude pod napětím.

- Z pohledu uvádění do provozu zabezpečovacího zařízení je nutné kromě ETCS uvést do provozu i systém GSM-R. Uvedení systému GSM-R do provozu je podmíněno projektím a vyhodnocením měření signálu GSM-R po novém kolejovém svršku, na což je potřeba cca min 4 týdny. Tím ovšem vzniká prostor mezi uvedením úseku do zkušebního provozu po montáži TV a vyhodnocením a uvedením do provozu systému GSM-R respektive ETCS. Délka tohoto časového úseku mezi uvedením tratě/stanice do zkušebního provozu a uvedením do provozu ETCS a GSM-R bude odvislá od délky úseku uváděného do provozu a může se pohybovat od několika týdnů do několik měsíců. Rádi bychom si potvrdili, jakým způsobem budeme v této době zabezpečovat a provozovat drážní dopravu (ve výluce ETCS 60/40km)?

**Reakce projektanta, Ing. Martin Raibr, Ing. Martin Štrof**

Pro nastavení systému GSM-R a ETCS je potřeba, dle délky úseku, počítat s 1-6 měsíci od dokončení pokládky kolejového roštu a položení kabelizace na měření, vyhodnocení a nastavení systému GSM-R a ETCS. V rámci stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ postačuje pro tyto práce časový úsek v délce 4 týdnů.

Jak je z hlediska HMG prací a dostatečného časového prostoru řešeno zprovoznění GSMR v rámci stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ nebylo předmětem ani náplní této porady.

HIS stavby potvrdil informaci od Ing. Raibra, že potřebný čas v délce 1-6 měsíců z důvodu zprovoznění GSM-R a ETCS musí s ohledem a rozsah stavby řešit stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“. V rámci stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ bude vytvořen časový úsek mezi uvedením do provozu GSM-R a dokončením položením kolejového roštu v délce 4 týdnů. Během této doby bude traťový úsek od Výhybny Nová Hospoda po Vejprnice projet několikrát měřícím vozem, provedeno vyhodnocení měření a případně upraveno nastavení antén BTS GSM-R.

**Ing. Petr Kuník**

- V rámci stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ požaduje uvedení stavby do zkušebního provozu včetně ETCS a GSM-R a souhlasí s případným prodloužení zastaveného provozu z důvodů měření a aktivace GSM-R a ETCS v délce 2-3 týdnů, pakliže nebude možné HMG stavby upravit tak, aby bylo možné dodržet předpokládanou délku zastaveného provozu související stavby.
- Ke stavbě „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ uvedl, že v dokumentaci ZOV nenašel bližší informace k uvádění stavby do zkušebního provozu pod ETCS a GSM-R.

## Reakce projektanta, Ing. Lukáš Pohořelý

Projektant prověří, zda je možné v HMG stavebních prací vyčlenit 4 týdny na proměření a nastavení systému GSM-R po dokončení kolejového roštu a kabelizace na úkor stavebních profesí, a uvést stavbu do zkušebního provozu ke změně grafikonu včetně ETCS a GSM-R. S ohledem na výše uvedené, nenastane z důvodu realizace stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ stav, kdy bude zahájen zkušební provoz a nebude v provozu GSM-R.

Dle HMG stavebních prací stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ je v úseku Výhybna Nová-Hospoda – Vejprnice mezi dokončením kolejového roštu/dokončením pokládky kabelizace 9 týdnů do zahájení zkušebního provozu, což je dostatečný čas pro nastavení a spuštění ETCS a GSM-R.

Ostatní úseky související stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ nebyly předmětem této porady, projektant pouze upozornil zadavatele na potřebu měření, vyhodnocení a nastavení systému GSM-R a ETCS i v dalších úsecích stavby s dopadem na termín uvedení do zkušebního provozu.

## 5. Silniční omezení

- Ulice prostřední bude uzavřena v pol. roku 2025. Během této doby bude realizována přeložka komunikace, přeložky inženýrských sítí a výstavba mostních objektů.
- Ulice Regensburská bude uzavřena:
  - Během výstavby nové křižovatky a výstavby zdi z vyztužených zemin SO 1-23-01.
  - Během demoličních prací na mostu SO 1-20-01 a během osazování mostních prefabrikátů SO 1-20-01.

Uzavírky ulice Regensburské je dle dosavadních jednání nutno realizovat do 06/2025.

Uzavírka ulice Prostřední v druhé polovině roku 2025 je zatím v kolizi s pracemi na kruhovém objezdu, tam by uzavírky měly skončit v srpnu 2025. Prověřuje se uzavírka ulice Prostřední až od 10/2025.

## Ing. Radim Breicha:

Upozornil projektanta na nutnost řešit dopravní omezení se panem Lacykem, který vrcholově řeší DIO v Plzni.

## Reakce projektanta, Ing. Lukáš Pohořelý

Projednání DIO, které proběhlo 13.11.2023 se účastnili zástupci odborů dopravy MMP, SÚSPK, ŘSD včetně koordinátora DIO pana Lacyka. Před jednáním poslal projektant účastníkům porady pracovní podklady včetně HMG prací. Během jednání se pozvaní zástupci odborných složek dopravy nebyly schopni k předloženému návrhu blíže vyjádřit a odkázali projektanta na pana Pavla Marka, který zpracovává DIO v dané oblasti. V této věci dále probíhá koordinace a předávání podkladů.

Zapsal: Ing. Lukáš Pohořelý

Prezenční listina z výrobní porady ZOV stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“

Počáteční čas	Čas dokončení	Jméno a příjmení	Firma, organizace	Telefon	Email
11.22.23 13:04:48	11.22.23 13:05:06	Martin Jarath	SUDOP PRAHA	+420 739 383 253	martin.jarath@sudop.cz
11.22.23 13:04:56	11.22.23 13:05:25	Petr Zdeněk	SŽ OŘ Plzeň	724808583	zdenek@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:04:52	11.22.23 13:05:46	Jan Masopust	Správa železnic, státní or	601 691 131	MasopustJa@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:05:20	11.22.23 13:05:59	Radim Brejcha	Správa železnic, státní or	601567063	Brejcha@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:05:20	11.22.23 13:06:10	Jan Sekyra	SŽ, CDP Praha	724 083 054	sekyra@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:05:13	11.22.23 13:06:18	Simona Bábská	ČD Cargo, a.s.	725705887	simona.babska@cdcargo.cz
11.22.23 13:05:31	11.22.23 13:06:24	Jiří Lískovec	SŽ OŘ Plzeň	606 611 078	liskovec@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:05:42	11.22.23 13:06:37	Roman Poustka	Správa železnic, s.o.	724986116	poustka@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:06:01	11.22.23 13:06:41	Zdeněk Joza	SŽ GŘ O11	607104992	joza@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:05:57	11.22.23 13:07:30	Markéta Vaňurová	ČD, a.s. / SVOD Bohemia	725 224 943	vanurova@gr.cd.cz
11.22.23 13:05:27	11.22.23 13:08:06	Ing. Tomáš Šlais	SPRÁVA ŽELEZNIC, GŘ - (	720053213	slais@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:07:41	11.22.23 13:08:54	Ing. Stanislav Pohl	SUDOP Praha a.s.	703 462 486	stanislav.pohl@sudop.cz
11.22.23 13:08:18	11.22.23 13:08:56	Tomáš Míka	Správa železnic, GŘ O6	725 761 482	mikat@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:07:26	11.22.23 13:09:36	Radek Horyna	SŽ, GŘ O23		horynar@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:04:57	11.22.23 13:10:27	Lukáš Strejc	Správa železnic, GŘ O6	702269596	strejcl@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:10:07	11.22.23 13:11:50	Petr Velík	SŽ s. o., OŘ Plzeň	602668272	velik@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:12:50	11.22.23 13:13:40	Jaromír Louma	SŽ, GŘ, O6	725 919 484	Louma@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:14:39	11.22.23 13:15:09	Zdeněk Bohatý	SŽ GŘ O14/3	720 969 962	bohatyz@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:17:39	11.22.23 13:18:26	Karel Halma	SŽ s.o. SŽT	972 522 401	halma@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:18:28	11.22.23 13:19:07	Roman Kesl	Správa železnic, SSZ	720 983 233	KeslR@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:18:39	11.22.23 13:19:34	Vojtěch Blažek	Správa železnic, s.o.	607014891	blazekv@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:21:46	11.22.23 13:22:20	Petr Mahdal	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 072	petr.mahdal@sudop.cz
11.22.23 13:24:15	11.22.23 13:25:22	Aleš Rollinger	OŘ Plzeň, SSZT	602296179	rollinger@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:35:52	11.22.23 13:41:05	Petr Kuník	SŽ GŘ O12	725 805 797	kunik@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:54:01	11.22.23 13:54:56	Pavel Skala	SŽ GŘ, odbor přípravy st	601 391 995	skalap@spravazeleznic.cz
11.22.23 14:13:23	11.22.23 14:14:02	Petr Homola	SSZT Plzeň	724932663	homolap@spravazeleznic.cz
11.22.23 14:13:36	11.22.23 14:14:08	Martin Raibr	SUDOP PRAHA a.s.	+420605229036	martin.raibr@sudop.cz
11.22.23 14:18:56	11.22.23 14:19:22	Kristýna Zýková	SSZ, SŽ	608660647	zykovak@spravazeleznic.cz
11.22.23 14:18:54	11.22.23 14:19:26	Martin Štrof	SUDOP PRAHA	605 229 014	martin.strof@sudop.cz
11.22.23 14:18:50	11.22.23 14:19:41	Karel Dalesický	SŽ s.o. GŘ O24/OTP	606024299	Dalesicky@spravazeleznic.cz
11.22.23 14:19:17	11.22.23 14:19:51	Vojtěch Porwisz	SŽ GŘ O14	724 460 476	porwisz@spravazeleznic.cz
11.22.23 14:18:55	11.22.23 14:20:06	Antonín Karásek	SŽ, ÚŘP Plzeň	724 644 119	karaseka@spravazeleznic.cz
11.23.23 8:36:56	11.23.23 14:31:40	Michal Dojčár	SUDOP PRAHA a.s.	+420 734 603 911	michal.dojcar@sudop.cz
11.27.23 9:16:26	11.27.23 9:17:16	Petr Zdeněk	SŽ OŘ Plzeň - oddělení in	724808583	zdenek@spravazeleznic.cz